

Projet HoloSolis d'usine de panneaux solaires à Hambach

Concertation préalable du public

Verbatim de l'atelier n° 2 :

« Les incidences du projet sur le cadre de vie des riverains »

Salle polyvalente de Willerwald, 21 octobre 2023



Concertation garantie par

 commission
nationale du
débat public 

Plus de 70 personnes ont participé à l'atelier sur « Les incidences du projet sur le cadre de vie des riverains » qui s'est déroulé à la salle des fêtes de Willerwald, le samedi 21 octobre 2023. Une trentaine de participants se sont également joints à la visite sur site organisée à l'issue de l'atelier (voir annexe).

La réunion s'est tenue en présence des garants de la concertation, Valérie TROMMETTER et Bernard CHRISTEN ; ainsi que de plusieurs élus du territoire dont :

> Henri HAXAIRE, maire de Willerwald,

> Roland ROTH, président de la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences,

> Marc ZINGRAFF, représentant du Conseil régional Grand Est, vice-président de la CASC et maire de Sarreguemines.

HoloSolis était représenté par son président, Jan-Jacob BOOM-WICHERS, accompagné de Jan-Maarten VAN DEN HOEK, directeur administratif et financier, et d'Elise BRUHAT, directrice de la stratégie industrielle.

Figuraient aussi parmi les intervenants :

> Alexandre MULLER, Chef de Projets, SEBL Grand Est

> Bruno KURTZ, Chef de département adjoint au sein du bureau d'étude OTE Ingénierie

> Miguel SANCHEZ, architecte du Groupe IDEC

> Arnaud MATHY, directeur général des services de la Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences.

Le diaporama de présentation diffusé lors de la réunion est disponible sur le site www.concertation-holosolis.org

Introduction

Julia BITRAN (animatrice) : Bravo d'être aussi nombreux ce matin. Merci de participer à ce deuxième atelier qui s'inscrit dans la concertation préalable du public concernant le projet HoloSolis sur l'Europôle 2, à Hambach. Alors aujourd'hui, ça se déroule à Willerwald pour être au plus près des plus proches riverains du site, car on va s'intéresser tout particulièrement au cadre de vie. Trafic, bruits, odeurs et paysages sont les thématiques au cœur de cet atelier. Le but de cette matinée, c'est de vous informer bien sûr, mais surtout que vous puissiez vous exprimer et obtenir des réponses à vos interrogations et à vos craintes éventuelles. C'est participatif, donc après l'exposé des intervenants, on vous proposera de partager vos réflexions en petits groupes pendant environ une demi-heure. On vous distribuera des supports sur lesquels seront reproduites les diapos que vous allez voir sur grand écran durant la présentation. Et puis ensuite, je ferai le tour des tables en vous tendant le micro pour que vous puissiez exposer le fruit de vos réflexions et échanger avec les intervenants. Enfin, atelier particulier, un bus nous attendra à la sortie pour emmener tous ceux qui le souhaitent à l'Europôle 2 sur la parcelle HoloSolis. On fera aussi un arrêt dans Willerwald et ça vous donnera l'occasion de poser encore des questions aux intervenants qui seront évidemment du voyage, car il y a peut-être des interrogations supplémentaires qui viendront en étant sur le site.

Sont présents ce matin les garants de cette concertation : Valérie TROMMETTER et Bernard CHRISTEN. Le staff HoloSolis : la directrice de la stratégie industrielle, Elise BRUHAT, le président Jan Jacob BOOM-WICHERS, ainsi que le directeur administratif et financier Jan-Marteen VAN DEN HOEK. Il y a aussi Alexandre MULLER, chef de projet aménagement et construction à la SEBL Grand Est, Bruno KURTZ, du département Environnement et risques industriels chez OTE Ingénierie, Miguel SANCHEZ, architecte du groupe IDEC, et Arnaud MATHY, directeur général des services de la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences. Merci à tous pour votre participation. Et puis, comme d'habitude, je donne la parole en premier aux garants de cette concertation, Valérie TROMMETTER et Bernard CHRISTEN.

Bernard CHRISTEN (garant de la CNDP) : Merci bien. Donc effectivement, je ne vais pas rentrer dans l'exposé détaillé de notre fonction, mais un bref rappel. La concertation est garantie par une commission indépendante qui s'appelle la Commission nationale du débat public, qui a pour mission, sur tous les grands dossiers qui ont des impacts environnementaux, d'assurer que la concertation se fasse et se fasse bien. Et donc elle nomme pour cela des garants, comme le mot le dit bien : garant pour garantir. Garantir quoi ? Garantir d'une part que l'information qui est mise sur la table pour la concertation soit à la hauteur. Garantir ensuite que les différents temps de réunions, les types de réunions, les types d'ateliers de travail soient bien proportionnés par rapport à toutes les questions qui se posent. Donc ce travail-là, nous le faisons avec le maître d'ouvrage en échange continu, quasiment, pour que ça se passe bien. Donc ce matin, c'est le troisième temps de rencontre. Il en reste deux la semaine prochaine, un atelier sur l'économie et vendredi soir prochain, la clôture. À ce jour ce qui est important, dernier mot, le travail de concertation c'est ensemble qu'il peut être bon. Il faut que le maître d'ouvrage se mouille la chemise, il faut se dire les mots, qu'il s'engage bien, apporte les informations. Et il faut aussi que les participants, que tout le monde travaille dans un esprit le plus constructif possible. Donc ce qui est important dans les échanges, c'est qu'ils soient argumentés et la concertation, à la fin, elle donne un bon résultat quand tout le monde est sincère dans le boulot. Voilà, je dirais l'ambiance aussi, parce que dans la concertation, il y a des droits, mais ce qui au fond fait que ça marche, c'est que tout le monde joue le jeu. Voilà ce que je voulais dire ce matin.

Julia BITRAN (animatrice) : Oui, c'est vrai que cette concertation est déjà bien avancée. Vous avez les différentes dates sous les yeux. Elle se poursuit jusqu'au 31 octobre avec donc encore deux grands rendez-vous comme cela vient de vous être dit. Le troisième atelier sur le thème de l'économie c'est mardi à 18 h,

au centre de communication INEOS à Hambach. Et puis la réunion de clôture ce sera vendredi à 18 h au W à Woustviller. Pour le moment, on va se concentrer sur le thème du jour : le cadre de vie. Et c'est le président d'HoloSolis qui commence la présentation.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Bonjour mesdames et messieurs. Merci d'être là pour une matinée, un peu tôt, donc merci d'être venus aussi nombreux. Je voulais d'abord vous dire que lors de la dernière réunion que nous avons eue au centre INEOS, la réunion a duré très longtemps et on nous a demandé d'avoir quelques petites boissons, du café et des viennoiseries. Elles sont derrière, donc pour ceux qui ne se sont pas servis, n'hésitez pas à le faire. Tout d'abord, à nouveau, bienvenue ! Nous sommes très heureux d'être là, ici, avec vous. L'objectif aujourd'hui, c'est de parler du cadre de vie de l'usine. Je sais que vous, en tant qu'habitants, beaucoup d'entre vous ici de Willerwald, êtes naturellement curieux et peut-être même inquiets par rapport à cette usine. Donc, notre objectif aujourd'hui, c'est de vous répondre, de vous donner des réponses, de vous montrer à quoi ressemblent les plans préliminaires et que vous puissiez poser des questions. Ce débat aujourd'hui avec la CNDP est très important. Il est organisé par la CNDP et à nouveau, je l'ai dit dans d'autres débats, c'est une réelle chance. J'ai travaillé dans beaucoup de pays d'Europe et du monde, j'ai travaillé en Chine et je vous garantis que cette opportunité que vous avez ici de vous exprimer n'existe pas dans ce pays-là. Si vous vous exprimez et que vous n'êtes pas content avec quelque chose, vous disparaîsez dans un camp de rééducation politique. Donc, je suis très content que vous soyez là ici, tôt le matin, un samedi matin avec nous, pour pouvoir échanger. Et mon rôle avec mes équipes et toutes les personnes qui sont ici, c'est de vous répondre. Et si on n'a pas la réponse, on vous dira qu'on ne l'a pas et qu'on va essayer de la trouver.

Alors tout cela dit, pourquoi est-ce qu'on est ici, à part pour construire une usine ? La vraie question est qu'on est ici pour une raison : que notre monde change et qu'on est en train de vivre la troisième révolution industrielle. Vous savez qu'on a vécu la première révolution industrielle dans votre région dans les années 1800 à base de charbon, et la région s'en est très bien tirée grâce aux mines de charbon que vous aviez. Et la deuxième révolution industrielle, ça a été celle du pétrole dans les années 1900. Et malheureusement, l'Europe s'en est mal tirée parce que l'Europe n'avait pas de pétrole ou très peu. Et la conclusion, c'est que l'année dernière, savez-vous combien d'argent a été dépensé par l'Europe pour acheter du pétrole et du gaz à des nations extra européennes ? Est-ce que quelqu'un a une idée ? 900 milliards d'euros. L'Europe, en 2022, a dépensé 900 milliards d'euros à des nations extra européennes. Donc ce n'est pas de l'argent qui est resté en Europe, c'est de l'argent qui est sorti et qui a servi à faire venir du pétrole et du gaz et qui n'était pas bon pour notre environnement. Et on essaie de remplacer ça aujourd'hui. Savez-vous combien la France a dépensé en gaz et en pétrole extra européen ? Quelqu'un ? 120 milliards d'euros. Sur une économie de 2,2 trilliards, il y avait 5 % de toute notre économie qui est parti à l'étranger.

Ce qu'on essaye de faire avec la troisième révolution industrielle qui est en train de se préparer, qui est la révolution industrielle de l'énergie électrique verte et propre, c'est de pouvoir produire les panneaux photovoltaïques et notre énergie en Europe. C'est ça dont on parle. C'est que la troisième révolution industrielle que l'on est en train de vivre maintenant et qui va aller très vite, beaucoup plus vite qu'on ne le pense, que nous, on ait la chance de pouvoir produire ces produits ici en Europe. Et de préférence en France, et de préférence à Willerwald. Donc c'est de ça dont on parle et c'est pour ça que nous sommes ici. Et notre usine permettra de contribuer à une toute petite partie de l'énergie électrique dont l'Europe aura besoin. Il y a un certain nombre de lois qui ont été passées en Europe, dont une qui est le Pacte vert européen et dont l'objectif, c'est qu'en 2050, nous n'ayons plus aucune émission de gaz à effet de serre en Europe. Et d'ici 2030, on veut réduire nos émissions de 55 %, 2030 c'est demain, par rapport aux émissions initiales de 1990. Donc on a encore pas mal de route à faire. Et l'autre chose qui est intéressante, c'est que l'Europe, dans le cadre d'une loi qui s'appelle la NZIA, qui veut dire le Net Zero Industry Act, il est indiqué que 40 % des panneaux photovoltaïques qui doivent être installés en Europe d'ici 2030 doivent être fabriqués ici en Europe.

Parce qu'aujourd'hui, 95 % de ces panneaux photovoltaïques viennent de Chine. Donc l'année dernière, alors qu'on a dépensé 900 milliards d'euros pour du gaz et du pétrole étranger, on a également dépensé 18 milliards d'euros pour des panneaux photovoltaïques venant de l'étranger. Et pour nous, c'est une folie parce que le pétrole et le gaz, certes, on n'en a pas. Mais des panneaux photovoltaïques, on a tout ce qu'il faut en Europe pour les fabriquer ici. Et donc c'est notre chance que dans le futur, on ne dépende pas d'un autre OPEC. Vous connaissez l'OPEC d'aujourd'hui. Notre chance, c'est que dans le futur, on puisse être nous-mêmes notre propre OPEC, que nous produisions nous-mêmes en Europe les panneaux et l'énergie dont on a besoin pour ici. Donc c'est de ça dont on parle et c'est pour ça que nous sommes ici et donc notre objectif, l'usine que l'on veut construire ici avec vous, c'est une usine qui va produire cinq gigawatts de panneaux photovoltaïques sur à peu près 40 gigawatts que l'Europe aimerait que l'on produise ici. Donc c'est une petite partie. C'est à peu près aujourd'hui entre 40 et 60 gigawatts en Europe. Je ne veux pas vous compliquer la chose, mais on va représenter grosso modo 1/10 de ce qui devrait être produit par des Européens en Europe. Ces cinq gigawatts de panneaux photovoltaïques, on parle de gigawatts, ça ne veut pas dire grand-chose. C'est à peu près 10 millions de panneaux photovoltaïques. Et quand on prend en moyenne ce que vous voyez ici à Willerwald, dix panneaux par maison, ça représente 1 million de maisons qui deviennent indépendantes pour pouvoir générer leur propre électricité à travers l'Europe.

On va employer 1700 personnes sur le site à terme, lorsqu'il sera à pleine capacité en 2027. Donc je ne dis pas que demain il y aura 1700 personnes sur le site. Ce n'est pas vrai, ça va se monter graduellement, mais à terme, il y aura effectivement 1700 personnes qui travailleront sur le site. Il y aura tout type d'emplois. On en parlera la semaine prochaine, mardi. Tout type d'emplois depuis une personne qui va travailler à la cantine, des caristes, des ingénieurs de maintenance jusqu'à des comptables et des personnes dans notre centre de recherche et de développement. La totalité des investissements va être plus de 700 millions d'euros et sur le terrain de 50 hectares de l'Europôle 2, on aura trois gros bâtiments et ensuite d'autres bâtiments, et la totalité ce sera à peu près 18 hectares de bâtiments construits. Donc je voulais mettre un peu de contexte dans ce qu'on essaye de faire pour que vous compreniez comment on s'inscrit dans cette question de souveraineté européenne. On ne parle pas d'indépendance énergétique, on parle de souveraineté énergétique. La différence, c'est l'indépendance. C'est-à-dire j'ai des panneaux sur mon toit et ils sont venus d'autre part, et je génère mon électricité pour moi. La souveraineté, c'est se dire que les panneaux ont été créés ici et que demain on peut continuer à les créer ici. Voilà, donc merci beaucoup de votre attention. Désolé d'avoir été un petit peu long, mais je voulais juste remettre le contexte pour tout le monde. Merci.

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : Bonjour à toutes et à tous, on va rentrer aussi dans le cœur de l'atelier aujourd'hui. Donc j'aimerais commencer par vous parler un petit peu de l'organisation du site de production, les bâtiments à proprement parler. Déjà, où ça se situe ? Donc ça vous le savez probablement bien mieux que nous et vous connaissez très bien le territoire, mais le site se situe sur le site de l'Europôle 2, au sud de l'autoroute A4, alors que l'Europôle 1 avec l'usine d'INEOS est au nord. Quand on regarde la proximité notamment de ce site, qu'est-ce qui en fait son intérêt ? C'est la proximité de cette autoroute et notamment de l'échangeur. Mais qu'est-ce qui en fait la contrainte aussi ? C'est effectivement cette proximité avec le village de Willerwald où les premières maisons sont à peine à 500 mètres du site de production. Et c'est pour ça aussi qu'on est là aujourd'hui. C'est pour parler de comment on va pouvoir cohabiter tous ensemble dans un environnement constructif et en parler avec vous.

Quand on regarde un peu plus le site sur la droite, on voit là les limites de ce que va être le site d'HoloSolis. Et on voit notamment qu'il y a la route centrale, qui est aujourd'hui utilisée par Seifert, appartiendra au site de production HoloSolis. Donc quelque chose qu'il faut avoir en tête, c'est que notamment le stationnement de camion qui peut arriver sur cette route ne sera plus un sujet, car il sera à l'intérieur du site, et Seifert aura une route, l'autre route qu'on voit qui longe l'autoroute, qui viendra desservir son entrepôt avec les

camions qui seront bloqués de la vue. Donc le site d'HoloSolis prend tout cet espace-là, et il n'y aura plus ce problème là de camions.

Quand on passe à l'organisation du site de production, on va avoir différents bâtiments. Donc là vous avez un visuel qui représente l'idée de ce que pourrait être le site sur le terrain avec différents bâtiments. Il y a deux bâtiments de production qui sont de part et d'autre du site. L'un va pouvoir produire les cellules photovoltaïques, l'autre les modules. Après, il y a un centre d'innovation qui se situe à peu près au cœur du site. C'est là où va se passer toute notre activité de recherche et développement qui va nous aider à améliorer nos produits et à faire en sorte que cette usine soit viable dans le temps et qu'on puisse l'exploiter pendant des années durant et avoir cette production qui soit pérenne sur le site d'Hambach. Après, forcément, il y a des bâtiments de fonctions, bureaux, restaurants. Alors la crèche, on l'avait noté dans le document, après renseignement ce n'est pas quelque chose qu'on pourra faire sur le site vu que c'est un site classé Seveso. Néanmoins, on collaborera avec des crèches extérieures, notamment celle de l'Atelier des lutins. On a des discussions là-dessus au niveau de la Communauté d'agglomération pour voir comment on pourrait avoir des infrastructures à proximité du site qui nous aideront aussi à avoir quelque chose qui soit inclusif pour les familles. Mais ça, on vous en parlera effectivement plus en détail mardi. Après, on va avoir des entrepôts pour stocker nos produits entrants et sortants. Ce qu'on appelle des "facilities", en fait, c'est tout ce qui va nous servir à faire fonctionner l'usine : l'électricité, les stocks d'eau, de produits chimiques, les traitements aussi. Donc c'est toutes ces choses-là qui nous permettent vraiment de faire fonctionner l'usine. Et finalement des parkings qui nous permettront que les personnes puissent stationner. Alors il y a les parkings voitures, il y aura aussi des parkings à vélos avec des bornes de recharge pour les personnes qui pourront soit charger leur voiture électrique, peut-être pour la société, ou les vélos électriques aussi. C'est des choses auxquelles on pense. Et bien évidemment, ce qu'il faut voir, c'est que notre ambition c'est d'avoir quelque chose au niveau de l'usine qui soit aussi intéressant au niveau énergétique. Et du coup, on ambitionne d'avoir des panneaux photovoltaïques et des solutions d'énergie, de production d'énergie au niveau du site pour participer à la consommation énergétique de l'usine.

Passons maintenant à comment ça va fonctionner, quels sont les flux de matière dans le site. Donc là c'est une autre vue, du dessus. On voit sur la partie gauche, c'est le bâtiment de production des modules, donc c'est le produit qu'on vend, ce sont les panneaux solaires. Et sur la droite c'est la partie production des cellules. Ce sont les petits composants qui permettent de générer l'électricité et qui sont, après, mis dans les modules. Donc quand on arrive déjà, la première chose c'est qu'on va venir faire entrer nos matières premières. Elles arrivent dans deux entrepôts de stockage, l'un au niveau du bâtiment des cellules, le second au niveau des bâtiments des modules pour que ça soit réparti. Suite à ça, la première étape du procédé de fabrication, c'est de produire les cellules. Donc on a un flux qui part de l'entrepôt avec ces matières premières qui, ça arrive au bout. Puis une fois que ces cellules sont produites, elles doivent être acheminées via un convoyeur jusqu'au début des bâtiments des modules. On va avoir ensuite le procédé des modules pour avoir notre fabrication de modules qui soit produite en long. Et là on va avoir le transport de notre produit final jusqu'à notre entrepôt en attendant de pouvoir être envoyé et expédié dans une dernière étape pour être envoyé. Peut-être juste à proximité, chez vous, sur vos toits si vous le souhaitez, via des installateurs locaux, ou un peu plus loin en France ou en Europe. Ça nous permet de nous ouvrir à ce marché.

Il faudrait qu'on vous parle aussi du trafic. Il y a cette question-là : comment ça va marcher sur le site et quels seront les trafics de personne, de logistique ? Quand on se concentre sur la partie logistique, on va avoir à peu près 200 camions par jour. Donc 200 camions par jour, c'est 100 camions pour tout ce qui va rentrer sur le site et 100 camions pour tous les produits qui vont sortir du site. Donc ce qu'il faut voir, c'est que pour limiter notre empreinte carbone, on va essayer de travailler au maximum par la voie fluviale avec trois ports, l'un en Allemagne, les deux autres situés à proximité de Metz ou de Strasbourg qui sont déjà des ports logistiques existants et ça nous permettra de juste avoir des camions pour les derniers kilomètres. Donc ça, c'est vraiment une conception qu'on peut avoir. On sait que des entreprises du coin pratiquent

déjà cet acheminement de produits par barges et c'est quelque chose qui fonctionne très bien. Et après ces camions viendront de ces ports via l'autoroute et une desserte directe de l'autoroute sans aucune traversée d'agglomération. Donc c'est vraiment l'idée que ces camions pourront aller de l'autoroute directement sur le site en passant par la zone industrielle pour générer le moins de nuisances possibles au niveau de vos habitations.

Là-dessus, qu'est-ce qu'on envisage quand même pour limiter le bruit ? Parce qu'on pourrait se dire que ça peut quand même créer du bruit, les klaxons de recul de camions ou autre par exemple. Déjà on n'aura pas de livraison et d'expédition la nuit et le week-end. Ce sera en journée dans les heures de travail, pour éviter aussi les embouteillages en départ de vacances. Si vous partez en vacances, toutes ces choses-là, c'est des choses sur lesquelles on va caler les camions pour pas qu'il n'y ait ces nuisances-là. Il y a aussi la privatisation de la route, comme on l'avait vu, au milieu du site. Cela va limiter cet encombrement visuel de camions de stationnement, par exemple le week-end, que vous pouvez déjà avoir maintenant. Et on a des réflexions autour éventuellement de la réouverture de la voie ferrée pour limiter le nombre de camions. Alors c'est au stade de réflexion. Pour l'instant, on ne sait pas si c'est viable, comment on pourrait le mettre en place, mais ce sont des choses que vous nous avez remontées aussi dans le cadre de cette concertation. Donc on y réfléchit pour voir dans quelle mesure on pourrait mettre ça en place pour notre site.

Après pour le flux de personnel, on peut se dire : 1 700 emplois, ça fait quand même beaucoup de monde arrivé d'un coup, ça va peut-être passer à côté de chez moi, c'est compliqué pour amener les enfants à l'école. Bon, ce qu'il faut voir, c'est qu'il faut un petit peu nuancer ces chiffres : 1700 emplois, ça ne veut pas dire 1700 personnes qui embauchent toutes à la même heure le même jour. C'est trois équipes en semaine, donc à peu près 270 employés par équipe, des équipes matin, après-midi, nuit, donc qui sont sur des horaires décalés par rapport à ceux de la journée. Et deux équipes le week-end, pareil, d'à peu près 270 employés. Et après en journée, on est du lundi au vendredi sur des horaires de travail standard. On estime à 350 employés ces personnes en journée et on compte quand même un peu de trafic supplémentaire, que ce soit pour des visites de fournisseurs, de clients ou de formation, que l'on estime à 50 personnes. Donc si on regarde sur une heure fixée en heure de pointe, on estime environ 400 véhicules individuels qui pourraient arriver à peu près aux mêmes horaires sur le site. Il faut savoir que la route, déjà, elle est dimensionnée pour ça, donc ça ne serait pas un problème. C'est des choses sur lesquelles on va travailler pour ne pas qu'il y ait de bouchons à l'embauche ou des choses comme ça. Et quand on regarde notamment la problématique de la route qui passe au centre de Willerwald, qui peut parfois poser des questions de trafic, on estime à peu près à 10 % les personnes qui pourraient être ajoutées. Donc ça fait 40 véhicules potentiels en plus sur ces heures-là. Avec un peu de covoiturage, on peut se dire que l'on pourrait peut-être diminuer ces chiffres et limiter l'impact que vous auriez notamment le matin sur vos écoles.

Donc, ce qu'il faut voir, c'est qu'il y a aussi des aménagements qui sont prévus. Ça, Alexandre MULLER vous en parlera un peu plus. Mais au niveau des mesures envisagées, nous, de notre côté, en tant qu'entreprise, là où on peut se positionner, c'est sur l'encouragement d'autres modes de mobilité, notamment le vélo, le covoiturage. Après, on sait que ce n'est pas forcément pratique pour tout le monde. Embaucher à vélo le matin quand il fait nuit pour aller sur le site, ce n'est pas forcément quelque chose que tout le monde a envie de faire et qui est pratique. Et ce n'est pas forcément sécurisé non plus. Donc on sait que ce n'est pas forcément l'idéal. C'est pour ça que le covoiturage reste une alternative. Mais on réfléchit avec les autres entreprises à éventuellement la mutualisation de navettes. On pourrait aussi voir s'il faut décaler les horaires ? Alors les deux ne vont pas forcément ensemble. Donc c'est pour ça qu'on parle de réflexion. Soit on va réussir à mutualiser des navettes parce que tout le monde embauche à la même heure et ça sera facile, soit on pourra réfléchir à des décalages horaires. Ça, c'est des choses qu'on essaie de mettre en place pour voir quelles seraient les solutions optimales d'un point de vue trafic, mais aussi pour vous, dans votre quotidien, à venir travailler sur ces entreprises. Et finalement, on regarde aussi comment

on pourrait participer à tout ce qui va être plan de déplacement interentreprises mené par la Communauté d'agglomération. Donc par rapport au trafic sur site, j'aimerais passer la parole aussi à Miguel.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : Bonjour. Nous avons mis en place une séparation des flux des véhicules légers et des véhicules lourds. Donc on a une zone dédiée pour ces derniers. Ils vont rentrer par un accès sur l'extrême Est, avec une zone d'attente à l'intérieur du site pour éviter d'encombrer les voies dites publiques. Une fois à l'intérieur, ces liaisons internes des poids lourds seront réalisées par le moyen des voies intérieures. Et de cette manière, on va éviter dans la mesure du possible d'amener cet encombrement et des bouchons à l'extérieur du site.

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : Peut être juste pour compléter, ce qu'on peut voir sur le plan aussi, c'est qu'il y a effectivement le véhicule léger qui va directement au parking, le poids lourd qui va venir desservir les bâtiments, avec des systèmes de priorité pour prioriser le véhicule personnel, et ces voies pompiers qui servent à la sécurité, mais qui n'auront pas de transport au quotidien. Voilà, juste pour compléter.

Alexandre MULLER (chef de projet SEBL Grand Est) : Bonjour à toutes et à tous. SEBL Grand Est intervient en tant que concessionnaire et aménageur pour le compte de la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences depuis 2010 pour réaliser l'ensemble des équipements publics qui étaient prévus pour viabiliser l'ensemble de la ZAC Europôle 2. Depuis 2010, un certain nombre d'aménagements étaient prévus. Ces équipements sont principalement l'aménagement des différentes plateformes qui étaient à l'Est de la ZAC Europôle 2, notamment la plateforme de 50 hectares dédiée au projet HoloSolis, mais également l'ensemble des réseaux viaires à l'intérieur de cette opération pour desservir l'ensemble des industriels, ceux qui sont déjà en place et surtout le projet HoloSolis avec l'aménagement de la rue Ampère qui est la voie principale de desserte interne de la ZAC Europôle 2, et de la voie qui desservira la plateforme HoloSolis qui est située sur la partie Est du plan. Dans le document que vous voyez à l'affichage, les accès actuels qui existent, il n'y en a qu'un pour l'instant.

En 2013, nous avons réalisé un pont qui passe sur l'A4 et qui relie l'Europôle 1. Donc l'ensemble des flux actuels transitent par l'Europôle 1, retourne ensuite sur le giratoire de l'étoile situé sur la RD 99 et qui vous amène sur l'échangeur, au giratoire d'Altrans qui permet de desservir à la fois l'échangeur de l'A4 pour aller vers la direction Strasbourg ou Metz. Si vous voulez aller au nord, vous avez la possibilité de prendre la RN 61 pour accéder à Woustviller et la direction de Sarreguemines. Et plus au sud, vous pouvez accéder à la RD 61 qui permet de desservir à la fois Willerwald, et plutôt le sud du côté de Sarralbe. Donc actuellement et notamment pendant la phase de construction du projet HoloSolis, le seul accès possible sera l'Europôle 1 par le biais de l'ouvrage d'art qui se situe sur l'A4.

Dans le cadre des programmes d'équipements publics de l'opération qui ont été validés en 2009 par la collectivité, il était prévu de réaliser un nouvel accès spécifique à la ZAC Europôle 2. Ce nouvel accès est vraiment indispensable au regard des chiffres qu'Élise BRUHAT vient d'annoncer sur le nombre d'employés et le nombre de poids lourds qui vont transiter sur les différentes voies viaires de l'Europôle 2. Le trafic ne peut pas être reporté en phase d'exploitation sur l'Europôle 1. INEOS a effectivement quand même un certain nombre d'employés qui transitent et qui changent de poste régulièrement sur les axes déjà existants. Donc il est prévu de réaliser un nouvel accès par le biais d'un giratoire sur la RD 61 en dehors de l'agglomération de Willerwald. Donc on est on est vraiment entre l'entrée de Willerwald et le passage sous l'autoroute A4. Cette jonction se fera par le biais du giratoire qui est situé au niveau de la rue Joliot-Curie, donc la voie qui accède actuellement à Seifert. C'est un giratoire qui a actuellement quatre branches et une branche qui est en attente depuis que nous l'avons construite. Donc une voie de jonction va

permettre de relier la RD 61 en passant sur le ruisseau Bentzerichgraben et rejoindre le long de la voie ferrée existante la RD 661 et permettra aux employés et aux flux de poids lourds d'aller soit vers l'échangeur de l'A4, et donc d'accéder à toute la partie Nord et en direction Metz et Strasbourg, ou, pour les employés effectivement comme le disait Elise, les employés d'HoloSolis qui seraient amenés à aller vers le sud, à prendre ce giratoire et à accéder à Willerwald, Sarralbe et toute la partie sud.

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Bonjour à tous, j'interviens au nom du bureau d'études OTE Ingénierie qui accompagne HoloSolis sur tous les aspects environnementaux et les démarches administratives et réglementaires. On va commencer avec un petit focus sur le bruit en revenant sur les aspects acoustiques. Comment on mesure le bruit ? Qu'est-ce que le bruit ? Le bruit finalement, c'est un niveau de pression qu'on mesure, qui est ressenti par l'oreille humaine et qui s'exprime en décibels. On retrouve sur la slide que vous avez à l'écran une échelle qui vous donne un petit peu les différents seuils des différents niveaux qu'on peut ressentir vis-à-vis des niveaux de bruit, avec des bruits qu'on considère comme courant classique jusqu'à un seuil à 60 décibels à peu près.

Un petit focus sur la manière dont fonctionne le bruit : le bruit n'est pas mathématique, arithmétique. Il fonctionne sur une base un peu différente. La perception humaine de l'acoustique fonctionne sur une règle logarithmique. Ça veut dire quoi ? Lorsqu'on double la source de bruit, là on a un exemple avec deux voitures à 60 décibels, en acoustique un plus un n'est pas égal à deux. Donc ici, le doublement de la source de bruit amène une augmentation de trois décibels. C'est toujours comme ça, quel que soit le niveau de bruit, on augmente de trois décibels lorsqu'on double le niveau de bruit. Ça, c'est une notion qui est quand même importante à garder en tête. Et la suivante qu'on trouve en dessous, c'est la notion de masque. La notion de masque, en fait, c'est que finalement un bruit supérieur à dix décibels d'une seconde source va venir masquer la seconde source. Lorsque vous avez une source à 60 et une source à 70 comme c'est le cas dans l'exemple, vous n'entendrez finalement que la source à 70. Voilà pour les notions un peu générales.

Le contexte sonore du projet HoloSolis à Willerwald est caractérisé par la présence également de l'autoroute A4. Ça, c'est important de le garder en tête puisque c'est un contexte dans lequel s'implante le projet, forcément. On a deux phases pendant lesquelles le bruit sera généré possiblement par le projet. On a la phase travaux, classique : on va construire des bâtiments, on va venir faire des fondations, on va monter des routes. Donc forcément, ce sont des travaux comme pour une maison, comme pour la construction d'une voirie. Ce sont des sources de bruits qu'on ne peut pas écarter. Évidemment, on a le bruit des engins, la manutention des matériaux et les trafics des véhicules poids lourds. C'est important quand même de souligner que finalement, les travaux ont déjà beaucoup avancé puisque la plateforme est déjà réalisée. Les travaux de terrassement qu'on a déjà eu sont une source de bruit finalement presque la plus importante pendant la phase de travaux : le terrassement, le va-et-vient des véhicules pour l'évacuation des matériaux et les engins de chantier. C'est une source qui est déjà derrière nous, si on peut dire ça comme ça. Et la phase de travaux de béton, montage des bâtiments, des utilités reste une source sonore, mais moins importante quand même que la phase de terrassement. Il y a des mesures qui sont envisagées évidemment en phase travaux pour limiter quand même ces nuisances-là pour vous qui êtes en face de ce projet-là et de ce futur chantier, on l'espère. C'est évidemment l'arrêt des moteurs des véhicules lorsqu'ils stationnent et qu'ils ne sont pas en fonctionnement, ne pas laisser tourner les véhicules pour rien. Et évidemment aussi limiter l'usage des avertisseurs sonores dont Elise parlait déjà tout à l'heure, puisque les bips de recul sont essentiels pour la sécurité, mais également une source de nuisance sonore lorsqu'on n'est pas dans le chantier et pas exposé aux risques du recul des véhicules. Donc ça, ce sont des mesures qui seront maîtrisées.

En phase de fonctionnement de l'usine, on aura plusieurs sources sonores de bruit, mais qui seront maîtrisées et qui sont prises en compte dans la phase de conception du projet. On a les installations

extérieures au bâtiment qui sont plutôt des utilités, comme pour la production de froid, qui vont générer forcément un peu de bruit, avec une notion un peu de ventilateur, des choses comme ça. Ce sont des équipements qui forcément sont placés en extérieur, on ne peut pas les mettre à l'intérieur. Donc ceux-là feront l'objet d'une étude particulière de façon à maîtriser la source de bruit qu'ils représentent, minimiser au maximum les impacts pour vous. Donc en fonction de leur position déjà, on va réfléchir un petit peu à où est-ce qu'on place ces équipements, comment on peut les protéger, les capter ou mettre en place une barrière quelconque pour éviter la dispersion du son vers les cibles, vers les riverains notamment. Le choix de ces équipements extérieurs, de ces utilités, dépendra d'une étude de bruit qui sera réalisée pour évaluer cet impact lors des phases de conception du projet, pour savoir a priori déjà si le bruit est acceptable ou s'il ne l'est pas en fonction des valeurs réglementaires, on les verra tout à l'heure.

On a des rejets de gaz en toiture et des trafics de poids lourds qui sont également source de bruit. Là-dessus, il y a également des mesures qui sont prises. Il y a des notions donc sur les rejets atmosphériques en toiture si nécessaire : capotage, maîtrise du niveau sonore induit par le bruit de ventilation. Et pour les trafics poids lourds., c'est une mesure dont Elise a également parlé tout à l'heure. C'est une gestion des horaires d'expédition et de livraison autorisés pour la circulation des poids lourds, pour adapter et ne pas être dans les moments les plus calmes, le week-end et la nuit, où l'émergence et l'augmentation du niveau de bruit peut être ressentie de façon plus importante. Et de la même manière, évidemment, les moteurs des véhicules qui ne tournent pas, qui ne fonctionnent pas, qui ne circulent pas sur le site, la consigne générale et qui sera vérifiée sur le site, c'est bien l'arrêt des moteurs lorsque les véhicules ne tournent pas. En fonction aussi de la hauteur des bâtiments définitive qui sera fixée, c'est en réflexion, l'usine pourrait constituer également une notion de masque vis-à-vis du bruit existant de l'autoroute A4. L'autoroute A4 aujourd'hui est très exposée finalement : il n'y a pas de barrière sonore entre l'autoroute et les maisons. Et demain, en fonction de la hauteur de certains bâtiments, on pourrait avoir un effet de masque qui pourra peut-être réduire aussi le niveau de bruit qu'on pourra ressentir depuis l'autoroute.

Je parlais d'études acoustiques, d'études sonores. Donc en fait, c'est une étude d'impact qui est à réaliser dans le cadre du projet sur l'ensemble des compartiments de l'environnement. Et dans le cadre de cette étude d'impact, il y a l'étude d'impact propre au bruit. Cette étude d'impact sur le bruit, elle va passer par des campagnes de mesures avant le projet afin de savoir quel est le niveau de bruit actuel ressenti sur le site, parce qu'on a une valeur à respecter sur le site lui-même, et au niveau des premières habitations. Ensuite, on va passer par une phase de modélisation et d'étude acoustique pour évaluer a priori quel sera le niveau sonore futur en fonction du projet. Donc ça, c'est une notion de modélisation numérique qui permet de savoir quel est le niveau de bruit futur autour de l'établissement. Et ça, c'est vérifié ensuite par des campagnes réelles, des campagnes de mesures sonores pour vérifier que le site HoloSolis et son exploitation respectent l'ensemble des valeurs réglementaires qui sont imposées au niveau sonore. Et ces valeurs réglementaires, elles sont de deux types. Vous avez le niveau sonore maximum qui est autorisé. Celui-ci est mesuré en limite de propriété, en limite de site d'HoloSolis. Donc là c'est un niveau sonore qui est donné à 70 décibels de jour, 60 décibels la nuit. Et la deuxième notion en termes d'impact acoustique qui est, je pense, finalement la plus importante pour les riverains et pour vous, c'est l'émergence. L'émergence en fait c'est la différence entre le niveau de bruit de l'usine qui ne fonctionne pas ou qui n'est pas là et l'usine en fonctionnement. Et donc c'est cette augmentation-là, finalement, qui va vous intéresser. Et là, la réglementation donne des valeurs limites comprises entre 5 et 6 dB pour le jour et 3 à 4 dB la nuit. Le point de vue de l'émergence, je disais que c'est au niveau des riverains. Donc là on se place dans le jardin des maisons les plus proches, et ensuite c'est à l'intérieur des lieux de travail que l'émergence se mesure.

Je n'ai pas évoqué une notion qui est très importante quand même malgré tout, c'est que l'ensemble des unités de production des machines qui vont concourir à fabriquer les cellules d'un côté et les modules de l'autre, est évidemment mis en œuvre à l'intérieur des bâtiments. On limite au maximum la mise en place de sources de bruit à l'extérieur. C'est limité aux utilités qui ne peuvent pas être placées à l'intérieur. Mais par contre, tout ce qui est équipement de production est évidemment placé à l'intérieur. Et là on a une

gestion du bruit qui est particulière et les bâtiments eux-mêmes créent une barrière et limitent fortement le bruit qui serait émis à l'extérieur du site.

Je passe sur les odeurs et les émissions atmosphériques. Alors les odeurs, on en parle parce qu'évidemment, ça peut être une source de questions ou d'inquiétudes pour vous, pour le voisinage évidemment, pour la commodité. Ici, on peut être rassurant. On a finalement peu de sources odorantes dans le process de production des panneaux. L'ensemble des stockages et des espaces de production sont mis en œuvre à l'intérieur de bâtiments qui font l'objet de tout, un système de traitement de l'air, de ventilation. Et on a identifié aujourd'hui uniquement deux gaz qui sont odorants et qui seraient susceptibles d'être ressentis en cas de dispersion. C'est l'ammoniac et l'alcool isopropylique. Et ces gaz-là seront mis en œuvre uniquement à l'intérieur des bâtiments, à l'intérieur même de procédés de production, donc des machines elles-mêmes et des tuyauteries. On n'a pas de rejet de ces gaz-là à la nature. Donc en termes d'odeur, on peut être assez rassurants. Il n'y a pas de risque particulier qui a été identifié.

Concernant les mesures préventives, j'ai parlé de la mise en œuvre déjà de l'ensemble des équipements à l'intérieur des bâtiments. Et en plus de ça, le système de ventilation et de captation de tout ce qui peut être une émission gazeuse, c'est un système réellement de tuyauterie, si je peux appeler ça comme ça, réparti sur l'ensemble du process de production et à l'intérieur des bâtiments, va venir capter toutes les sources que ce soit odorantes ou de gaz quelconques qui sont mises dans le process, puisqu'on ne veut absolument pas les rejeter, que ce soit à l'intérieur des bâtiments ou à l'extérieur pour créer des nuisances ou des risques pour les salariés ou les riverains. Donc forcément, il y a un système de captation qui va venir absorber, aspirer tous ces gaz, et un système de traitement sur le site qui est de différente nature en fonction des gaz qui seront captés. Donc ça peut être du lavage de gaz, on va venir arroser le gaz avec de l'eau ou des produits additifs de façon à le traiter avant de le rejeter, ou de l'oxydation thermique. Là on vient, si je peux dire ça comme ça, brûler le gaz de façon à décomposer les composants chimiques et à éviter évidemment tout risque à la cheminée. Et pour parler de ces cheminées, donc, évidemment, elles sont conçues avec une hauteur et un diamètre qui favorise la dispersion de ces rejets atmosphériques. C'est la réglementation qui impose ça. Tout ça est cadré de manière en fait à vérifier que lorsqu'on envoie les rejets à l'atmosphère, ça c'est pour tout type d'industrie, ça se disperse bien, ça ne vient pas retomber au sol immédiatement à dix mètres du site, à dix mètres de la cheminée. Il faut vraiment que ça se disperse correctement et que ces gaz ne viennent pas créer de risques ou de nuisances dans le voisinage. Ça fait l'objet notamment d'une étude particulière dans l'étude d'impact qui est en cours d'élaboration. C'est ce qu'on appelle une évaluation quantitative des risques sanitaires. C'est une étude spécifique sur la dispersion atmosphérique des potentiels composés chimiques que l'on pourrait retrouver à la cheminée et qui vérifie qu'au droit du voisinage, des cibles, tout risque est maîtrisé et qu'il n'y a pas de risque pour la santé humaine. C'est l'objet de cette étude. Donc il y a une partie spécifique là-dessus dans l'étude d'impact.

Sur cette image, vous voyez simplement une illustration de la rose des vents que vous avez ici dans le secteur de Willerwald, avec la répartition de la source des vents. Alors, je vais vous faire une explication très rapide de la rose des vents. On retrouve la répartition statistique des vents sur une période donnée avec l'origine des vents. Le nord est en haut sur cette rose des vents. Et on remarque que la plupart des vents mesurés dans l'année viennent du secteur sud-ouest. Cette rose des vents ne marque pas l'endroit où vont les vents, mais bien l'endroit d'où viennent les vents. Donc en réalité, la dispersion atmosphérique majoritaire, je parle bien de statistiques, la dispersion atmosphérique majoritaire aux cheminées du site d'HoloSolis iront dans une direction opposée, c'est à dire vers le nord-est. Statistiquement, on est d'accord, mais c'est important de le prendre en compte. Et ça, c'est une donnée d'entrée pour l'étude de risque sanitaire également, puisque c'est tout à fait corrélé avec le nombre de fois où on sera exposé à un éventuel nuage. Il y a des valeurs limites d'émission, évidemment, qui sont définies dans cette étude-là, dans l'étude d'impact, et qui sont ensuite fixées, validées et imposées par l'arrêté préfectoral d'autorisation.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : Bonjour à nouveau. Le groupe IDEC accompagne HoloSolis pour la conception et le développement du projet. Maintenant, on va passer au focus sur le paysage et les insertions paysagères qu'on a créé sur le site. Ce que vous ne verrez pas, c'est ce qu'on peut apprécier sur la slide. Les zones de stockage seront masquées de la vue de l'extérieur, on n'aura pas des cheminées multicolores comme ici, vous pouvez l'apprécier. Et les cubes seront masqués aussi dans des bâtiments le plus fermés possible.

Pour l'intégration paysagère au sein de l'usine, on a commencé à analyser le site, sa topographie, la configuration, la dimension de la parcelle et on a identifié et dimensionné, les principales fonctions qu'Elise nous a expliqué tout à l'heure, et on a commencé à les dispatcher selon le flux de fabrication. Étant donné aussi les hauteurs requises par le process, on commence à monter cette usine de façon à trouver la meilleure position. Étant donné la grandeur du site et la position des pôles, on vient les lier avec un élément architectural qu'on voit, qu'on représente ici avec ce convoyeur qui viendra remplir la fonction d'artère pour la circulation des matières, de personnel et les synergies nécessaires pour faire tourner le site.

Concernant les matériaux et la finition, on a choisi une gamme de matériaux étudiés pour créer une uniformité dans l'ensemble, sans oublier l'intention d'identifier chaque pôle et l'intention d'intégrer au mieux dans le paysage existant. Donc on a choisi une couleur commune, c'est-à-dire un gris métallique satiné pas réfléchissant. Et avec des déclinaisons de couleurs selon les pôles pour identifier chaque pôle de production : le vert pour la partie module, le bleu pour la partie cellule et au centre on retrouve ce bâtiment de stockage qui lui viendra faire un mélange de ces deux couleurs pour indiquer qu'il vient unifier le site. Derrière, on a cette artère qui est représentée en couleur solide pour lui donner le caractère d'élément unificateur. Il y a d'autres bâtiments annexes à échelle plus humaine, c'est-à-dire la partie bureaux, le restaurant qui auront d'autres finitions plus douces, le bois et les matériaux composites. Et enfin on va identifier les zones d'activité et de production d'énergie avec cette même gamme de gris un peu plus foncé. Et comme ça, on a très vite identifié facilement ces fonctions dans l'ensemble du site. Après on va venir traiter le restant d'espace libre avec la position du parking. Et une étude paysagère va être faite à l'intérieur du site pour l'intégrer dans son environnement naturel tel qu'il est aujourd'hui, et minimiser l'impact visuel de ces bâtiments qui ont une hauteur assez considérable par rapport aux bâtiments de stockage qui fera une trentaine de mètres de hauteur. Voilà ce que je peux vous dire concernant l'intégration paysagère.

Des insertions paysagères ont été réalisées : on a récupéré des vues et des photos prises pour une étude dont va nous parler Alexandre après. Et on voit ici deux points de vue, la rue Bellevue et la rue de Glad, qui se dirigent vers l'usine. Nous avons maintenant la vue de Bellevue avec paysage existant. On aperçoit très bien la plateforme au fond et le site logistique existant. Comment on procède pour faire ces insertions paysagères ? On vient importer les images de fond et on commence à assembler ces images préliminaires avec une petite correction due à la déformation générée par l'optique du drone. Une fois que cette image est décomposée, on commence à placer les points de repère correspondant aux extrémités du projet, étant donné l'ampleur de ce projet à l'horizontale. Après, on fait correspondre notre maquette numérique, puisque tout le bâtiment est monté sur un outil en 3D, pour créer cette image. On lance le calcul du rendu 3D et on obtient l'image de synthèse qu'on va venir après cadrer sur l'image préalablement conformée. On contrôle, on vérifie quelques possibles déformations dues à l'optique et on vient rajouter après quelques éléments pour bien aménager les abords. À la fin on vient intégrer l'étude du projet paysager réalisé. Donc on apprécie ici que le projet n'est pas plus haut que le site existant. On l'aperçoit dans le paysage, au fond, au-dessus de cette artère bleue solide. Et on apprécie aussi ici l'intégration des couleurs choisies qui viennent adoucir le paysage pour ne pas venir le polluer avec des couleurs criardes ou trop réfléchissantes. Ça, c'est l'aperçu actuel depuis la rue du Glad. Là, on est un peu plus en contrebas. Les plateformes sont un peu plus appréciables depuis ce point de vue. Et donc on a rajouté l'étude paysagère ici, qui sera mieux expliquée tout à l'heure, avec l'usine qui est dans ce cas-là un peu plus visible depuis ce point de vue qui est en contrebas.

Alexandre MULLER (chef de projet SEBL Grand Est) : Les mesures qui sont proposées par HoloSolis et IDEC s'appuient sur une étude paysagère que SEBL a commandée à un paysagiste qui s'appelle Savart Paysage et que nous avons menée en 2021, donc bien avant qu'HoloSolis étudie le projet. Cette étude s'appuyait sur un contexte un peu particulier. Vous connaissez bien le site. La ZAC Europôle 2 est traversée par la vallée du Bentzerichgraben, le ruisseau qui est en contrebas. C'est une petite vallée pas très profonde, mais un petit peu évasée qui est un espace naturel vraiment remarquable, qui est classé en espaces naturels sensibles. Ce contexte-là fait que nous avons insisté auprès de notre architecte paysagiste pour que l'on intègre toutes les mesures d'accompagnement paysager et environnementales en tenant compte de l'existant et notamment de cet espace naturel qui est vraiment un très intéressant. Ce qu'on peut constater dans cette vallée, c'est qu'on a des plantations qui le jonchent, qui sont le long du Bentzerichgraben, c'est la ripisylve, où on a des volumes très divers et variés, très hétérogènes. On a des plantations qui sont vraiment très hautes, des espaces où on a pratiquement des végétations basses. Donc c'est vraiment une zone très hétérogène en termes de volumétrie. L'autre hétérogénéité, ce sont les différentes espèces qu'on peut y retrouver.

On y retrouve énormément d'espèces locales, d'arbres du type des saules, des tilleuls, des chênes, des érables, des merisiers. Donc ça, c'est un élément de contexte qui a été vraiment très très important pour Savart Paysage dans le cadre de son étude. On lui a fixé trois objectifs : le premier objectif, comme je le disais, c'est par rapport à l'hétérogénéité des différentes plantations. Donc l'idée c'est que toutes les mesures d'accompagnement paysager soient faites en respectant ce qui est existant, donc en ne plantant que des espèces locales. On ne voulait pas du tout réaliser des plantations avec des espèces exotiques ou qui ne sont pas présentes sur site. L'autre objectif, c'est de réaliser des plantations qui ne soient pas des plantations de type urbain, comme on peut le voir en ville, où on a de grands alignements d'arbres très taillés au cordeau avec des intermittences au centimètre près. Et le troisième objectif, on peut le voir sur cette photo, c'est que la vallée étant un petit peu encaissée, on a une perspective et une visibilité quand même assez profonde sur le site. Willerwald se retrouve un petit peu perché par rapport à la vallée et les plateformes où HoloSolis viendra s'implanter sont également un petit peu surélevées. Ce qui fait que les habitants de Willerwald se retrouvent avec une visibilité qui va jusqu'à la forêt domaniale de Hambach et la forêt de Herbitzheim. Donc on a vraiment une profondeur de champ très importante. C'était un objectif qui a été très important dans l'étude paysagère.

Savart Paysage a travaillé sur ça et a permis d'étudier deux grandes mesures d'accompagnement paysager, la première étant de conforter et d'aménager paysagèrement les espaces urbains, donc toutes les voiries qui longeront les constructions d'HoloSolis notamment. Donc si vous êtes déjà allé sur site, vous avez pu voir que ces plantations ont été réalisées à la fin de l'année dernière et au début de cette année. Nous avons planté un certain nombre de végétaux, de mémoire c'est environ 450. Ce sont des arbres qui ont un fort développement. Pour être très clair, ce sont des arbres qui ont un pourtour de diamètre 20 à 25 cm. Donc ce sont des arbres qui ont déjà un fort développement, qui ont un houppier très développé de manière à ce qu'on puisse se rendre compte dans les années futures que les végétaux se développent. L'objectif qui a été donné c'est de réaliser des plantations diverses, mais locales. Donc on a planté un certain nombre d'espèces comme le tilleul, le chêne, le merisier, l'érable. Donc on a respecté cet objectif. Le deuxième objectif, c'était de ne pas faire de plantation, comme je le disais, avec un calepinage très précis. On a des plantations qui peuvent avoir à certains moments cinq ou six arbres très resserrés de manière à ce que les plantations s'entremêlent, que les arbres qui grandiront se mettent en compétition et redonnent cet effet de volumétrie que l'on peut voir dans le fond de la vallée du Bentzerichgraben. À certains autres endroits, on pourra voir des arbres qui sont un peu isolés et qui pourront prendre vraiment de l'ampleur et se développer de manière très libre. Donc cette mesure d'accompagnement, c'est vraiment pour accompagner les espaces urbains de l'intérieur de la ZAC le long des façades. L'objectif numéro trois qui était de garder cette profondeur de champ, c'est qu'on ne souhaite pas masquer les bâtiments aussi. On est dans une approche où on va faire varier les volumes. On ne veut pas un masque végétal brut qui obstruerait la profondeur de champ, mais vraiment accompagner et ponctuer les façades des bâtiments.

L'autre mesure qui a été trouvée avec la commune de Willerwald, comme l'a précisé Miguel SANCHEZ, c'est qu'on a des points de vue relativement intéressants au niveau de la rue Bellevue, mais également la rue Glad avec une vue prépondérante sur les plateformes HoloSolis. Au niveau de ces points de vue, nous avons trouvé deux chemins ruraux qui appartiennent à la commune de Willerwald dans lesquels on voit sur la photo qui apparaît des haies champêtres qui sont déjà existantes. L'idée est de conforter ces haies champêtres, de faire de nouvelles plantations de manière à créer cet effet de volume pour ponctuer la façade des constructions qui seront en arrière. Cette étude-là a bien été intégrée dans les perspectives qu'HoloSolis a pu présenter. Nous, on vous les présente à l'heure actuelle, mais sans intégrer le bâtiment puisqu'à l'époque, dans l'étude, on n'avait pas du tout prévu l'intégration du projet. Et donc on peut voir sur l'autre diapositive l'incidence avec la rue Glad. On a sur le contrebas de la rue Glad le chemin rural où se situent quelques plantations, mais c'est beaucoup plus dénudé en fait sur ce chemin rural. Donc si nous réalisons un certain nombre de plantations et que l'on conforte cette lisière paysagère, on pourra accompagner visuellement, de ce point de vue-là, l'impact visuel qu'aurait HoloSolis sur le village de Willerwald.

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : Pour finir, on va vous parler un petit peu du paysage nocturne, parce que là, on a vu ce que...

Intervention du public : (Inaudible)

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : Alors il va y avoir un temps d'échange après où vous serez amené à parler de ces choses-là. On va envoyer d'ici lundi et mettre à disposition le compte rendu de l'atelier qu'on a fait la séance dernière, qui était centrée sur l'environnement et où ces détails-là ont aussi été abordés lors des échanges. Je vais quand même finir sur ce point-là sur le paysage nocturne. Il y a deux choses. On va travailler 24 h sur 24, il va y avoir quand même quelques employés la nuit, donc on ne peut pas s'abstenir d'avoir un éclairage. Néanmoins, on peut réfléchir à l'éclairage pour limiter l'impact visuel qu'on pourrait avoir. Donc on n'aura pas de spots tournants de lumière extrêmement visible du point de vue du site. On va essayer de contraindre un maximum les lumières à l'intérieur du site, mais il nous faut quelques éclairages pour le salarié. Donc ça va se jouer aussi à la hauteur de cet éclairage pour essayer de le maintenir au niveau du sol pour ne pas qu'il soit trop visible d'un point de vue extérieur. Donc on va essayer de concilier cette partie riverain, côté Willerwald, avec la sécurité et aussi avec des notions d'économie d'énergie. Il faudra faire attention et voir si l'on peut éteindre certaines lumières parce qu'il n'y a pas de besoin, par exemple sur les zones camions, pour limiter cet impact visuel là, ou pouvoir les déclencher à certains endroits et à certains moments. Après, l'idée c'est que s'il y a des déclenchements, que ça ne fasse pas des énormes spots lumineux et que ça soit le plus doux possible pour qu'il n'y ait pas de nuisances, notamment sur les maisons les plus proches du site. Et bien sûr, on regardera aussi comment ça peut impacter les voisins. Et ce qu'il faut noter, c'est que malgré tout, quand on compare par rapport aux phares par exemple qui vont se balader au niveau de l'autoroute, on essaiera d'être à un niveau lumineux qui sera bien inférieur à ça pour qu'il n'y ait pas ces spots en plus. Ce qu'on peut voir, c'est que typiquement, des voitures qui se baladent au niveau de l'autoroute font déjà une petite pollution lumineuse peut-être visible de vos maisons.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Monsieur, vous nous avez adressé une question tout à l'heure par rapport à la notion Seveso. Effectivement, le site sera un site Seveso. On a adressé tout ça lors de l'atelier précédent, où on a couvert tous les points liés à l'aspect Seveso de l'usine.

Intervention du public : (Inaudible)

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Alors effectivement, il y a les sites Seveso et les sites Seveso. Comme vous l'avez vu, vous avez effectivement un site...

Julia BITRAN (animatrice) : Si je peux me permettre, je comprends que tout le monde n'arrive pas forcément à aller à tous les rendez-vous, mais il y a eu exprès des ateliers thématiques pour pouvoir entrer vraiment dans le détail. Refaire tout l'historique du site Seveso et des risques et de ce qui est pris en compte, j'ai peur que ça soit un peu redondant. J'ai peur que ça soit redondant pour tous ceux que je vois ici qui y étaient, à cet atelier-là, et qui a duré plusieurs heures. Vous avez tout qui est sur le site concertation-holosolis.org, il y a tout qui est mis au fur et à mesure. Vous pouvez en reparler aussi après.

Intervention du public : (Inaudible)

Julia BITRAN (animatrice) : Alors je pense qu'il y a des lois, des normes et que si c'est autorisé, c'est qu'on a le droit.

Intervention du public : (Inaudible)

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Je me permets d'intervenir simplement sur la partie risque.

Intervention du public : (Inaudible)

Julia BITRAN (animatrice) : Mais Monsieur, c'est très dommage que vous ne soyez pas venu à l'atelier sur les risques, où il était question de l'eau aussi.

Intervention du public : (Inaudible)

Bernard CHRISTEN (garant de la CNDP) : Monsieur peut ne pas écouter et partir, c'est sa liberté. Mais moi je pense qu'effectivement il y avait l'atelier. Que tout le monde ne participe pas à tout, ça peut s'entendre aussi. Mais ça veut aussi dire quand même : soyons intelligents ensemble et acceptons que dans l'exercice, il y a toujours ces difficultés. Ce qu'on peut faire, Monsieur ? Bon, il n'a pas envie, c'est encore une fois sa liberté. Par contre pour les autres qui peuvent avoir le même questionnement, je pense qu'effectivement l'information existe dans les dossiers. Mais parce que les dossiers, il faut chercher. Il y a beaucoup de choses qui ont été dites lors de l'atelier la semaine passée et je pense qu'on peut dire en tant

que garant que rien n'a été mis sous le tapis sur ces questions. Par contre, pour aider tout le monde à s'y retrouver, je propose qu'on fasse une petite note qui synthétise toute cette matière qui existe autour de la réflexion Seveso, si c'est compatible ou pas avec le deuxième site. Mais que ce soit très clair et facile d'accès. L'info existe, elle a été bien exposée il y a une semaine. Je propose qu'on fasse une note de synthèse spécifique là-dessus qui va être diffusée à tous les participants. Elle sera sur le site et diffusée à tous les participants qui auront remis leur adresse à l'entrée. Je propose que ce travail soit fait.

Julia BITRAN (animatrice) : L'idée, c'est quand même qu'on passe...

Intervention du public : (Inaudible)

Julia BITRAN (animatrice) : Bon alors attendez, je vous donne le micro pour que tout le monde vous entende.

Intervention du public : Désolé, je me permets d'intervenir pour éviter qu'on reste bloqué dessus parce que je comprends l'inquiétude du monsieur qui peut concerner d'autres gens. Et effectivement, tout le monde n'a pas eu la chance de venir la dernière fois. Moi j'y étais. Moi ce que j'en ai retenu, c'est qu'effectivement dans la présentation des risques, il n'y avait pas de risque d'explosion. Alors ça, c'est déjà majeur. Par contre, je rejoins un peu M. Christen, ce qui pourrait être intéressant pour la population dans la note, c'est que comme ils ont tous très peur du risque, je ne sais pas, informez-nous sur : demain il y a une catastrophe dans votre usine, quel est le processus qui est déclenché, qu'est ce qui se passe ? Je dis n'importe quoi, quinze camions de pompiers, évacuation... Qu'est-ce qui se passe réellement quand le risque maximum est atteint ? Voilà l'exercice. Et des fois, juste de savoir, ça permet de sortir de sentiments, de craintes et d'impuissance, c'est tout.

Julia BITRAN (animatrice) : Alors encore une fois, ce n'est pas du tout une volonté de censure de la part de qui que ce soit et ça a déjà été traité et vous allez pouvoir effectivement avoir ces informations. C'est juste pour ne pas être redondant pour tous ceux qui y ont assisté où ça a duré déjà plusieurs heures.

Bernard CHRISTEN (garant de la CNDP) : Encore une fois donc, cette note en tant que garant, on veillera à ce qu'elle soit faite. Et je pense qu'il n'y a pas de souci à ce que le maître d'ouvrage s'engage à la faire et la faire bien. Mais juste pour gommer aussi une confusion, c'est-à-dire qu'il y a un site Seveso qui existe et qu'il y a une différence avec le futur site. Lui, il existe et la loi est venue après et a créé des périmètres qui intègrent les habitations existantes. Tandis que la loi aujourd'hui fait que toute nouvelle entreprise qui génère un périmètre de sécurité Seveso doit contenir le risque dans l'enceinte de l'entreprise. C'est une différence fondamentale. Et donc je pense qu'il faudra faire un schéma dans la note qui visualise ça, parce qu'il n'y a rien à cacher. On peut tout discuter, les normes et les lois en France, mais sur ces questions-là, ce n'est quand même pas tout à fait du pipeau. Donc il est hyper important par contre que tout le monde le comprenne bien. Je crois que c'est notamment une histoire des deux périmètres. La grande différence entre l'entreprise Seveso qui existe et qui a généré des périmètres qui touchent les habitations, et ce qu'implique la loi Seveso aujourd'hui pour une nouvelle entreprise, c'est deux réalités très différentes et nous veillerons à ce que la note apporte vraiment la bonne clarté là-dessus. C'est très important pour que la confiance existe.

Intervention du public : Très rapidement. Pour compléter sur cet aspect inquiétude, par exemple dans le cadre du site INEOS Sarralbe, le périmètre est tel... Je ne sais pas son découpage exact, mais par exemple, les gamins des écoles à Woustviller font chaque année au moins un exercice d'alarme, non pas seulement incendie, mais aussi un exercice d'alarme en cas de problème à Sarralbe. Donc c'est normal que dans la population beaucoup de gens soient inquiets par la présence encore d'un autre site. Donc ce serait bien de bien préciser quels sont dans votre note de synthèse, quels sont les périmètres et qu'est-ce que ça entraîne en matière d'alerte automatique des populations et aussi en matière d'exercices alarme.

Bernard CHRISTEN (garant de la CNDP) : Sous couvert de OTE qui est spécialiste, sur le site de INEOS la zone de danger sort de l'entreprise. Tandis qu'automatiquement, dans un site comme HoloSolis, ce ne sera pas le cas du tout. Je vous laisse quand même préciser ça, c'est important.

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Oui, oui, absolument. J'ai bien pris note des attentes sur cette note de synthèse et son contenu. Elle sera produite et versée sur le site de la concertation préalable. Je vais essayer de faire vite et synthétique. Ce n'est pas si simple que ça, sinon mon métier serait trop facile et on n'aurait pas besoin de nous très souvent. Mais globalement, effectivement, pour le site INEOS existant, la différence c'est que le site était existant au moment où il a été défini qu'il devait redéfinir son étude de danger, définir ses périmètres de risques et à ce moment-là prendre des mesures d'urbanisme. Ce sont des mesures d'urbanisme pour limiter l'usage des terrains dans les zones de danger qui ont été définies dans l'étude de danger. C'est comme ça que ça a fonctionné. Le site existait, ils ont évalué à nouveau les risques. On est arrivé à des périmètres de danger qui incluaient des zones d'habitation et à ce moment-là, il y a des mesures d'urbanisme. C'est à dire, je vais y aller dans l'ordre, expropriation pour des zones où on ne peut pas habiter parce que le niveau de risque est trop important. Ensuite, des mesures où l'urbanisation est tout à fait acceptable, mais avec des mesures de renforcement éventuellement du bâti pour mettre les personnes en sécurité à l'intérieur de leur maison. Et ensuite des mesures d'alerte et de mise en sécurité le jour où il y a un événement. Donc ça, c'est pour le site INEOS existant. Je ne parle pas du site d'HoloSolis.

Un nouveau site classé Seveso fait l'objet d'une demande d'autorisation. Vous en avez déjà parlé, vous savez que cette demande est en cours d'élaboration. Donc on va demander l'autorisation aux services préfectoraux, au préfet, de mettre en œuvre le site avec un certain nombre de conditions et des études qui justifient que le niveau de risque est acceptable. Et je pense que la DREAL, monsieur COURTY que vous avez dû rencontrer déjà, a bien appuyé sur le fait qu'on ne fait plus de PPRT, c'est fini. Il s'agissait d'un plan de prévention des risques technologiques. Donc ce sont bien ces plans qui sont la mesure d'urbanisme qui limitent ce qu'on a le droit de faire autour d'un site Seveso existant à cause du niveau de risque, c'est fini. Un site Seveso nouveau ne fait pas l'objet d'un PPRT parce qu'on n'accepte plus d'avoir un PPRT pour un site nouveau. Pour un site nouveau, on lui demande de maîtriser ces risques et de ne pas créer de mesures d'urbanisme fort autour de l'établissement. Affirmer par contre que l'ensemble des périmètres de danger reste à l'intérieur du site, non ce n'est pas ça l'objet. Par contre, on ne laisse sortir du site que des niveaux de risque très faible, comme ça peut être le cas sur des sites qui ne sont pas classés Seveso, des sites industriels non classés Seveso et avec un niveau de probabilité d'apparition faible, très faible. Je ne peux pas confirmer l'information de dire que tout restera dans le site. Non. Mais par contre, ce qui sort n'amène pas des mesures d'urbanisme particulières parce que le niveau de risque est tout à fait acceptable.

Intervention du public : Merci. En attendant la note de synthèse, si vous voulez en savoir plus, vous avez dans le dossier mis à notre disposition tout ce qui concerne Seveso page 86 à 90. Et dernière petite

question avant qu'on passe enfin aux ateliers, parmi tous les intervenants, j'avoue ne pas connaître bien les sigles et j'aimerais que le représentant de SEBL et OTE précisent leur statut. Qu'est-ce qu'il y a derrière ces lettres et leur statut public privé ? Rapidement, merci beaucoup.

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Donc moi je fais partie du bureau d'études OTE Ingénierie, historiquement "Omnium Technique Européen". Mais maintenant c'est fini, ça s'appelle simplement OTE Ingénierie. C'est un bureau d'études privé qui fait partie d'un groupe qui s'appelle le groupe OTE Services. Le siège social est à Illkirch, au sud de Strasbourg. Et moi je suis adjoint au chef du département Environnement et Risques industriels. Pour en faire une rapide présentation, ce n'est pas l'objet de faire du commercial aujourd'hui, mais notre bureau d'études est spécialisé plutôt dans les domaines de la construction à la base, donc de la maîtrise d'œuvre en bâtiment. On accompagne l'ensemble de porteurs de projets sur de la construction de bâtiments. Je représente pour ma part le département Environnement et Risques industriels qui est spécialisé dans l'analyse des effets des projets sur l'environnement, l'analyse des risques industriels et l'accompagnement des porteurs de projets dans l'ensemble des autorisations administratives nécessaires pour la mise en œuvre d'un projet.

Alexandre MULLER (chef de projet SEBL Grand Est) : Pour ce qui est de SEBL Grand Est. En fait, c'est le nouveau nom de SEBL puisque SEBL est une société d'économie mixte dont l'actionnariat majoritaire était la Région Lorraine, et maintenant la Région Grand Est. Précédemment SEBL voulait dire "Société d'Équipement du Bassin Lorrain". Comme je le précisais, notre actionnariat est principalement des collectivités : la Région Grand Est, les quatre Départements de l'ancienne Lorraine et un certain nombre d'actionnaires de banques, mais minoritaires, tels que la Caisse des dépôts, la Caisse d'épargne, la Banque populaire. SEBL Grand Est intervient pour le compte des collectivités, c'est notre client majoritaire. Donc nous intervenons dans le cadre de l'intérêt général pour réaliser un certain nombre d'opérations d'aménagement comme la ZAC Europôle 2. Nous accompagnons également depuis longtemps la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences puisque nous les avons accompagnés sur la création-réalisation de la ZAC Europôle 1 où s'est implanté à l'époque SMART. Nous l'accompagnons également sur la ZAC de Woustviller. Nous intervenons sur tout le territoire du Grand Est, mais principalement sur l'ancienne Région Lorraine et nous sommes basés à Metz. Nous intervenons vraiment dans des domaines assez variés, de l'aménagement à la construction, pour réaliser des bâtiments pour le compte de collectivités principalement.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Madame, je voulais juste vous adresser une parole. Je voulais vous remercier pour la constructivité de vos propos, et si vous connaissez le monsieur et son épouse qui sont partis il y a quelques instants, ou si quelqu'un les connaît, de leur retransmettre ce que l'on vient de dire ici. Notre objectif n'est pas de polluer les cours d'eau, n'est pas de rendre les gens malades, de les exposer à un risque. On a également beaucoup parlé de cette question de l'eau et de la manière avec laquelle nous traitons cette question de l'eau par rapport à la façon dans laquelle le groupe REC Solar devait la traiter. Et lorsque l'on parle de consommation d'eau, ça ne veut pas dire qu'on prend toute cette eau et qu'elle disparaît. Elle est utilisée, et 90 % de l'eau est rejetée dans la rivière proprement. C'est ce dont on a parlé avec beaucoup de détails lors de la dernière session il y a une dizaine de jours, et j'encourage cette personne à lire le dossier. Et bien sûr, on créera, comme l'a demandé Monsieur CHRISTEN, un résumé succinct qui explique ce que l'on fait. Merci.

Julia BITRAN (animatrice) : Et je crois que la plupart des gens qui sont là aujourd'hui ont assisté aux différents rendez-vous. On va peut-être passer à la partie...

Intervention du public : (Inaudible)

Julia BITRAN (animatrice) : On va avoir du mal avec cet atelier.

Intervention du public : Alors je ne sais pas si je vais faire du hors sujet, mais moi il y a une chose qui me dérange. Je suis ouvrier en Allemagne et ce que je vois ici m'exaspère au plus haut point. Nous avons maintenant une grosse usine INEOS. On a une autre usine Seifert, il va y avoir une autre usine. Je n'ai rien contre, je suis totalement pour. Mais est-ce qu'on a pensé deux minutes à tous ces routiers qui passent chez nous ? Et qui restent le week-end sur place parce qu'ils doivent attendre que la logistique se fasse ? Ces pauvres gens n'ont même pas de local pour aller faire leurs besoins, n'ont même pas de local pour se reposer. Ils sont le long de la route, ils prennent les autres parkings des autres supermarchés, ils stagnent. Avez-vous pensé à ces gens-là ?

Julia BITRAN (animatrice) : Alors ça, je pense que ça fait partie des questions qui vont être traitées dans le cadre du trafic. On peut peut-être y répondre globalement après, dans l'atelier, parce qu'il y aura sans doute des remarques similaires.

Donc si vous voulez bien, on va passer à la partie atelier parce que vous avez entendu beaucoup de choses. Ça vous ouvre forcément, on le voit, des réflexions qui sont parfois liées aussi à l'atelier précédent, mais ce n'est pas grave. Merci d'ailleurs à tous les intervenants pour la présentation détaillée. Ce que je vous propose c'est de regrouper vos tables. Alors je suis désolée, on n'a pas de chance ici, elles n'ont pas de roulettes, mais on peut vous aider si vous voulez pour les pousser, ça sera plus confortable pour travailler ensemble. L'idée, c'est que vous puissiez un petit peu échanger entre vous, amener de la réflexion supplémentaire. On va vous laisser travailler une petite demi-heure. Frédérique va vous distribuer les planches qui reprennent les thématiques de l'organisation du site, du trafic, des bruits, des odeurs et du paysage. Vous allez peut-être être plus centrés sur certains thèmes que sur d'autres, ce n'est pas grave. Focalisez sur l'essentiel pour vous, à vos yeux. Et puis je viendrai après faire le tour des tables pour qu'on centralise un petit peu les réflexions, pour pouvoir avoir une réponse globale et construite de la part des intervenants d'aujourd'hui. Donc allez-y, profitez-en, rapprochez vos tables. Vous pouvez aussi vous regrouper là où vous êtes que deux ou trois, n'hésitez pas à vous retrouver six à une table, c'est plus sympa et ça construira un petit peu plus la réflexion. Et puis on vous laisse une petite demi-heure.

Échanges avec les participants suite à la réflexion en groupe

Julia BITRAN (animatrice) : Je vais faire le tour des tables pour que vous puissiez vous exprimer, dire un petit peu ce qui vous est venu à l'idée en termes de remarques, de suggestions, de questions, d'inquiétudes, etc. On va commencer avec le premier thème, l'organisation du site. Comme je suis ici, je vais commencer par votre table : l'organisation du site. Alors je vous en prie, je vous donne le micro.

Intervention du public : Hélène HERBET-MARCHAL, nos questions portent sur l'organisation du site, notamment où stationneront les poids lourds à l'intérieur du site. On n'a pas bien pu déceler l'aire de stationnement de ces poids lourds. Également, à combien de stationnements avez-vous pensé pour ces 200 poids lourds par jour. Également des questions relatives au parking des salariés. Ça me paraît assez innovant, mais je ne sais pas si c'est dans le bon sens, que le parking des salariés d'un site Seveso soit à l'intérieur du site. On connaît plutôt des parkings de salariés à l'extérieur des sites Seveso. Donc un peu la même question que par rapport aux poids lourds : combien de places de parking pour les salariés avez-vous prévues ? J'ai une autre question qui me vient : ferez-vous intervenir des entreprises extérieures sur votre site ? Pour la maintenance, l'entretien des espaces verts, etc., est-ce que vous avez prévu leur stationnement, leur accueil ? Et vous évoquez 1 700 salariés à terme. Quel est le minimum de salariés qu'il vous faudra au départ pour démarrer la production ? Merci.

Intervention du public : Bonjour, alors ma question c'était : le bâtiment sans numéro sur le plan correspond à quoi ? Pourquoi les bâtiments de stockage sont-ils tous sur l'avant ? Et concernant la crèche, comme elle n'est pas possible directement sur le site, pourquoi ne pas en implanter une sur le ban de Willerwald plutôt que d'en mettre une deuxième sur le ban de Hambach ?

Julia BITRAN (animatrice) : Les tables n'ont pas besoin d'avoir des questions sur tous les thèmes. Il n'y a pas de soucis, on fera les différents thèmes au fur et à mesure. Pour l'organisation du site, est-ce que vous avez des questions, des remarques, des suggestions par rapport à l'organisation du site à cette table ? Non. Et chez vous ?

Intervention du public : Par rapport au transport, toujours pareil, pour l'accueil des chauffeurs surtout. À savoir que quand l'entreprise est fermée, où va se garer le camion ? Parce que, en règle générale, on arrive dans une entreprise, l'entreprise est fermée, on envoie le camion à l'extérieur. À savoir qu'il n'y a pas de place pour stationner à l'extérieur et très souvent on nous barre, nous transporteurs, avec des pierres pour ne pas qu'on stationne et surtout comment pouvoir faire ses besoins, se laver et gérer l'hygiène des chauffeurs ? Donc c'est important de prendre en considération les chauffeurs parce que c'est un peu de la maltraitance quand on arrive sur des sites où il n'y a rien du tout. Sur le site il faudrait qu'il y ait des douches aussi pour les conducteurs et des salles de repos et ne pas être stationnés les uns derrière les autres. Avoir vraiment une aire d'accueil.

Intervention du public : Oui, bonjour. Donc notre question rejoignait une question précédente qui a été posée avant. Nous nous demandons pourquoi le site de production était placé si près des habitations puisque nous supposons que ce site de production produira des nuisances sonores, entre autres.

Julia BITRAN (animatrice) : Est-ce que j'ai fait le tour ? Est-ce que j'ai oublié quelqu'un concernant l'organisation du site ? C'est bon, et bien je vous laisse répondre.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Merci pour vos questions. Je vais prendre certaines questions auxquelles je peux répondre, moi. Il y a une personne, je pense que c'est vous, madame, qui avez demandé sur les 1 700 salariés, combien de salariés on a besoin pour démarrer le site. On aura besoin d'à peu près 400 à 500 salariés pour démarrer le site. Et là, quand je dis 400 à 500, ça inclut bien entendu les personnes qui vont travailler sur les lignes de production et également tout le personnel qui va aider à faire tourner l'usine, depuis le comptable jusqu'au pompier, en passant par les personnes dans la cuisine pour la cantine. Et bien sûr, on va commencer avec une ligne. Donc, comme vous l'a expliqué Elise lors de la dernière réunion de concertation, on va commencer avec une première phase qui est d'à peu près 1,6 gigawatt et on ne va pas du jour au lendemain passer de 0 à 1,6 gigawatt. On va commencer à lancer les lignes. On va ce qu'on appelle les "debuguer" pour apprendre à les faire fonctionner correctement, former nos équipes et passer d'une équipe à deux, à trois, etc. Donc c'est un processus graduel de formation des équipes sur le site. On parlera de ça la semaine prochaine, mardi, avec tout le processus de formation que l'on va faire avec les universités locales, avec l'AMI de formation pour les universités solaires et avec les universités, avec les entreprises, avec Pôle emploi, etc. Ça, c'était une des questions que vous aviez.

Ensuite, l'idée de Willerwald et de la crèche, je laisserai monsieur MATHY y répondre. Pour les parkings sur le site, je vais laisser Miguel répondre à la question du parking des poids lourds. Par contre, vous avez une question au niveau des parkings des véhicules légers avec les ombrières ? D'abord, est-ce qu'il y a besoin d'un parking sur un site Seveso ? Oui, je vous rappelle que ce n'est pas un site Seveso tel que d'autres, avec un risque d'explosion, etc. Donc les voitures seront admises sur le site. Mais en même temps, on ne va pas mettre une voiture à l'intérieur de notre lieu de stockage de produits. On va séparer bien sûr les lieux des uns des autres. Mais la raison pour laquelle on crée ces ombrières, c'est que c'est une manière de générer de l'électricité tout en protégeant les voitures de la chaleur. En été, quand vous rentrez dans votre voiture, elle sera à une température correcte plutôt que d'être bouillante. Et en même temps, les panneaux photovoltaïques qui seront au-dessus auront généré de l'électricité pour l'usine. Et vous voyez que c'est une règle maintenant qui est installée en France, où entre les supermarchés et les grandes surfaces de France, il y a 70 millions de mètres carrés de parkings en France, juste pour ces enseignes. Et le gouvernement a dit : c'est de l'espace perdu, donc mettez des ombrières dessus, photovoltaïques, et le ratio est d'un sur deux. Donc il va y avoir 35 millions de mètres carrés d'ombrières photovoltaïques qui vont être construites entre aujourd'hui et 2028. Et donc ça c'est un marché. Ils ont également demandé que ces ombrières soient des ombrières avec des panneaux qui soient vertueux et qui permettent la résilience économique de l'Europe. Typiquement, c'est des entreprises comme la nôtre qui pourront les fournir et pas des entreprises chinoises. Donc on voit déjà qu'il y a des débouchés pour les produits que l'on va fabriquer. Mais les ombrières, pour moi c'est une bonne idée et elles n'ont pas uniquement besoin des ombrières pour des parkings. Les gens également peuvent très bien dire : je ne veux pas de panneaux photovoltaïques sur ma maison parce que je ne trouve pas ça très très joli. Moi je trouve que ça ne gêne pas, mais ils peuvent également mettre une ombrière à côté de leur maison sous laquelle ils peuvent garer deux voitures. Donc en ce qui concerne le parking extérieur, je vais demander à Miguel, pour les camions, de traiter ce sujet.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : Le parking des poids lourds, il est là où c'est marqué "zone de retournement" en fait. En réalité, ici, cette zone de retournement, elle fait office de parking, juste à côté du restaurant. Comme ça, les chauffeurs routiers auront la possibilité de venir se restaurer et se reposer ici.

On ne le voit pas ici parce que le panneau de retournement masque la position du restaurant. Donc on a priorisé cette zone à proximité du restaurant pour justement subvenir à leurs besoins. On a calculé une cinquantaine de places environ.

Intervention du public : (Inaudible)

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : L'entrepôt que vous voyez ici, toutes les petites lignes que vous avez devant, ce sont des camions. Donc ça vous montre l'échelle du camion par rapport à la zone de stockage. Vous voyez ce que je veux dire ?

Intervention du public : Je voudrais juste vous demander si vous avez déjà conduit un camion ? Parce que pour se garer et faire un créneau, c'est un peu compliqué quoi. Pour moi ce n'est vraiment pas la bonne stratégie du parking. Je vous invite à venir dans un de mes camions si vous voulez, lundi ou mardi, ou la semaine prochaine, et on va aller faire un petit tour et puis vous allez pouvoir vous stationner avec un camion. Vous verrez la difficulté qu'on rencontre. Là, c'est impossible, on ne peut pas faire de créneau.

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Je me permets simplement. Forcément, là, ce sont des plans, je dirais à une phase relativement amont du projet quand même. La construction d'un site industriel passe ensuite par différentes phases de conception dans la maîtrise d'œuvre : on fait des esquisses, on fait des avant-projets, ensuite on fait des études de phase pro ou d'exécution à la fin. Et toutes celles-ci avancent dans le niveau de détail. À un moment donné, et relativement proche, il y a des études de giration qui sont réalisées à l'intérieur des voies de circulation et des zones de stationnement pour les poids lourds qui tiendront évidemment compte de ce que vous venez d'évoquer, monsieur, c'est-à-dire la capacité du camion à bien circuler et à se garer sur les places de stationnement qui sont prévues.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Je me permets d'intervenir en complément, puisqu'il y a les stationnements dans les usines, mais il y a les stationnements autour de l'usine et c'est vrai que la Communauté d'agglomération, qui gère avec la SEBL la zone, est consciente de ce problème. Aujourd'hui, il y a déjà des problèmes qui sont apparus avec le développement de l'activité du site. Je prends l'exemple des camions Seifert qui stationnent dans la voirie de la montée. C'est vrai qu'aujourd'hui c'est des camions qui sont en attente entre la prise en charge chez Seifert et chez INEOS. Quand INEOS s'est agrandie, c'était d'abord Daimler qui devait s'agrandir, et après INEOS, la Communauté d'agglomération a financé un premier parking d'attente qui est situé près du centre de communication, au débouché du nouveau pont. Donc ça, c'est la Communauté d'agglomération qui avait financé ce parking. Il s'avère que, avec l'augmentation d'activité, alors c'est bien pour le site qu'il y ait plus d'activité, mais ce parking est trop petit. Donc on en est conscient, une première réponse va être apportée : avec la nouvelle fois de desserte de Seifert qui va être le long de l'autoroute, ça a été évoqué tout à l'heure. Il y aura un nouveau parking poids lourds qui sera fait en contrebas de Seifert, entre Seifert et l'autoroute. En parallèle, il demeure d'autres problèmes de circulation. Donc il est prévu avant la fin de l'année, on n'a pas encore toutes les réponses, d'organiser une réunion avec les entreprises déjà implantées sur le site pour régler les autres problèmes d'attente des poids lourds qui sont constatés, puisqu'il y a aussi Mosolf parfois qui a des camions qui attendent pour charger les véhicules qui sont expédiés ou autre. Il y a aussi l'accès vers MAHLE derrière Smart. Donc il est prévu avant la fin de l'année d'organiser une réunion. Et la Communauté d'agglomération verra aussi comment elle peut accompagner

à travers des équipements publics les entreprises, et donc faciliter le stationnement des poids lourds qui sont en attente sur le site.

Intervention du public : Il a raison, mais moi je vois plus autre chose. C'est que du lundi au vendredi, et encore du lundi au vendredi on va dire jusqu'à 17 h, mais lorsque le camion arrive trop tard, lorsque le camion arrive le vendredi, lorsque le camion arrive avant un jour férié, c'est bien de faire des parkings, c'est très bien. C'est super ce que vous avez montré là, c'est génial. Le mec il aura un restaurant, il aura des toilettes, c'est super. Mais le week-end, le week-end. J'espère que vous allez mettre le point là-dessus pour que la CASC et le Département, je ne sais pas, mettent aussi un lieu pour le week-end parce que moi quand je me promène, je vois tout ce qui traîne sur la route. C'est énorme, c'est énorme et c'est que douze camions. C'est énorme. Donc pensez le week-end.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : À l'agglomération, on partage votre avis parce que tout ce que vous voyez et qui traîne, c'est les agents de l'agglomération qui vont ensuite le nettoyer et le ramasser. Donc on est aussi victime de ces problèmes. Donc c'est pour ça qu'on s'en préoccupe.

Intervention du public : C'était par rapport à la remarque de Monsieur KURTZ. Je vous encourage à vous rapprocher de votre contrôleur sécurité de la CARSAT pour faire le point. Ce sont des personnes qui ont des conseils sur les situations de travail et également les flux internes, les problématiques de retournement de poids lourds, etc.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Il n'y a pas eu de réponse sur la crèche. Je peux peut-être répondre pour l'agglomération. Il a été demandé pourquoi il n'y aurait pas une deuxième crèche. Alors, concernant la Communauté d'agglomération, aujourd'hui, c'est une compétence qu'elle partage avec les communes. La Communauté d'agglomération est en partie compétente pour la petite enfance et principalement sur la facilitation de l'accès à l'emploi. C'était le principe de départ et donc l'agglomération est aujourd'hui avant tout centrée sur le développement des structures d'accueil de la petite enfance, sur les zones d'activités au plus proche des entreprises. Donc s'il y a des besoins nouveaux, l'idée qui est privilégiée aujourd'hui, c'est de partir sur la structure existante, l'Atelier des lutins, et de l'agrandir ou alors de faire une structure directement attenante, notamment pour mutualiser des services généraux, comme la cuisine. Aujourd'hui, il y a une cuisine qui permettrait de faire à manger pour davantage d'enfants que ceux qui y sont accueillis. Et il pourrait y avoir aussi une seule direction. Donc l'option qui est privilégiée, étant donné qu'il y a déjà des services généraux qui sont sur place et qu'il y a du potentiel d'extension avec du foncier qui est maîtrisé attendant la crèche, ce serait plutôt d'agrandir le site et notamment aussi pour des raisons de coûts et de gestion. C'est plus facile d'agrandir le site que d'en faire un deuxième. Après, il y a une autre solution sur laquelle l'agglomération travaillera. L'agglomération est également compétente pour le relais petite enfance. Ce sont deux agents qui travaillent, qui sont en relation permanente avec les assistantes maternelles. On sait que c'est un métier qui se perd un peu et leur travail, c'est de relancer ce métier. Donc il n'y a pas que l'accueil en structures collectives. L'idée c'est aussi d'accompagner des professionnels qui veulent accueillir les enfants à domicile. Donc il y a aussi cette action qui sera renforcée au niveau du relais petite enfance.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Il y avait également une question sur le stockage, l'entrepôt de stockage et son emplacement. Je ne sais plus qui a posé cette question. C'est vous, madame, merci. L'entrepôt, actuellement, pour être clair, c'est un entrepôt qui stockera, comme vous voyez ici, qui stockera les produits finis et les produits entrants. C'est-à-dire que le verre ne sera pas là, le verre sera dans l'entrepôt, tout à fait à gauche que vous avez ici. Alors le vert, il sera dans le petit entrepôt rose tout à fait à gauche, à côté du bâtiment des modules, parce que c'est une chose assez lourde. Donc ce n'est pas quelque chose qu'on a envie de trimbaler sur le transstockeur, le système de convoyage. Et donc l'entrepôt lui-même contiendra des cellules que l'on aura fabriquées, des wafers quand ils arriveront pour les transformer en cellules, et bien sûr des produits finis, des panneaux photovoltaïques qui ont été complétés et qui seront en palettes. Les produits chimiques ne seront pas là. Donc je veux juste vous rassurer de ce côté-là. Et en fin de compte, c'est comme un entrepôt avec des racks de stockage en hauteur, et on met des produits là-dedans.

Intervention du public : Par rapport à la maquette qui nous est présentée, la partie sans numéro qui est au fond à proximité de l'autoroute, on ne sait pas ce que c'est.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : En haut à gauche, c'est l'entrepôt Seifert madame, il est déjà là, ce n'est pas le nôtre.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : On l'a mis justement pour représenter l'existant, et on l'intègre dans la vue.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Alors pour être clair, le bâtiment numéro 1 tout à fait au fond, c'est le bâtiment des cellules photovoltaïques, là où on produira les cellules. Et le bâtiment qui est devant, qui est plus long, c'est celui où on assemble les panneaux photovoltaïques.

Intervention du public : J'ai encore une petite question, mais ce n'est pas pour HoloSolis, c'est pour INEOS. Des milliers d'embauches HoloSolis, c'est bien. Quatre ronds-points sur 100 mètres. Est-ce que vous avez pensé, le Département, la CASC ou je ne sais pas qui, est-ce que vous avez pensé à faire des voies de contournement de rond-point pour les mettre directement sur l'autoroute ou directement sur les grands axes plutôt que d'engorger ces fameux ronds-points parce qu'il y a la sortie d'usine à 6 h, à 14 h, à 22 h, plus tout le trafic qui se fait. Merci bien.

Julia BITRAN (animatrice) : Je crois que Monsieur a fait une parfaite transition avec le thème suivant qui est le trafic. On peut peut-être recueillir les remarques de tout le monde pour avoir des réponses globales après.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Par contre, il y a une réponse qui n'a pas été apportée. Il y a quelqu'un qui a demandé pourquoi à 600 mètres de Willerwald ? Pourquoi HoloSolis a choisi ce site ? Finalement, HoloSolis, ils ont choisi avant tout un site clé en main offert par la Communauté d'agglomération. Ça fait plus de 20 ans que ce terrain est destiné à être une zone industrielle. Les premiers documents d'urbanisme ont été réalisés en 2009, et donc HoloSolis a

choisi un terrain qui convenait au développement et à l'essor industriel. Mais ce que l'on peut dire, c'est que c'est l'Agglo qui est responsable de l'aménagement et de la commercialisation de ce terrain. Mais quand il a fallu choisir le projet qui devait s'y implanter, bien entendu, les élus de la Communauté d'agglomération, le président et le premier vice-président sont là aujourd'hui pour en témoigner, le fait que ça soit à quelques centaines de mètres de Willerwald a été un argument déterminant pour le choix d'HoloSolis, puisqu'il y avait d'autres projets qui étaient intéressés par le site, parfois pour de l'industrie plus lourde. Et effectivement, compte tenu des nuisances que ça pouvait apporter, ces autres projets ont été écartés. Et HoloSolis, au-delà de la solidité du projet, au-delà du fait que ça faisait de la diversification économique, un des arguments qui a aussi penché en faveur d'HoloSolis, c'est que c'est une usine qui a une production entièrement intégrée dans les bâtiments, donc cachée, et avec une volonté de réaliser des bâtiments de qualité avec une bonne insertion paysagère. Donc le fait que ça soit à 600 mètres, effectivement, l'agglomération en était consciente et ça fait aussi partie des éléments quand il faut choisir l'industriel qui va s'implanter sur les zones.

Julia BITRAN (animatrice) : Avant qu'on passe au thème du trafic, apparemment, dans ce premier thème de l'organisation du site, il y a une question qui n'a pas complètement trouvé la réponse et qui était : pourquoi le site de production est le bâtiment le plus près des habitations ?

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : Alors je pense que vous parlez du site de production qui est sur le plus petit terrain qui est dessus, le site d'assemblage module. Donc là ce qu'il faut bien noter là dedans, c'est que c'est de l'assemblage, donc il n'y a pas de produits chimiques ou autre. Il y a vraiment une réflexion aussi par rapport à ces stockages, au risque et comme on l'a rappelé Bruno KURTZ précédemment, de limiter le risque de l'encadrement Seveso au sein du site. Donc ce bâtiment-là, il est proche, certes. Le bruit émanant de ce bâtiment, il est moindre, comme on l'a rappelé et comme on en discutera au niveau du bruit. Parce qu'il y avait aussi, je crois, cette inquiétude sur ce bâtiment. Les machines sont contenues au sein du bâtiment. Il n'y aura pas de bruit ou même de bruit extérieur venant de ce bâtiment en particulier.

Intervention du public : Bonjour, par rapport à cette question, est-ce que vous pourriez nous dire où se situent les ventilateurs et les cheminées ? Parce que sauf erreur, les ventilateurs vont être aussi nuisances de bruit. Et si on est dans la zone de fabrication, je pense que c'est à ce niveau-là pour ventiler ou pour d'autres raisons. C'est là que vont se situer ces cheminées et ces ventilateurs. Donc si vous pouviez nous les montrer. Par contre, de loin, on voit bien votre plan, mais est-ce que vous pouvez, avec je ne sais quoi, nous montrer précisément où ça se situe et où donc où vont se situer les différents cheminées et ventilateurs ? Merci.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : Nous avons ici en jaune deux carrés où sera tout ce qui est énergie. Donc les énergies seront cachées derrière le bâtiment de stockage, elles ne seront pas visibles depuis le village. Et on a juste une partie ici qui est quant à elle dédiée à stocker des produits, mais qui n'auront pas de cube extérieur visible.

Intervention du public : Pas de visibilité, mais de nuisance sonore. Quand on nous parle de certains décibels par rapport à ces ventilateurs, est-ce que vous pourriez nous dire ? Parce que là on se situe très près des habitations. Si c'était possible d'être un peu plus éclaircis sur ce point au niveau du bruit.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : Oui, les ventilateurs et toute la production d'énergie seront ici. Le bâtiment est plus bas par rapport à ce bâtiment, qui est beaucoup plus haut. Donc le bâtiment lui-même va servir de barrière phonique et visuelle.

Intervention du public : Je pense que si vous parlez de cheminée sur ce bâtiment-là, on est au-dessus des bâtiments. Donc là je comprends bien que le mur va casser un petit peu la nuisance, mais les cheminées, elles dépassent et les ventilateurs, si on parle du bâtiment de droite, là il n'y a rien devant, on est d'accord. Donc sur la partie de droite, est-ce que ce sont des ventilateurs ou des cheminées et quelle est la hauteur à ce moment-là ? Parce que là, il n'y a plus de barrière sonore. Si ça dépasse les bâtiments, on ne parle plus de la même chose.

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Effectivement, tout ce qui est système d'aspiration ou de ventilation, ce qu'on appelle les centrales de traitement de l'air, les CTA qu'on peut avoir au-dessus des bâtiments, est au-dessus des bâtiments. Là-dessus, je suis d'accord avec vous. Moi j'aimerais juste faire un petit préambule, mais là-dessus, je vais laisser Miguel me corriger si je me trompe. Restons conscients du stade du projet dans lequel on est. Aujourd'hui, on est en concertation préalable, préalablement au projet, préalablement à sa définition finale et au plan de détail qui nous permettrait de vous dire : on a une cheminée d'un mètre de diamètre à cet endroit-là, deux cheminées à cet endroit-là. On n'en est pas à ce stade de définition là. Par contre, on connaît les règles qui nous sont applicables et c'est ce que je vous expliquais tout à l'heure dans la partie acoustique et sonore, c'est qu'on a des valeurs limites à respecter en limite de propriété, des augmentations maximums à respecter au droit des maisons. Et c'est ça qui est important aujourd'hui. Et ce sont ces règles-là qui rentrent dans toutes les études de conception qui sont réalisées actuellement. Donc, vous répondre clairement à votre question, je dirais : je ne peux pas. Je ne peux pas vous dire : j'ai deux cheminées ici, trois cheminées là, mais par contre ce sera le cas au moment des études qui seront déposées pour la demande d'autorisation environnementale et du permis de construire. Mais ce n'est pas le même stade d'avancement des études. Les règles seront respectées. Tout sera mis en œuvre dans la conception et dans les études pour respecter ces objectifs-là réglementaires. Aujourd'hui, je ne peux pas vous pointer les équipements précis.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Madame, si je comprends bien votre question, vous voulez vous assurer qu'il n'y a pas une tour, une cheminée qui va faire 30 mètres de haut avec des bandes blanches et rouges dessus et qui va sonner. Juste pour vous rassurer de ce côté-là. Laissez-moi terminer mon propos, s'il vous plaît..

Intervention du public : Mon intervention ne concerne pas la visibilité, mais après je trouve qu'il y a tellement d'études qui sont faites et des fois je me dis : mais pourquoi sur un terrain qui est aussi vaste, pourquoi certains éléments ne sont pas faits pour être mis proches de l'autoroute, pourquoi est-ce qu'on arrive à des choses qui vont nous déranger, qui nous embêtent tellement. Ce qui nous embête tellement, c'est effectivement ce bruit-là quand vous l'entendez. La circulation et le bruit, c'est ce qui revient tout le temps. Et pourquoi ne pas faire ce qu'il faut pour mettre ça de l'autre côté ? Et de l'autre côté, il n'y a qu'une autoroute, il y a des forêts, il n'y a que ça. Et je n'arrive pas à comprendre pourquoi on s'obstine à nous imposer quelque chose ou à nous proposer. Ok, c'est bien, il y a des jobs, c'est super, mais pourquoi pas aller de l'autre côté ? Je n'arrive pas à comprendre pourquoi on s'obstine à être aussi près de nos habitations. Après, c'est peut-être trop onéreux, ce n'est pas stratégique, mais de l'autre côté, il y a

l'autoroute. On pourrait faire des accès directs par cette autoroute-là, par un autre biais, au lieu de mettre 3, 4, 5, 6 ronds-points autour d'un petit village où en fait c'est chaque fois autour de chez nous. Vous parlez d'un accès par rapport à l'autoroute de Sarreguemines, c'est super. Mais je pense sincèrement, quand les gens vont venir de l'étranger, on va être beaucoup plus proches d'une sortie de Sarre-Union parce que ça coûtera moins cher. Et puis ça permettra aux transporteurs d'arriver de la même manière aux usines. Et je pense que là, pourquoi ne pas utiliser l'autoroute directement et mettre, je ne sais pas, peut-être que c'est beaucoup trop cher par rapport à ce que ça vous coûte pour faire des ronds-points, ou alors il y a une autre stratégie derrière qu'on ne maîtrise pas, mais je n'arrive pas à comprendre pourquoi on n'inverse pas les bâtiments pour les mettre de l'autre côté. Je ne comprends pas.

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : Je vais juste rappeler une notion sur la question du bruit, je ne parlerai pas du trafic, dont a parlé Bruno KURTZ sur le niveau sonore entre avant et après. Il y a quand même une notion importante, c'est qu'on ne doit pas dépasser un certain seuil. Trois décibels, ce n'est pas grand-chose. Et ces trois décibels, c'est les trois décibels sur lesquels on ne va pas bouger. C'est trois décibels d'écart jour et nuit, parce qu'on a un site qui fonctionne 24 h sur 24, on ne va pas pouvoir dissocier le niveau jour et le niveau nuit. Donc à partir de là, la perception de 3 à 4 décibels maximum de vos habitations, c'est ça qu'on fera, voire beaucoup moins. C'est quand même quelque chose à avoir en tête, c'est qu'on ne va pas commencer à vous mettre un bruit de nuisance incroyable dans votre quotidien et dans votre vie. Après la conception de là où vont être les cheminées ou autres va s'inscrire là-dedans et dans cette réglementation-là pour limiter toute nuisance au minimum. Ça, ce sont des choses sur lesquelles on a justement des cabinets qui sont en cours de réflexion, en cours de construction de ces choses-là. On est dans une phase préalable où aujourd'hui, c'est difficile de vous donner toutes ces précisions.

Bernard CHRISTEN (garant de la CNDP) : Madame, ce qui est important, c'est que le détail technique de ces éléments, puisque vos questions sont hyper importantes, la réponse sera au moment de l'enquête publique. Il y aura l'ensemble des études abouties pour l'enquête publique. Donc effectivement, comme l'a dit monsieur KURTZ, là on est en concertation préalable. En amont, les choses avancent. Donc ce niveau de réponse très technique ne sera abouti qu'au moment de l'enquête publique, donc dans le dossier d'enquête publique. C'est vrai qu'aujourd'hui, on n'a pas cet élément. Il devra être dans l'enquête publique. Et ce qui est important, c'est ce que souligne Elise BRUHAT, il y a le cadre comme l'usine fonctionne 24 h sur 24 h, la norme acoustique qui s'imposera à elle, c'est la norme la plus rigoureuse, donc celle de la nuit. Déjà, c'est une première garantie. Et la deuxième, c'est que l'entreprise, elle ne prend pas ces trois à quatre décibels comme un objectif. C'est le plafond réglementaire, si elle peut faire moins, elle fera moins. Mais l'information technique, effectivement, elle ne sera disponible qu'au moment de l'enquête publique, voire un peu en amont. Ça, c'est important. C'est un peu frustrant, mais c'est important de le noter et effectivement de travailler dans cette logique-là, quoi. Il y a des étapes. Mais je crois que votre intervention rend tout le monde sensible. C'est un chapitre qui devrait être travaillé de manière particulièrement attentive.

Julia BITRAN (animatrice) : Alors ce qu'on peut-être faire, parce que là il y a des thèmes qui se chevauchent un peu, forcément, l'organisation du site, ça impacte aussi le bruit, etc. On a déjà eu aussi de premières remarques par rapport au trafic et notamment par rapport au nombre de ronds-points. Ce que je vous propose éventuellement, c'est que je fasse le tour des tables par rapport au trafic et puis qu'on passe après aux autres thèmes.

Intervention du public : Alors en ce qui concerne le trafic extérieur, la question revient : pourquoi créer un giratoire au niveau de la station de gaz alors qu'on a déjà l'embranchement de l'autoroute et une infrastructure existante pour une sortie qui va être reprise par l'entreprise Seifert si on a bien compris. Ensuite, nous voulions demander quelles étaient les mesures pour empêcher les camions de passer, c'est redondant, je le sais bien, par Willerwald puisque la plupart, enfin une majorité, prendront l'autoroute à Sarre-Union, ça leur reviendra moins cher. Et comment être certain que la rue du Neuhof ne soit pas utilisée par tout type de véhicules, véhicules légers ou poids lourds ? Comment faire ? Comment vous ferez ? Comment la CASC fera ? Qu'est-ce que vous envisagez pour résoudre ce problème ?

Intervention du public : Alors moi je suis un ouvrier en Allemagne. On veut arriver à l'heure, on veut rentrer après 8 h de travail, on veut rentrer après 6 h du matin. Quand on a fait un poste de nuit, on ne veut pas être dans des bouchons, on veut rentrer. Moi, je ne parle pas maintenant de la population de Willerwald, elle devra faire avec. Mais moi je pense toujours à l'ouvrier et vous à la production. Vous ne voulez pas une perte de production parce que le gars est dans un bouchon. Vous voyez ce que je veux dire. C'est qu'il doit y avoir une fluidité. Tout doit être fluide. On sait qu'il y a déjà une masse d'embauche à INEOS, on sait qu'il y aura une masse à HoloSolis. Donc, je le répète, faites de telle sorte que tout le monde arrive à venir à l'heure et pas faire cinq kilomètres en mettant une demi-heure. Vous voyez ce que je veux dire ? C'est très important pour vous et pour l'ouvrier.

Intervention du public : Par rapport au giratoire et à la nouvelle route que vous voulez créer, j'aurais voulu savoir par rapport aux images que vous nous avez montrées, où est-ce qu'elle va s'implanter ? Et par rapport aux plantations que vous voulez mettre, est-ce que c'est avant ou après ? Du coup ça apportera une nuisance visuelle, sonore et olfactive ? Et je voulais savoir aussi comment ça s'insérerait par rapport à la piste cyclable, ça c'est plutôt par rapport au monsieur de la CASC, la piste cyclable qui doit être faite très prochainement sur Willerwald. Où est-ce qu'elle va se placer par rapport à cette nouvelle route ? Est-ce qu'il n'y aura pas peut-être un endroit où ça risque de coïncider ? Et par rapport aux idées, les pistes positives, cette piste cyclable s'insère bien dans votre projet d'encourager les gens à aller travailler en vélo. Donc ça, ça peut être un petit point à accélérer.

Intervention du public : Je me permets de rajouter une petite chose : je suis un habitant de Willerwald, je connais bien la partie basse où beaucoup de gens l'utilisent pour se promener. Donc c'est un endroit qui, quand j'ai emménagé, était très agréable. Donc on a vu l'implantation de l'Europôle 2 qui a ses avantages et ses inconvénients. Bon, clairement, la nouvelle route qui va s'intégrer gênera clairement la circulation et les balades qui pouvaient se faire dans la partie basse du village. Donc je suis vraiment en attente d'avoir des réponses par rapport à l'intégration complète de cette voirie. Je sais que toutes les questions ont déjà été posées en amont. Et après je voulais réagir aussi par rapport à cette utilisation de la voie ferrée. Il y a une voie ferroviaire qui aujourd'hui n'est plus utilisée. Donc pour l'instant, effectivement, c'est éventuellement une étude en cours pour peut-être alléger la partie transport par camion. Bon par contre, cette réflexion, vous souhaitez la faire mûrir à quelle période ? Et est-ce qu'elle sera de nouveau discutée avec les intéressés, donc les riverains, la communauté de la CASC, et la Région ? Et pour savoir quels seraient les impacts si celle-ci était, à court terme ou à moyen terme, utilisée ? Merci.

Intervention du public : Alors nous, sur le trafic, on a eu les mêmes remarques et les mêmes inquiétudes, mais on se demandait déjà aussi : est-ce qu'on a déjà un chronogramme sur la route rouge qui est censée être construite, c'est à dire quand ? Parce qu'effectivement, on nous dit qu'il va y avoir un trajet B, mais à quelle échéance ? Dès le début ? Où est-ce qu'il va y avoir un décalage sur cette mise en route de tous

ces nouveaux ronds-points ? Il y a aussi des idées qu'on peut proposer. On a remarqué, nous, dans cette semaine du 19 octobre 2023, une expérience qui a été développée au Grand Nancy, Urbanloop, qui, sur huit kilomètres, a développé des cellules en utilisant des rails et qui permet de transporter... Alors eux, ils font huit kilomètres de long... Transporter facilement par des sortes de mini wagons les salariés. Huit kilomètres, ça permettrait quand même un acheminement Sarreguemines-Hambach-Willerwald et une fluidité parallèle pour les ouvriers qui arriveraient à l'heure. Parce que les 200 camions, c'est clair que ça va utiliser la route. Il faut voir aussi un aménagement du plan d'urbanisme à très longue échéance. On a vu INEOS, les équipementiers et les sous-traitants se sont mis autour. Ici, si on a ce point HoloSolis, évidemment que ça va entraîner d'autres entreprises qui vont venir s'installer aussi à proximité. Donc aujourd'hui, on réfléchit sur deux pôles, mais dans 20 ans, il faut vraiment anticiper aussi. Donc la connexion intermodale paraît capitale. Et effectivement, les routes, on ne les fait pas tous les quinze jours. Il faut une vision à beaucoup plus long terme et anticiper. Et malheureusement le vélo ici, on a des salariés qui expliquent le poste de nuit. Alors je n'ai rien contre la Hollande et les vélos, c'est super, en ville c'est parfait, sur des routes plates, c'est parfait. Mais enfin Willerwald à minuit, je ne fais pas la montée et la descente. Vous avez vu à 1 h du matin aujourd'hui, le vent, la pluie. Je propose la visite de l'usine sous la pluie, parce que les panneaux solaires pour abriter du soleil, c'est bien, mais c'est une vision hyper optimiste de la région. C'est plutôt pour s'abriter de la pluie.

Intervention du public : Nous nous étions également questionnés sur le flux et le trafic à la sortie de l'autoroute, au péage dit de Hambach. Puisqu'actuellement les voies sont très courtes en entrée et en sortie de péage. Donc on n'a pas très loin d'ici le modèle de la sortie Phalsbourg qui est engorgée plusieurs fois par jour par des voitures et des camions. Donc on se questionnait sur un étranglement et des bouchons à ce niveau-là, sur la capacité que peut accueillir cette sortie de ce péage qui a été rénovée il n'y a pas si longtemps. On a parlé également aménagement des pistes cyclables, mais ça va être évoqué. Vous parlez d'encourager la mobilité. Quelle méthode envisagez-vous pour cela ? Par rapport à la CASC également, on se questionnait sur la mise en place d'un transport en commun, une ligne régulière par exemple entre Sarreguemines et l'Europôle 2. Et enfin, quelle a été votre méthode de calcul pour envisager 10 % du trafic, donc 10 % des 400 véhicules qui traverseraient Willerwald ? Merci.

Intervention du public : Bonjour, il y a beaucoup de questions concernant le trafic. On a déjà eu quelques réponses en discutant avec messieurs ROTH et ZINGRAFF, mais est-ce qu'il est prévu un contournement de Willerwald, justement parce que le trafic est déjà relativement intense ? On est à 9 000, voire plus, c'est les vieux chiffres en plus que l'on a en tête aujourd'hui. Je ne sais pas s'il y a une réactualisation possible du trafic actuel, mais c'est 9000 véhicules/jour. Et on s'aperçoit qu'au regard des questions, 200 camions par jour, on s'aperçoit que les camions aussi se perdent dans Willerwald, c'est de plus en plus fréquent, ils chercheront le repos, ils cherchent INEOS, ils cherchent Seifert. Donc est-ce qu'il est possible de voir s'il est possible aujourd'hui de réactiver le contournement de Willerwald ? C'est un projet qui a déjà été évoqué il y a une vingtaine d'années, je crois. Serait-ce possible de remettre ce point à l'ordre du jour ? Merci.

Julia BITRAN (animatrice) : Alors a priori, on a fait le tour de table pour les questions et les observations par rapport au trafic.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Il y a beaucoup de questions qui ont été posées, qui parlent plutôt de l'aménagement du territoire. Donc, je laisserai monsieur MATHY adresser ces questions. Madame, vous avez mentionné tout à l'heure les panneaux photovoltaïques pour s'abriter de la pluie. Effectivement, un panneau photovoltaïque marche quand il y a de la lumière, pas quand il y a du

soleil uniquement. Alors bien sûr, quand il y a du soleil, il marche mieux. Mais notre objectif pour les employés, c'est d'avoir, au-dessus de chaque passage où les employés doivent aller, par exemple du parking vers le bâtiment, qu'il y ait une sorte d'ombrière également au-dessus et qu'il y aura des panneaux photovoltaïques pour que lorsqu'il pleut ici, effectivement ça arrive. Je sais, on l'a remarqué, mais bon, vous savez, nous sommes hollandais, alors on est accoutumé à la pluie, ça ne nous fait pas peur. Et le vent aussi, on en a pas mal. Mais donc en fait, quand les panneaux peuvent également générer de l'électricité, du moment qu'il y a de la lumière. Vous avez mentionné beaucoup de points, tout le monde, au niveau de la mobilité et de la mobilité douce. Donc on l'a déjà dit lors des autres ateliers de concertation, nous, aujourd'hui, on encourage cela. On veut travailler avec la CASC et je suis sûr que la CASC adressera ces points. Mais tout ce que l'on peut faire pour d'une part étaler les embauches dans le temps pour qu'on ne soit pas tous à embaucher en même temps avec INEOS, ce serait quelque chose d'assez intelligent à faire. Donc on va se coordonner avec eux pour voir comment on peut organiser cela.

Pour la mobilité douce, bien sûr, l'idée de l'Urbanloop, c'est une bonne idée. Il faut bien sûr voir si les rails que l'on a ici peuvent être utilisés pour le faire. Ce n'est pas de notre ressort. Nous on peut dire oui, c'est une idée qui est très bonne, mais il faut ensuite parler avec la SNCF, avec la Région et voir exactement comment on fait techniquement parlant. On en a déjà parlé de covoiturage, on a parlé de vélos électriques avec des bornes de recharge ici. Je comprends ce que vous dites, madame, à 2 h du matin, 1 h du matin dans la pluie, avec du vent, ce n'est pas idéal. Donc nous, parfois on se déplace à vélo tard le soir et personnellement, moi quand je le fais, je ne suis pas à l'aise vu qu'on est difficile à avoir. Donc il y a également une question de sécurité. Mais toutes les pistes pour encourager la mobilité douce sont bonnes à prendre et on le fait également au niveau de l'approvisionnement de l'usine. On l'a mentionné par le passé : on veut utiliser au plus possible des barges qui iraient jusqu'à soit Metz, soit Strasbourg, soit Dillingen pour pouvoir ensuite faire le dernier kilomètre par camion. Mais il y a beaucoup de questions qui sont sur l'aménagement de la Région, donc je laisserai au niveau de la voirie plutôt la parole à monsieur MATHY et les mesures de la CASC. Oui, effectivement.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Il y a beaucoup de questions. Alors, la piste cyclable tout d'abord. C'est vrai que l'on constate aussi que certains ont évoqué le fait de se promener dans la partie basse. Mais on constate aussi, quand on passe sur l'Europôle, que les gens se promènent aussi beaucoup déjà sur la partie de l'Europôle 2, sur la voie qui a été aménagée près de Seifert. Donc on le prend aussi positivement et en disant que l'agglo a quand même réussi avec la SEBL à aménager une zone industrielle tout en lui gardant un caractère agréable puisque finalement les gens vont déjà se promener dans cette zone. Donc l'objectif c'est de continuer à aménager des zones en gardant un caractère agréable.

Sur la piste cyclable, aujourd'hui, c'est vrai que vous pouvez venir de Sarreguemines jusqu'à la parcelle HoloSolis entièrement en piste sécurisée et en site propre. Demain, il manque la liaison vers Sarralbe, donc elle est bien inscrite au budget de la Communauté d'agglomération. Ça va se faire concomitamment aux aménagements et notamment de la voirie. L'idée, et monsieur MULLER l'a dit tout à l'heure, cette nouvelle voirie, elle va se brancher sur l'Europôle qui est en bas de la rue du Neuhof, près de l'ancienne maison du garde-barrière et il y aura un giratoire. Et comme pour les autres giratoires, il y aura un passage pour la piste cyclable au niveau des îlots d'entrées dans le giratoire, avec un passage sécurisé pour les cyclistes pour qu'ils puissent traverser le giratoire comme c'est déjà le cas sur les autres giratoires quand la piste cyclable traverse l'Europôle 2, notamment le giratoire qui est près de Sostmeier et Petit Forestier. Donc la liaison, elle se fera avec un passage sécurisé à travers le giratoire qui existe déjà en bas de la rue qui monte chez Seifert.

Concernant l'embranchement direct d'HoloSolis sur l'autoroute, c'est une piste à oublier pour une raison simple, c'est qu'il y a des normes qui ne sont pas des normes dictées par la Communauté d'agglomération

ou autre, mais il y a des normes d'inter distances entre différentes entrées d'autoroute. Il y a une entrée dans tous les sens qui existe déjà à Hambach. Il n'y aura jamais d'accord pour faire une deuxième entrée d'autoroute à un kilomètre de celle qui existe. C'est vrai qu'on pourrait se dire qu'il pourrait y avoir un embranchement direct, mais ça, c'est une piste qui doit malheureusement être oubliée. Il y a des normes, il n'y aura jamais deux entrées-sorties d'autoroute distantes d'un kilomètre. Donc l'idée, c'est avec cette sortie d'autoroute de faire du mieux possible. Tout d'abord sur le dimensionnement. Aujourd'hui, il y a des dimensionnements de voirie. Déjà, ce que l'on peut vous dire, c'est que les voiries, l'Europôle et autres sont dimensionnés pour plusieurs milliers de véhicules par jour et que les 200 camions, c'est prévu pour. Mais il y a quand même des contraintes aujourd'hui au niveau des entrées et sorties.

Pour répondre au monsieur : pourquoi on n'injecte pas directement sur la route nationale ? Sur l'autoroute ce n'est pas possible, mais peut être sur la route nationale ? Il y a une étude qui vient d'être lancée justement pour intégrer le projet HoloSolis dans les problèmes de circulation de l'Europôle. Il y a une étude qui vient d'être commanditée pour refaire des comptages précis avec les origines destinations quand les gens sortent de l'Europôle. Quand on aura les résultats de cette étude, ça va nous permettre d'élaborer différents scénarios. Et c'est aussi ces études qui vont nous permettre, j'en parlais tout à l'heure, d'échanger avec les industriels du site. On a dit qu'on avait des réunions qui seraient prévues, et ça va être aussi pour discuter sur la base de ces études. Parmi les choses qui sont aujourd'hui peut-être envisagées, c'est quand vous sortez de l'Europôle et que vous êtes au rond-point où il y a l'étoile, c'est de ne pas passer par le grand giratoire à la sortie de l'autoroute, mais d'avoir une voie de shunt qui permet de réinjecter directement sur la nationale 61 vers Woustviller. Donc ça, ça fait partie des choses qui sont étudiées. Sachant qu'il y a des contraintes techniques et il faudra l'accord de l'État puisque c'est une route nationale. Mais c'est en cours d'étude, pour éviter que les gens qui sortent le repos, les deux ronds-points de suite et que ça puisse créer des bouchons.

Concernant la nouvelle voirie, justement, c'est pour éviter la saturation de ces deux giratoires. Cette nouvelle voirie, elle a toujours été prévue dans l'aménagement de l'Europôle. Alors peut-être que certains la découvrent, mais si on se penche sur l'histoire de l'Europôle et des dossiers d'aménagement, en fait, elle a été prévue dès le début, dès 2009, et elle a été intégrée depuis plus de dix ans en fait, dans les documents d'urbanisme de Hambach et de Willerwald. Alors c'est vrai qu'on n'a peut-être pas assez communiqué dessus. Nous en sommes désolés, mais elle était prévue. Si vous retrouvez les plans d'aménagement, elle était même prévue un peu plus proche de Willerwald et dans les derniers plans, elle a été repoussée justement de Willerwald. Avec un principe d'aménagement, c'est quand vous êtes au rond-point en bas de chez Seifert, vous passez la voie ferrée et l'idée maintenant c'est de longer le plus longtemps possible la voie ferrée vers le nord pour remonter, on va dire, quasiment au dernier moment. Alors il y a des angles de giration, donc il n'y aura pas un angle droit, mais quasiment à angle droit vers le giratoire. Donc l'idée est de maintenir cette voirie le plus longtemps possible et le plus possible éloignée de Willerwald. Donc ça, c'est une contrainte effectivement qui a été prise en compte. Et là aussi, pour sortir de ce giratoire, pour se réinjecter sur la route départementale vers l'autoroute, pas vers Willerwald, vers l'autoroute, il est prévu deux voies pour rentrer plus facilement sur la route départementale.

Il y avait d'autres questions sur les transports urbains. Alors c'est vrai que c'est une compétence aussi de l'agglomération. Il y a aujourd'hui des lignes de transport urbain qui existent entre Sarreguemines et l'Europôle. Mais c'est vrai qu'il n'y a pas beaucoup de cadence parce qu'il n'y a pas non plus beaucoup de demandes. Demain, effectivement, il pourrait être prévu d'augmenter ces cadences. Par contre, c'est un peu prématuré parce que pour pouvoir connaître les besoins, il faut avoir une étude sur l'origine-destination des salariés. C'est-à-dire qu'avant de mettre en place du transport, il faut savoir d'où les salariés vont venir et où ils veulent aller. Donc tant que HoloSolis n'a pas recruté tout le monde, c'est un peu prématuré. Mais bien entendu, augmenter la cadence, ce sera prévu. Il y a d'autres pistes qui sont aussi envisagées pour des gens qui viennent d'autres territoires. Aujourd'hui, il y a eu deux nouvelles lignes de bus mises en place avec la Région qui aujourd'hui sont des bus directs entre Forbach et Sarreguemines, qui font plus les arrêts

types omnibus dans toutes les communes entre Forbach et Sarreguemines. Demain, il pourrait être aussi envisagé d'avoir cet accès direct en bus Forbach-Europôle sans même passer par Sarreguemines.

Les autres points qui sont travaillés en parallèle, puisque ce sera toujours un mix des solutions, pour limiter le trafic routier, c'est d'augmenter le covoiturage. Pour rappel, aujourd'hui, l'agglomération a misé fortement aussi sur cette solution et c'est une solution qui marche très bien. Beaucoup de salariés de l'Europôle l'utilisent aujourd'hui. Ceux qui font du covoiturage sont subventionnés par la Communauté d'agglomération. Aujourd'hui, c'est 300 000 € par an qui sont mis par la Communauté d'agglomération pour subventionner ce covoiturage et donc financer les particuliers qui utilisent cette solution. Donc il y aura un travail à faire sur les transports en commun, sur les pistes cyclables, mais aussi sur les autres solutions de type covoiturage. J

S'agissant du contournement de Willerwald, c'est un peu compliqué pour moi de répondre. Déjà c'est une route départementale, donc s'il y a un contournement, c'est de la compétence du Département. Et vous savez déjà, je vais juste le dire, qu'il y a déjà deux contournements qui sont en discussion, celui de Woustviller qui est plus avancé, et celui de Sarreguemines qui est une priorité. C'est déjà difficile de faire avancer ces dossiers. Alors voilà, je peux juste faire ce constat, mais aujourd'hui la priorité des collectivités, c'est de faire aboutir ces deux dossiers, et ces deux dossiers en même temps, parce que finalement ils sont liés aussi à HoloSolis. C'est pour faciliter aussi l'accès des travailleurs qui viendront notamment du Pays de Bitche. Donc aujourd'hui, sur le contournement, déjà, si on pouvait faire aboutir rapidement les deux dossiers de contournement de Woustviller et Sarreguemines concomitamment, ça serait déjà un grand succès qui contribuerait aussi à la fluidité des trafics routiers.

Intervention du public : Désolé, je suis obligée de rebondir. Je me pose en désaccord avec ce que vient de dire monsieur MATHY. Mais ce n'est pas par rapport à monsieur MATHY. Je comprends que vous traduisez les choix qui ont été faits. Par contre, je ne peux pas entendre que l'on continue à me parler de "covoiturage, covoiturage, covoiturage". Je ne dis pas que ce n'est pas bien, c'est très bien. Sauf que là, sur la problématique qu'on va avoir, moi ce qui me choque quand même un tout petit peu, je le vois de façon tout à fait pratico-pratique, aujourd'hui, il n'y a pas de ligne de bus régulière qui desserve les différentes zones d'activités de la CASC, sans parler d'HoloSolis, sans parler de ce projet précis. Il n'y a pas de transport en commun. On ne met pas assez en avant le transport en commun. Et moi je ne peux pas écouter "covoiturage" parce que pour moi, le covoiturage, c'est redonner à l'individu la responsabilité. Or, pour moi, aujourd'hui, on est ici dans le cadre d'une concertation, ça relève de la responsabilité de la collectivité. Donc le transport en commun, c'est le moment de vraiment mettre le sujet sur la table, d'y aller, de le faire. Et je suis assez surprise qu'il n'y ait pas déjà eu d'étude de besoin faite, je le répète, sur d'où viennent les travailleurs, où vont-ils, dans tout le secteur de la CASC. C'est peut-être le premier point déjà à revoir, ça peut peut-être suffire, un bus. Alors c'est tout bête, vous allez nous mettre un bus là pour aller sur le site, c'est très bien. Il me semble tout à fait évident que demain il y ait ce même bus pour chaque poste qui fasse aussi les circuits. Donc ne nous répondez pas "covoiturage". Sur 1700 personnes, on ne peut pas répondre covoiturage. Le site, ils ont prévu de faire des parkings pour les voitures particulières. Ok, c'est très bien, mais si vous avez 50 personnes qui travaillent à la même heure, qui finissent à la même heure, je n'arrive pas à comprendre qu'on puisse avoir même ne serait-ce que douze voitures à l'arrêt pendant 8 h. Et désolé, là je me tourne à la limite, c'est envers les élus. Parce que vous, vous n'êtes que le porte-parole. C'est à la collectivité de faire ce boulot-là. Donc prenez le dossier à bras le corps et ne nous répondez pas "covoiturage". Le covoiturage, ça ne peut qu'être une réponse à la marge. Remettez-nous des transports en commun et incitez les gens à prendre les transports en commun. Ce n'est pas compliqué.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Je vais laisser les élus répondre, mais juste quelques réponses techniques. Aujourd'hui, on est toujours dans cette problématique dans les transports en commun : est-ce qu'il faut mettre beaucoup de transports en commun pour que les gens finissent par les prendre ou est-ce qu'il faut attendre que les gens aient envie de les prendre pour en développer ? Mais je vais quand même donner deux exemples. Vous parlez des liaisons de bus d'entreprises qui desservent les secteurs. Aujourd'hui Continental à six lignes de bus pour emmener et ramener leurs salariés à la maison. Résultat, elles sont utilisées, mais de moins en moins. Qu'est-ce qui s'est passé ? On a demandé à la collectivité d'aménager des parkings parce que malgré l'existence de ces lignes de bus qui tournent toute la semaine, qui sont sur les postes, les gens prennent de plus en plus de véhicules parce que les gens veulent rentrer, et ça a été dit tout à l'heure par un monsieur, veulent rentrer tout de suite chez eux parce qu'ils ont travaillé le poste de nuit. Ils ne veulent même pas forcément prendre la douche à l'usine, ils veulent rentrer tout de suite et il veut être le plus tôt possible chez eux. Donc aujourd'hui, même quand il y a des solutions, on le constate chez Continental, il y a des lignes de bus et résultat on nous demande de faire des parkings parce que les gens viennent en voiture. Donc là, on peut le regretter, mais la collectivité a peu de prise là-dessus.

Je donne un autre exemple : quand le nouvel hôpital de Sarreguemines a été construit, on a mis en place, on a étendu les lignes de transport et on a changé les horaires pour que ça soit calé, notamment avec les trains et notamment depuis la gare routière ferroviaire de Sarreguemines, pour augmenter les rotations et pour que les gens puissent avoir un parcours en intermodalité. Malheureusement, aujourd'hui, ces lignes, elles existent. Le cadencement est augmenté, mais elles restent quand même peu utilisées aujourd'hui. Là aussi, on nous demande du parking. Alors c'est peut-être lié aussi au fait qu'on est, même s'il y a la ville centre qui a 21 000 habitants et autres, on est quand même dans un secteur où on n'a pas une densité urbaine. On n'est pas non plus une métropole où il y a une densité urbaine, où les gens ont plus de facilité à prendre les transports en commun parce que déjà ils n'ont pas forcément de voiture. Ça reste quand même un milieu rural et donc les gens ont aussi l'habitude de la voiture. Donc la collectivité peut inciter, effectivement, mais elle ne peut pas répondre à toutes les questions. Parce qu'aujourd'hui on constate que même quand on met des outils en place, les gens ne les utilisent pas forcément. Voilà.

Julia BITRAN (animatrice) : Alors il y a aussi un complément de réponse qui va vous être apporté par Roland ROTH et je précise que c'est le président de la Communauté d'agglomération Sarreguemines Confluences, puisque cet atelier est enregistré.

Roland ROTH (président de la CA Sarreguemines Confluences) : Merci Julia. Juste pour rajouter deux mots à ce que vient de dire, très justement d'ailleurs, Arnaud MATHY, je crois que nous avons au niveau de notre collectivité, une forte volonté de développer le transport en commun. Vous savez qu'il y a eu un transfert de compétences à un moment donné, les lignes de la ville étaient mises en place et fonctionnaient très bien. Et ça a été repris par la Communauté d'agglomération qui, depuis, a étendu le réseau de façon relativement conséquente. Donc aujourd'hui, vous avez des lignes de bus qui vont en direction de l'ensemble des communes de notre collectivité. Nous avons ciblé les zones d'activité. Arnaud vient de le dire. Nous avons d'ailleurs fait des études en interne déjà, en nous adressant aux chefs d'entreprises pour essayer d'améliorer ces dessertes qui demandent à l'être. J'en conviens, et je suis tout à fait d'accord avec cela. Mais nous ne pouvons le faire qu'avec les chefs d'entreprise puisqu'il y a des questions d'horaires, il faut que le bus arrive au bon moment. Sinon qu'est ce qui se passe ? Et bien c'est ce qui vient d'être évoqué, c'est que le personnel vient avec son propre véhicule parce qu'il est plus libre de partir à l'heure qu'il veut. Il n'a pas besoin d'attendre. Donc ce sont des éléments qui sont pris en considération. Nous allons continuer à travailler dans ce sens pour améliorer les dessertes, les cadencements, puisque quand on parle de desserte, il faut parler de cadencement, et de cadencement intéressant. C'est l'objectif que

nous souhaitons atteindre et en espérant que le personnel, ensuite, puisse utiliser aussi ou veuille utiliser ces services mis à disposition. Voilà ce que je voulais ajouter, tout simplement.

Julia BITRAN (animatrice) : Et je crois qu'il y a aussi Marc ZINGRAFF, premier vice-président de la Communauté d'agglomération et conseiller régional, qui veut prendre la parole à ce sujet.

Marc ZINGRAFF (vice-président de la CA Sarreguemines Confluences et conseiller régional) : Je crois qu'on ne peut que partager l'envie que tout le monde prenne davantage les transports en commun. En tant que maire de Sarreguemines, quelquefois je me dis aussi, quand je vois passer les bus, moi j'aimerais bien qu'un maximum de gens qui prennent le bus, sachant qu'on a des prix qui sont pratiqués par la Communauté d'agglomération, qui sont extrêmement bas, voire un grand nombre de catégories qui ont quasi la gratuité en la matière et qu'on a bien envie de le dire et qu'on fait de la communication à partir des bus et autour. Mais je crois que la pédagogie, vous savez, à ce niveau-là, c'est l'affaire des collectivités, certes, mais c'est aussi l'affaire de tout le monde dans la famille par rapport à nos enfants, déjà pour prendre les transports en commun. Je vais vous donner un exemple très concret et qui nous tient aussi à cœur et en tant qu'élu de l'Eurodistrict, comme Roland, c'est la Saarbahn. Moi j'aimerais bien qu'il y ait encore plus de gens qui prennent la Saarbahn. À certains moments, elle est pleine, mais il y a des moments où, si on faisait le total des Sarregueminois qui ont garé leur voiture au Karstadt, ça remplirait la Saarbahn facilement et pour bien moins cher. Malgré ce qu'on peut dire, c'est vrai qu'on parle des tarifs et des taux concernant la Saarbahn, mais si vous faites le total d'une journée au Karstadt. Voilà. Donc simplement pour dire que nous avons tous de la pédagogie à faire. Ce n'est pas une manière de se défaire. Bien sûr, les collectivités doivent prendre ça à bras le corps, vous avez raison, mais c'est tout notre système, les parents, les écoles. Dans notre société, il y a encore une contradiction. Nous vivons un tournant sociétal, un tournant auquel HoloSolis participe bien sûr en termes d'éco responsabilité, et c'est l'affaire de toute notre société. Et on veut bien prendre notre part. Et on a voulu vous dire qu'on y participe déjà et on peut peut-être faire encore d'autres choses, mais on attend l'effort de tout le monde.

Intervention du public : Merci parce que du coup je rebondis complètement sur ce que dit monsieur ZINGRAFF, je suis assez en accord. Justement aujourd'hui, la voiture, ça représente quand même le deuxième poste de dépenses le plus important pour les ménages, donc ce n'est pas rien. C'est pour ça que j'insiste sur ce point-là, et c'est pour ça que j'insiste aussi lourdement sur le fait de la responsabilité des collectivités, des élus. C'est ça, on rebat les oreilles avec le pouvoir d'achat sur le prix de la farine, franchement, on s'en fout. Savoir qu'on aura beaucoup moins de frais, et quand on parle de liberté de choisir la voiture parce que je gagne cinq minutes, en fait, on est prêt à mettre ces cinq minutes quand on gagne un confort de vie. Parce que malgré tout, le bus, ce n'est pas vous qui le conduisez. C'est bien sympathique aussi, ou le train par exemple. Et surtout ça nous coûte moins cher. Donc je crois que c'est important aujourd'hui de mettre l'accent sur ça. Il faut le dire aux gens, que de prendre les transports en commun, c'est réellement moins cher et pas que moins cher financièrement. Et c'est un accent sur lequel on n'insiste pas. Parce que oui, je rebondis sur ce que dit Monsieur ZINGRAFF. Aujourd'hui, il y a ce mythe de : ça coûte très cher d'aller à Sarrebruck avec le... Mais il faut mettre tout sur la table. Combien vous coûte le parking ? Et bêtement, les gens ne le font pas. Alors faites-le, dites-leur, mais mettez en place aussi les services.

Intervention du public : Bon, moi je vais me faire beaucoup d'ennemis, mais c'est comme ça. Il n'y a pas assez de bornes. Moi je roule en électrique et je rame pour trouver des bornes. Monsieur Roland ROTH, vous avez mis deux aires de covoiturage à la base de l'autoroute. C'est très bien, vous avez très bien fait.

Il n'y a pas de bornes. La personne qui vient après 8 h de travail, elle veut avoir une voiture pleine pour repartir. Donc mettons des bornes. Monsieur HoloSolis, quand vous avez dit que vous alliez mettre des bornes sur votre parking, chapeau ! Super ! Ça, c'est l'avenir. Mettez des bornes de recharge.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Pour les bornes, je peux répondre tout de suite. Alors c'est vrai que l'agglo a été une des premières à en développer. Ça fait plus de dix ans. On était dans les premiers à développer beaucoup de bornes. À un moment d'ailleurs, c'était la concession Renault de Sarreguemines qui vendait le plus de Zoé en Grand Est parce qu'il y avait de l'électromobilité. Pour les bornes, l'agglo a prévu d'en redévelopper. Il y en a, il y a le budget. Elles sont là. La question qui se pose, c'est : où les mettre judicieusement, parce qu'il ne faut pas une borne par voiture. Je vous réponds par rapport aux parkings de covoiturage. Non, non, mais aujourd'hui on a un problème. Aujourd'hui si on met une borne, et une borne c'est deux voitures, alors on peut en mettre trois ou quatre. Mais aujourd'hui, quand vous déposez votre voiture au covoiturage, vous la laissez 10 h et donc votre voiture, elle va rester brancher les 10 h et finalement il n'y a personne d'autre qui va se brancher pendant ce temps-là sur cette borne. Donc.

Intervention du public : Alors, monsieur, c'est bien, mais vous, vous ne roulez pas en électrique ?

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Ce n'est pas vrai ! Je suis sur le parking avec une voiture électrique ce matin. Et j'ai une Zoé à titre particulier depuis 2013 donc j'étais un des premières. Donc ne vous inquiétez pas, je connais.

Intervention du public : Donc on est copains, parce que je roule en électrique depuis 2015. Le problème n'est pas là, c'est que moi je vois l'avenir avec le monsieur là. Parce qu'ils ont mis des panneaux photovoltaïques sur le parking. Qu'est-ce que vous croyez qu'il allait se passer ? Les gens pourront se charger. Je reviens d'un séminaire en Allemagne. L'Allemagne c'est cher, ce n'est pas grave. Sur chaque poteau, il y avait une borne de recharge lente. Je dis bien lente. Pourquoi ? Parce que la personne, elle part 8-10 h. Vous avez raison. Pourquoi mettre une recharge rapide si le mec il veut se charger sur 10 h ? Donc l'idée est de mettre des panneaux sur ce parking de covoiturage, de mettre directement le flux dessus et comme ça tout le monde peut se brancher. S'il se branche, il se branche, s'il ne se branche pas, il ne se branche pas, mais il a la possibilité de le faire.

Julia BITRAN (animatrice) : On est peut-être juste en train de beaucoup voire largement dévier des thèmes HoloSolis et il y en a encore pas mal à traiter. On va peut-être passer, et je vous propose même qu'on fasse les bruits et les odeurs en un tour d'horizon si ça va pour tout le monde.

Intervention du public : La question est la suivante : qu'est-ce qui pourrait être envisagé pour réduire les nuisances sonores ? On a fait une petite recherche comme tout le monde sur nos téléphones et donc nous avons l'exemple de la machine à laver silencieuse qui produit 45 décibels. Est-ce qu'on s'imagine rester 24 h sur 24 à côté d'une machine à laver en fonction ? Ensuite, les effets délétères d'un bruit permanent. Donc je pense que l'OMS a une grande littérature là-dessus. Et oui, la question qui avait déjà été posée par vous, c'est : où sont les cheminées et les ventilateurs générateurs de bruit ?

Intervention du public : En fait, c'était par rapport à la question sur le contournement qui n'a eu de réponse. La nouvelle route qui se fera pour les camions, où est-ce qu'elle se situera par rapport aux images, à l'intégration paysagère ?

Julia BITRAN (animatrice) : Alors ça, on pourra peut-être l'aborder juste après dans l'intégration paysagère, on va juste finir les bruits et les odeurs.

Intervention du public : Nous avons deux questions. Une concernant les cheminées, qui a peut-être d'ailleurs été répondue. Vous me le direz. Vous dites donc qu'il n'y aura pas de cheminée visible. Ça veut dire qu'elles sont intégrées au bâtiment, affleurant en toiture de bâtiment. Alors la question c'était : quelle sera la hauteur de ce ou de ces bâtiments comportant les cheminées et est-ce que cette hauteur sera suffisante pour la diffusion-dilution, quel que soit le vent ? Alors si j'ai bien compris, une des réponses précédentes du monsieur de OTE, ça fait peut-être partie des détails qui vont être ensuite beaucoup plus précisés, mais il y a peut-être aussi d'autres éléments de réponse. Et puis il y avait une question relative aux... Dans ces pages du dossier, pages 93-95, on voit apparaître un dossier d'autorisation environnementale qui n'est, dans cette dénomination, jamais apparue dans les pages précédentes. Donc c'était un petit peu surprenant. Est-ce que c'est un autre dossier ? Quand est-ce qu'il doit être déposé ? Quels sont les experts qui doivent l'expertiser, etc. ? Voilà, c'était l'autre question qui concerne aussi bien le bruit que les odeurs.

Intervention du public : Par rapport au bruit, vous avez presque répondu à notre première question. Ce qu'on voulait faire remarquer, c'est que vous allez respecter la réglementation. Très bien. Normalement, vous ne pouvez pas trop faire autrement. Mais vous avez précisé que vous souhaiteriez peut-être aller en deçà des trois-quatre décibels que vous avez le droit d'émettre en plus en émergence de nuit. Et j'aurais envie de vous donner ce petit challenge : pourquoi pas le zéro émergence pour cette usine par rapport au bruit ? Et ensuite, par rapport aux mesures envisagées, vous avez noté l'absence de livraison la nuit et le week-end. Alors, est-ce que c'est quelque chose qui est envisagé ou est-ce que c'est finalement un engagement de votre part qu'il n'y aura pas de livraison à ce moment-là ? Ça, c'est pour le bruit. Et pour les odeurs, la rose des vents indique que les rejets seront dirigés vers le nord-est. Si vous pouvez nous montrer la carte et préciser où on se trouve et si à tout hasard Willerwald était dans le flux du nord-est, ou Hambach qui est dans ce flux ? Et enfin, on évoquait plus tôt dans la discussion les éventuelles défaillances. Donc dans le cas d'une défaillance catastrophique, le scénario le pire, quels seraient les risques vis-à-vis des produits dispersés ? Comment vous les géreriez ? Et quel impact ça aurait sur la population ? L'idée est en fait de préférer savoir ce qui ne se passera peut-être jamais, mais au pire, plutôt que de ne pas le savoir. Merci.

Intervention du public : Je pense que les informations qui ont été données me semblent rassurantes pour les odeurs. Et l'autre question, c'était le bruit. Bon, c'est difficile de se faire une idée sur ce que sera finalement la situation concrètement, lorsque l'usine sera implantée. On espère simplement que si jamais il y avait des bruits qui seront gênants à venir, que vous seriez réactifs pour trouver des solutions pour répondre aux problèmes des riverains.

Alexandre MULLER (chef de projet SEBL Grand Est) : Excusez-moi, je vais juste revenir sur un petit point du thème précédent. Il y avait deux questions sur lesquelles on n'avait pas apporté de précisions. Il y avait une interrogation concernant la rue du Neuhof par rapport à l'accessibilité et la jonction sur la ZAC. Cette rue sera complètement bloquée à la circulation pour être très clair. La piste cyclable passera le long de la voie ferrée, mais il n'y aura pas de jonction routière entre la voie de desserte interne de la ZAC sur la rue du Neuhof. Seuls les piétons et les cyclistes pourront y circuler. La deuxième question qu'il y avait, c'était sur le rétroplanning de réalisation des ouvrages de voirie pour faire la jonction entre le giratoire existant et le nouveau carrefour d'accès sur le RD 661. Donc, en termes de planning, l'ensemble de ces travaux-là sont prévus sur les exercices 2024 et 2025.

Bruno KURTZ (chef de département adjoint OTE Ingénierie) : Donc dans l'ordre. Alors je vais commencer avec le bruit si ça vous convient. J'ai noté les questions, j'espère ne pas en oublier, sinon je suis sûr qu'on me les rappellera. Je rappelle déjà que sur la question du bruit, il y a une étude technique précise qui sera faite, qui est en cours, une étude de modélisation numérique qui tient compte du bruit actuel commencée en état initial, et qui intègre le projet avec toutes ses sources sonores de façon à modéliser la situation future. On ne peut pas faire autrement aujourd'hui, le site n'existe pas, on ne peut pas mesurer, donc on modélise, on se projette. Donc l'idée ici est de voir déjà si, sur la base d'une projection en simulation numérique, on identifie certains problèmes des sources de bruit particulières qui peuvent du coup amener des dépassements des nuisances, auquel on fait un plan d'action et on cherche à réduire la source en la modifiant, en la déplaçant, en la capotant. Donc ça, c'est la manière dont on travaille, si je peux m'exprimer de cette façon-là. Pour s'assurer, une fois que la modélisation a été faite, que le projet est autorisé, en tout cas je l'espère, et qu'il est mis en œuvre, il y a une surveillance régulière qui est faite derrière. D'accord ? Il y a une fréquence de campagnes de mesures jour-nuit, puisque le fonctionnement est en jour-nuit, pour s'assurer toujours que le maximum réglementaire n'est pas dépassé, et que l'émergence maximale admissible n'est pas dépassée non plus. État initial, projection sur l'avenir, vérification derrière de la conformité de l'ensemble. S'il y a un dépassement ou des nuisances signalées, des plaintes ou je ne sais quoi, c'est la vie de tout industriel, ce n'est pas propre à ce projet-là, un plan d'action est mis en œuvre derrière si nécessaire, si effectivement des dépassements sont avérés, ça c'est clair.

Émergence zéro : je réponds pour moi, mais je dirais non, on ne peut pas dire émergence zéro. On est ici pour être transparent, pour avoir une discussion constructive tous ensemble. Je pense que ce n'est pas réaliste de dire ça. On amène une circulation routière malgré tout. On a des équipements qui sont à l'extérieur, qui ne peuvent pas être mis à l'intérieur et complètement isolés des cibles. Donc non. Aller vers du mieux, aller vers du plus petit que la réglementation pour être mieux que ce qu'on nous impose, pourquoi pas, mais je ne peux pas dire zéro, ce n'est pas possible. Sur la livraison nuit et week-end, là je laisserai HoloSolis répondre sur la partie bruit.

Il y avait les cheminées peut-être encore quand même qui étaient aussi sur la partie source de bruit ? Je pense avoir répondu tout à l'heure, mais je vais en refaire une toute petite synthèse. Aujourd'hui, les plans que vous avez et qui vous sont présentés sont à un stade assez amont, assez précoce. On ne les a pas encore clairement identifiées toutes. On ne peut pas vous faire le recensement clair de l'ensemble des points qui seront une source de bruit. Mais par contre ça, ce sera intégré dans l'étude dont j'ai parlé tout à l'heure, dans la simulation acoustique de l'impact sonore. Sur les odeurs, les cheminées visibles / non visibles. Si, on a des points de rejets qui sont au-dessus des bâtiments. Ça, c'est réglementaire. Une hauteur de cheminée minimum est imposée pour favoriser la bonne dispersion atmosphérique des rejets. Ça, c'est pour toute cheminée. C'est comme votre cheminée à la maison. Votre cheminée à la maison, elle a une règle à respecter : elle doit dépasser du faitage de la toiture pour que la fumée s'évacue correctement et qu'elle se disperse, et pas qu'elle retombe le long de votre façade et qu'elle rentre par un velux. J'exagère un petit peu l'image, mais globalement c'est ça. Donc les cheminées effectivement dépasseront d'une

hauteur minimum qui est à définir. Et il y a une règle de calcul imposée par la réglementation, la réglementation est bien faite, de façon à s'assurer que la dispersion se fasse bien.

En plus de ces règles-là, je l'ai indiqué aussi tout à l'heure, un dossier de demande d'autorisation environnementale sera produit. Je réponds par la même occasion à cette question-là. Donc, c'est une phase ultérieure à la concertation préalable d'aujourd'hui. Le dossier de demande d'autorisation environnementale vise à demander l'autorisation du préfet à construire et exploiter le site en plus du permis de construire. Cette demande d'autorisation environnementale, comme le permis de construire, va tenir compte du bilan de la présente concertation, c'est l'objet. S'il y a des points d'attention particuliers, s'il y a des éléments qui vont devoir être retravaillés, réorientés, ce sera pris en compte dans les dossiers futurs : permis de construire et demande d'autorisation environnementale. Pour faire une demande d'autorisation environnementale, on fait une étude d'impact et une étude de danger. Je ne reviens pas là-dessus. Je pense que c'était l'objet de l'atelier précédent. Malgré tout, dans l'étude d'impact, on étudie l'impact pour l'environnement et la commodité des personnes. Donc, c'est dans ce cadre-là qu'on fait une étude quantitative. C'est de la simulation aussi, toujours de la projection dans le futur de quelque chose qui n'existe pas. On fait une simulation de la dispersion atmosphérique, des rejets qu'on va avoir en fonction de la position des cheminées, de leur hauteur, du débit de rejets, de la concentration en produits chimiques qu'on va avoir ou qu'on prévoit d'avoir, et on intègre ça dans un modèle avec la fameuse rose des vents dont on parlait tout à l'heure. Et de là, en fait, on va avoir un panache pour chaque source de chaque composé chimique, un panache de dispersion avec des niveaux de concentration qu'on vient comparer à des valeurs réglementaires également ou donnés par des normes reconnues sur le risque pour la santé humaine, des seuils de toxicité si je puis dire ça comme ça. C'est une étude complète qui est intégrée dans l'étude d'impact du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Et donc, pour la rose des vents, pour répondre à cette question-là, alors, je ne sais pas si on peut l'afficher à nouveau, peut être rapidement. La plupart des vents sont d'origine sud-ouest, donc ça veut dire que ça souffle majoritairement... On est d'accord : répartition statistique sur une rose des vents. Je ne vous dis pas que ça ne souffle jamais de l'autre côté, mais répartition statistique, ça souffle majoritairement depuis le sud-ouest, donc vers le nord-est. On n'a pas superposé ça avec une carte, mais par contre on peut peut-être revenir sur une des vues dans les premières slides. Rappelez-vous ça, gardez ça en mémoire. Cette rose des vents, vous l'avez bien mémorisée ? Donc si on souffle vers le nord-est, on va vers la forêt. D'accord ? Ça part dans cette direction-là majoritairement. Je préfère être transparent et précis avec vous. C'est de la répartition statistique sur une rose des vents,

Et le dernier point que j'ai noté, c'est les risques. Mais là du coup, on n'est plus vraiment sur la commodité parce que ce n'est pas du chronique. Ce que j'appelle chronique, c'est le mode de fonctionnement normal du site. L'étude d'impact sur l'environnement vise à caractériser comment fonctionne le site de manière normale et les risques, les nuisances, qu'il va impliquer normalement tous les jours de fonctionnement. Ça c'est la rose des vents, etc. Le risque en cas de dispersion atmosphérique par exemple, en cas de danger, ça c'est l'étude de danger qui va le définir. Et ce sont des scénarios accidentels qui seront modélisés, calculés avec ce qu'on appelle des rayons d'effets, des rayons de danger. Et on en revient au sujet de ce qui sera contenu à l'intérieur du site. Ce qui dépassera devra être à un niveau de risque assez faible pour être acceptable, sinon le projet n'est pas acceptable et la demande d'autorisation environnementale n'aboutira pas sur une autorisation. Si je vais au bout. Mais globalement, on ne peut pas présenter de toute façon une demande avec des risques qui sont inacceptables. Donc l'idée est bien d'intégrer tout de suite des mesures de maîtrise des risques qui permettent de réduire le risque à un niveau assez faible pour que ce soit acceptable. On ne présente pas une demande avec des conclusions qui ne sont pas acceptables. Ça ne sert à rien, on nous dit non.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Merci Monsieur KURTZ. Il y avait une autre question au sujet des livraisons le week-end et la nuit. Alors je comprends que ça, c'est effectivement un problème. Comme l'a dit Elise, notre objectif, c'est de ne pas avoir de livraisons le week-end et la nuit. Et ayant été dans ce métier depuis un moment, en général, quand on veut que les équipements arrivent ou des livraisons arrivent sur le site, on dit à quelle heure ils doivent arriver. C'est pour ça que le week-end, on voit pas mal de camions qui sont sur les zones d'autoroute en train d'attendre. Pour répondre au monsieur au fond, c'est effectivement ce qu'ils font. Est-ce que leurs conditions de vie là-bas sont bien meilleures ? Si c'est une zone un peu aménagée, oui, parfois c'est un petit peu sommaire, mais je suis d'accord. Donc notre objectif, c'est justement que les camions arrivent, comme nous quand on devra livrer nos panneaux, notre client nous dira : je veux que votre panneau il arrive exactement à telle heure et que s'il y a dix camions qui vont venir, ils soient espacés de 2 h chacun sur deux jours parce qu'on ne veut pas que la route soit bloquée. Et ça fait partie des critères de livraison dans la distribution, dans les transports. Parfois, effectivement, les camions arrivent à la mauvaise heure. Mais tout ça a un coût. Ils ont des pénalités s'ils n'arrivent pas au bon moment.

Oui, malheureusement, je l'ai constaté en venant ici souvent, monsieur, qu'il y a des camions qui attendent et les caristes nous ont dit : ce n'est pas simple pour ces camionneurs. Alors, je sais que la CASC et les Seifert sont en train d'aménager une zone de l'autre côté, entre l'autoroute, il y aura 18 places de parking si je ne me trompe pas et d'après ce qu'ils m'ont dit, ils peuvent aller dans l'usine, dans le centre de distribution Seifert où il y a des toilettes qu'ils peuvent utiliser, il y a des douches. D'après ce qu'on nous a dit lorsqu'on parlait avec des gens là-bas. Je ne connais pas leur environnement. Je sais que de notre côté, on va faire tout notre possible pour qu'il y ait effectivement des toilettes qu'ils puissent utiliser, qu'ils puissent utiliser une douche. Il faudra que ce soit bien sûr en norme avec les règles du site lui-même. Et puis votre question, monsieur, par rapport à la réactivité : s'il y a des bruits que vous entendez sur le site, nous on sera là avec vous, on va être voisins. Donc s'il y a des problèmes, il faut que vous veniez nous voir et qu'on en parle. On les mesurera parce que c'est la règle. On permettra de voir si on est effectivement dans les normes ou pas. Et puis s'il y a une problématique, on essaiera en bonne intelligence de régler ça ensemble. Vous avez ma parole pour ça.

Julia BITRAN (animatrice) : Alors il restait un dernier thème, si vous avez répondu à tout, c'était le paysage. Je ne sais pas si tout le monde a eu le temps de plancher dessus ?

Intervention du public : Celle-là, elle est pour moi. La première question, c'est un peu plus juste pratique. Et pour que ce soit plus compréhensible pour tout le monde, vous avez dit que la hauteur des bâtiments sera de 30 mètres, les bâtiments d'HoloSolis. Alors si vous pouviez simplement préciser et dire quelle est la hauteur actuelle des bâtiments de Seifert. Ça permet de mieux voir, de se projeter et de comprendre. Ensuite, pour le paysage et l'intégration paysagère. Alors concernant spécifiquement le projet HoloSolis, nous on trouve que c'est plutôt pas mal, plutôt bon, très bien même. Mais du coup, deuxième question, moi je reviens sur cette fameuse voie rouge. Et là, désolé. Alors bien sûr, on est dans la concertation HoloSolis, mais on rebondit de nouveau CASC, désolé. Cette fameuse voie de contournement rouge, a priori il y aurait une autre entreprise. C'est acté. Où est-ce qu'elle serait par rapport à cette route rouge ? Quel sera l'impact visuel, de nouveau à partir de la rue Bellevue ? Et parce que c'est bien beau de faire une intégration paysagère de l'usine HoloSolis et ça rend la vue très jolie, très agréable. Mais si dans cinq ans il y a un autre bâtiment juste devant, autant mettre en place déjà une haie champêtre et des ruptures visuelles pour les populations avant, le long de cette fameuse voie rouge. Voilà. Et sinon, pour HoloSolis, rien.

Intervention du public : Concernant le paysage, vous nous avez remis deux schémas. Un schéma avec ajout de l'usine et un schéma avec des plantations. Et sur le schéma avec plantations, on ne voit pas l'usine si je ne me trompe pas. Donc on ne sait pas si elles vont cacher une partie de l'usine ou si... Et si on fait un parallèle avec Seifert en ce qui concerne le paysage, Seifert n'a pas fait beaucoup d'efforts en termes de paysage. Il y a même eu une recommandation de la MRAe, si je ne me trompe pas, qui avait fait une recommandation pour qu'il y ait quelque chose qui soit fait au niveau du paysage. Bon, ils ont planté des arbres, mais des arbres de 20 cm, donc ça fait trois ans, on attend toujours que ça pousse. Par contre, concernant vos bâtiments, vous avez dit que vous en étiez. Pour l'instant on est dans le cadre de prototypes, etc. Tout n'est pas déterminé. Est-ce qu'il est possible de faire des façades végétalisées ou des choses comme ça qui vont encore atténuer l'espace de métal ou autre, des couleurs, etc. ? Voilà, concernant le paysage.

Intervention du public : Je me permets justement de faire une petite blague. Seifert a priori nous a fait une belle décoration paysagère avec des camions. Donc c'est vrai que ce n'est pas la plus agréable qu'on a ces derniers temps. Peut-être qu'effectivement la situation du site d'INEOS et l'implantation d'HoloSolis avec la création de la voie rouge permettra d'alléger un petit peu ça au niveau visuel. Bon, par contre, clairement, cette voie rouge a certainement un intérêt pour désengorger à la fois la voie routière et peut-être qu'elle pourrait trouver un aménagement paysager qui est agréable. Par contre, si effectivement 90 % des camions devaient passer par Willerwald via l'entrée d'autoroute de Sarre-Union qui représente un intérêt financier pour tous les transporteurs, Willerwald n'aura rien à y gagner. Donc si on pouvait avoir une réponse par rapport à la circulation des camions via l'entrée d'autoroute de Hambach et le fait que quasiment l'intégralité des camions d'HoloSolis ne pouvait pas passer par Willerwald, ça serait formidable. Je sais que ce n'est plus tellement sur la partie paysagère, mais les camions qui passent par Willerwald, ça gêne aussi.

Intervention du public : Alors je vais peut-être répondre un tout petit peu à sa question, c'est que pour passer par Willerwald, tous les camions ne pourront pas le faire puisqu'il y a un pont à 4 m 20 à Sarralbe déjà. Donc tous les camions qui font au-delà de quatre mètres ne pourront pas passer par là. Et la deuxième solution, en fait, ce serait de payer un petit peu mieux les transporteurs pour qu'on puisse prendre l'autoroute tout simplement, et dans l'ordre de transport de demander à sortir à la sortie d'autoroute de Sarreguemines, tout simplement. En ayant pris un belge pour faire la logistique, je pense qu'à mon avis c'est peut-être pour descendre plutôt les prix, donc ça ne sera peut-être pas le cas.

Intervention du public : On se demandait pourquoi ne pas masquer complètement l'usine par de la végétation ? Et oui, les 30 mètres de hauteur des bâtiments nous inquiètent aussi.

Julia BITRAN (animatrice) : Et on a fait le tour des tables pour ce dernier thème.

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Je commence à répondre. Il faut que chacun réponde sur sa partie. Sur la partie pour masquer la voirie et la voie rouge. Cette voie rouge, aujourd'hui, elle est intégrée dans une zone au PLU de Willerwald qui est une zone constructible, qui est une zone UX. Ce qui est prévu dans le cadre de l'aménagement de l'Europôle, c'est qu'entre cette zone UX et les espaces naturels ensuite qui vont séparer jusqu'aux premières habitations, il est prévu une frange de 20 mètres de large consacrée à des plantations et du paysagement.

Donc il y a bien une frange végétalisée qui est prévue à la limite de la zone constructible sur laquelle sera cette nouvelle voirie. Ça n'empêche pas de rajouter encore des plantations sur les parcelles et le long de la voirie, mais il y a bien une frange de 20 mètres paysagers qui est prévue, quelle que soit l'implantation de la voirie.

Concernant Seifert, alors ce sera peut-être une réponse collective. De mémoire, sur le permis de construire, Seifert doit être un bâtiment qui est à 14 mètres à l'acrotère. Mais la plateforme HoloSolis se situe neuf mètres en contrebas, il y a un talus. Donc 14 et 9,23.

Intervention du public : L'entreprise nouvelle, elle sera où par rapport à la ligne rouge ?

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Elle est le long de la voirie rouge, mais dans une partie décaissée au fond du vallon, dans la partie basse. La frange paysagère, avec l'aménagement d'une frange de 20 mètres, c'est la limite que vous voyez ici, qui suit des chemins ruraux et autres. C'est toute cette frange qui doit être plantée sur une largeur de 20 mètres.

Intervention du public : Mais cette entreprise ne va pas cacher HoloSolis ?

Arnaud MATHY (directeur général des services de la CA Sarreguemines Confluences) : Il est prévu que l'entreprise soit tout au fond. Il est prévu des terrassements qui seront encaissés. Et la hauteur est plus limitée puisque c'était un accord dès le début avec la mairie de Willerwald. Comme l'a dit monsieur MULLER tout à l'heure pour la rue du Neuhof, c'était une condition sine qua non dès le début qu'il n'y ait pas de circulation rue du Neuhof ou dans les autres rues pour que la commune de Willerwald accepte les aménagements de l'Europôle. Et là aussi, on est dans une zone où les hauteurs sont plus limitées que sur la partie qui opposait l'Europôle 2 dès le début, c'était dans les discussions. Et pour la commune de Willerwald, que ce soit la municipalité de l'époque ou la municipalité actuelle, c'est une vigilance de la municipalité, pour que les hauteurs, et c'est dans le règlement d'urbanisme, soient beaucoup plus limitées sur cette partie que sur la partie qui est de l'autre côté de la voie ferrée.

Miguel SANCHEZ (architecte IDEC) : Moi, je vais me permettre de répondre par rapport à la question des façades végétalisées. En fait, le retour d'expérience qu'on a eu dans le groupe IDEC, c'est que ce type de dispositif... Dans la configuration actuelle de l'usine, c'est-à-dire un bâtiment très en longueur, et il faut se rappeler que la seule partie qui se trouve à 30 mètres de hauteur, ça concerne que le bâtiment de stockage, le reste du bâtiment a une hauteur comprise entre 15 et 20 mètres. Mais la plupart des bâtiments, c'est du 15 mètres : les ateliers de montage et de fabrication de cellules. Après, ces dispositifs de façade végétale, ça se met en place sur des zones ou des bâtiments qui sont à une échelle plus humaine, on va dire. C'est-à-dire qu'à la distance où on pourrait les apercevoir depuis la ville, l'effet est quasi nul. Ça se voit de près, pas à distance.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : On a également parlé avec le groupe IDEC d'une façade végétalisée et en fin de compte, il y a deux problèmes que j'ai découverts moi-même. Le premier, c'est que ça prend beaucoup de temps avant que les plantes sur les façades végétalisées commencent à pousser. Vous avez également un bâtiment qui est assez haut, donc en termes d'irrigation de ces plantes,

c'est assez compliqué. Et derrière on développe tout un tas de problèmes d'humidité de l'autre côté du mur. Donc vu qu'on va devoir avoir un environnement de production avec des cellules et des salles blanches, avoir un problème d'humidité c'est un peu contradictoire. Ce serait vraiment problématique. Donc on préfère faire en sorte qu'on ait un bâtiment comme l'a dessiné IDEC, qui s'intègre bien dans le paysage, pas avec des façades flamboyantes, jaunes, roses, etc. Mais qu'on ait quelque chose qui soit assez neutre. Et bien sûr mettre également des arbres. Et comme l'a dit Miguel, tous les bâtiments, eux, sont relativement bas. On parle de 15 à 20 mètres, donc c'est à peu près la hauteur du bâtiment Seifert. La différence, c'est que le bâtiment Seifert pour vous, étant donné qu'il est en hauteur, vous le voyez assez facilement. Et donc le seul bâtiment qui sera haut, et ça c'est un fait, c'est le bâtiment de stockage qui fera lui 30 mètres parce qu'on a des racks assez élevés dans lequel on peut stocker les palettes au lieu de les étaler sur des hectares et des hectares.

Elise BRUHAT (directrice de la stratégie industrielle d'HoloSolis) : En fait, c'est une autre question sur la circulation des camions qui a été posée et notamment dans nos demandes de livraisons de ne pas passer par Willerwald ou demander à sortir à une certaine sortie d'autoroute. Donc ça c'est des choses que nous, effectivement, on pourra gérer à l'échelle de l'entreprise, et qu'on regardera aussi avec attention pour limiter ces problèmes-là.

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Ça, c'est une notion assez standard. On a des transporteurs, on leur dit par où ils peuvent passer. Et puis surtout, monsieur nous a indiqué qu'il y a une hauteur d'un passage à Sarralbe 4 m. Donc si on essaie de passer avec un 18 tonnes, ça va mal se passer.

Conclusion

Julia BITRAN (animatrice) : Je crois qu'on a fait le tour des thématiques et des préoccupations qui sont a priori les plus présentes, en particulier pour les riverains. C'est un peu un marathon, cette concertation, mais l'idée c'était que vous puissiez être informés du plus grand nombre de choses possible, que vous puissiez vous exprimer, etc. Pour les courageux qui sont encore motivés, il y a un bus pour aller sur la parcelle. Je ne sais pas s'il y a encore des gens qui seront d'attaque. En tout cas, on va profiter tant qu'on est là, qu'on a encore les micros, pour donner une dernière fois la parole aux garants.

Bernard CHRISTEN (garant de la CNDP) : Oui, ce qu'il me semble important de dire : les séances comme aujourd'hui n'épuisent pas le sujet. C'est un point. Après, je veux mettre en perspective, je crois qu'aujourd'hui beaucoup de choses ont été échangées, entendues. Et ce qui est très important lors de la réunion de clôture vendredi prochain, c'est aussi un temps où on va pouvoir dire comment ça a été entendu et revenir sur des choses. C'est une réunion qu'on veut aussi très constructive. Et on va travailler, les garants, avec HoloSolis pour voir comment on met en perspective tout le travail et prolonger ce qui a été fait aujourd'hui. Voilà, je voulais juste donner du sens à la séance de vendredi puisqu'il peut y avoir une frustration d'une séance puisqu'on n'épuise pas tout. Mais l'intérêt du travail, c'est d'entendre et de continuer à approfondir. Et la réunion de clôture aura notamment cette fonction. Et je voudrais encore rappeler une chose nous, en tant que garants, après la réunion de clôture, on va dresser le bilan de la concertation. Et ce bilan, comme l'a dit Bruno KURTZ tout à l'heure, sera joint à l'enquête publique. Donc il y aura des engagements qui seront pris. Il y a une dynamique. La concertation, elle s'arrêtera vendredi

prochain. Probablement que la CNDP, sur ce genre de projet, elle le fait quasi systématiquement, va mettre en route une concertation continue, pour faire vivre la concertation jusqu'à l'enquête publique. L'enquête publique va porter sur la demande d'autorisation environnementale avec l'étude de danger et l'étude d'impact qui vont aller dans le détail technique de tout ce qui est en train d'être évoqué, et le bilan de la concertation, donc toute la matière, tous les questionnements qui auront été mis en perspective durant la concertation feront partie du dossier. Je crois que c'est important de sentir que le travail qu'on fait, il s'inscrit dans un processus. Voilà ce que je voulais dire. À vous de jouer.

Julia BITRAN (animatrice) : J'en profite pour remercier Marc qui s'occupe du son tout au long de la concertation et Emma qui doit jongler avec tous les PPT. Et du coup, tant qu'on a encore les micros, un dernier petit mot, monsieur BOOM-WICHERS.

(Applaudissements dans la salle)

Jan Jacob BOOM-WICHERS (président d'HoloSolis) : Je voulais tous vous remercier infiniment d'être venus si nombreux. On a commencé à 9 h 30, il est 13 h 15. Je sais que la prochaine fois on va devoir vous apporter également un déjeuner parce que... Je vois madame qui est d'accord avec moi. Il y a la prochaine session à laquelle j'aimerais que vous veniez tous aussi nombreux. Je vous remercie de l'échange que l'on a eu, et je regrette que la personne qui était là tout à l'heure ne soit pas restée parce qu'il faut échanger avec les gens. C'est ce que l'on fait ici. Je vous remercie tous de vos questions. Comme l'a dit monsieur CHRISTEN, on va, à l'issue de ces discussions, nous de notre côté, nous engager. Vous avez demandé : s'il y a du bruit, est-ce qu'on sera là ? Oui, on sera là et on parlera avec vous pour essayer de trouver des solutions. Donc ça, de mon côté, je m'engage par rapport à cela. Donc merci infiniment d'être là. S'il reste des croissants, servez-vous et puis accompagnez-nous sur le site si vous le souhaitez. On a un bus qui nous attend dehors pour aller sur le site ensemble. Si vous le souhaitez. Merci encore.

Annexe : Synthèse du déroulement de la visite sur site

A l'issue de l'atelier, les personnes volontaires ont pu participer à une visite sur site. Compte tenu de la distance et de la météo, celle-ci s'est déroulée en bus avec un arrêt à Willerwald et un arrêt sur le futur site d'HoloSolis. Durant le trajet, les intervenants (HoloSolis, CASC, OTE, SEBL) se sont mêlés aux participants pour prolonger les échanges entamés en salle.



Lors du premier arrêt à Willerwald, Alexandre MULLER (Chef de Projets, SEBL Grand Est) a confirmé que la rue du Neuhof ne desservirait pas l'Europôle. Il a également répondu aux questions concernant la création, par la Communauté d'Agglomération, d'un nouveau giratoire destiné à fluidifier la circulation sur l'Europôle. La route d'accès à ce giratoire, dessinée en rouge sur les documents de présentation projetés en salle, a soulevé de nombreuses interrogations.

Arnaud MATHY, directeur général des services de la Communauté d'agglomération de Sarreguemines Confluences, a complété les explications apportées par Monsieur MULLER en présentant le calendrier indicatif et les principales étapes de construction de la route et du giratoire. Il a précisé qu'il n'y aurait pas d'interruption de la circulation, y compris lors de la construction du giratoire, mais que la circulation serait sans doute alternée à certaines étapes du chantier. Il a aussi confirmé qu'il était bien prévu que la route et le giratoire soient opérationnels en même temps que l'usine HoloSolis. Il a cependant insisté sur le fait que des fouilles archéologiques devaient être menées d'ici la fin de l'année 2023 et qu'en cas de découverte importante, ce calendrier pourrait être amené à évoluer. Arnaud MATHY a aussi répondu aux questions des participants en leur montrant où exactement allait s'implanter le logisticien belge WIRTZ.

Monsieur MULLER a ensuite commenté la nature et les emplacements des plantations envisagées dans le cadre des aménagements paysagers. Il a précisé que les arbres et haies existants seraient maintenus (à l'exception d'un court linéaire destiné au passage de la route). Les participants ont pu visualiser in situ l'intégration paysagère des futurs bâtiments HoloSolis. Ils sont revenus sur la question des hauteurs de ces bâtiments par rapport au contexte paysager existant (sites Smart, Seifert et éoliennes du Herbitzheim...).

Au cours du second arrêt sur la parcelle HoloSolis, Jan Jacob Boom-Wichers a pris la parole pour expliquer le plan d'implantation de l'usine (bâtiments, zones de stationnement, entrepôts de stockages, convoyeur...). Il a pris soin de bien préciser que l'implantation d'HoloSolis se ferait de part et d'autre de la route menant actuellement à l'établissement Seifert.

Les discussions ont également porté sur le procédé de fabrication des panneaux solaires. La question de la provenance du verre utilisé (16 millions de m² nécessaires annuellement) a notamment été soulevée. Certaines personnes ont demandé si un quota de panneaux pourrait être réservé à la France, pour éviter les pénuries. D'autres ont souhaité savoir si les habitants du secteur d'implantation de l'usine pourraient effectuer des commandes groupées à des tarifs avantageux. Ce à quoi, le président d'HoloSolis a répondu en expliquant que le marché est divisé en 3 grandes catégories : le marché résidentiel, le marché industriel et commercial (incluant les collectivités territoriales) et enfin le marché des grandes centrales photovoltaïques au sol. Il a assuré qu'HoloSolis envisageait de se développer principalement sur le marché résidentiel et mettrait tout en œuvre pour que ses panneaux puissent être posés par des installateurs de la région dans les foyers de l'agglomération.

Les participants ont par ailleurs souhaité savoir si des entreprises locales pourraient être mobilisées sur le chantier. Ce que HoloSolis a confirmé.