

BILAN DE LA CONCERTATION

Concertation préalable décidée au titre de l'article L. 121-8

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN SITE DE PRODUCTION DE BATTERIES A DOUVRIN – (62)

Dates de la concertation préalable
Du 25 février au 23 avril 2021

Anne Girault
Etienne Ballan
garant.e.s désigné.e.s par la Commission
nationale du débat public

Date de remise du rapport, le 23 mai 2021

Bilan de la concertation

**PROJET DE CONSTRUCTION D'UN SITE DE PRODUCTION DE
BATTERIES À DOUVRIN - (62)**

25 février – 23 avril 2021

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS	5
SYNTHÈSE	6
Le contexte et le déroulement de la concertation.....	6
Les enseignements clefs de la concertation.....	6
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants.....	7
INTRODUCTION	10
Le projet objet de la concertation.....	10
La saisine de la CNDP	14
Garantir le droit à l'information et à la participation	14
LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE DES GARANT.E.S	16
Entretiens avec les acteurs	16
Les résultats de l'étude de contexte	17
L'élaboration du dispositif de concertation : une collaboration fructueuse.....	19
Le dispositif de concertation dans ses grands traits :.....	20
AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION	23
Les dates clés de la concertation	23
Les 3 périmètres de la concertation.....	23
Les documents de la concertation.....	23
Les événements publics de la concertation.....	24
Les chiffres clés de la participation	24
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	25
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?	25
SYNTHÈSE DES ARGUMENTS EXPRIMÉS	27
I- Un projet soutenu et attendu pour les emplois qu'il promet.....	27
● Un territoire très fortement en demande	27
● Un écosystème industriel mobilisé pour la réussite du projet	28
● Une mutation technologique complète de la filière avec des implications majeures en termes d'emplois et de compétences	28
● L'impact d'ACC sur le territoire et sur la dynamique de l'emploi et des compétences	29
● Emplois directs et écosystème industriel	30
● D'une création nette d'emploi à un remplacement incertain	31
● La recherche en région Aquitaine et/ou dans les Hauts de France ?	32
● Tous les acteurs du territoire sont mobilisés pour répondre aux besoins d'emplois et de compétences	32
● Les processus de recrutement	33
● Un atelier qui préfigure le travail collectif sur l'emploi	34
II- Un projet porté pour contribuer à la transition, mais qui suscite des doutes sur son utilité sociale et environnementale.....	36

●	L'enjeu prioritaire de la décarbonation des transports	36
●	Un projet porté par l'Etat et les industriels pour la lutte contre le changement climatique	36
●	Une mutation encore incertaine pour le public ?	37
●	Consensus sur l'enjeu de souveraineté et de localisation en Europe	39
●	Les matières, une question environnementale et stratégique	40
●	La voiture électrique et son bilan environnemental global	41
●	Des approches plus exigeantes sur l'usage des batteries	42
III-	Un projet dont les performances environnementales ont vocation à être améliorées.....	44
●	La recherche sur les batteries	44
●	Le recyclage des batteries - une filière qui progresse par étape	46
●	Maîtrise des impacts environnementaux de l'usine ACC	48
●	Transports sur le site	51
●	Sécurité industrielle du site	52
	DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AUX RESPONSABLES DU PROJET	53
	ANNEXES	56

AVANT-PROPOS

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le *23 mai 2021* sous format PDF non modifiable à *la société ACC* pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié *au projet* (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.concertation-acc-batteries.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

La société ACC publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Ce bilan a été rédigé par les garants désignés par la CNDP, avec l'appui précieux de Lina Tabouri, stagiaire à la CNDP.

SYNTHÈSE

Cette partie résume de manière succincte les principaux enseignements tirés de la concertation ainsi que certaines demandes de précisions et les recommandations adressées au maître d'ouvrage et aux autres acteurs, qui seront plus précisément développés dans le présent bilan.

Le contexte et le déroulement de la concertation

La concertation préalable s'est déroulée dans un contexte particulier lié à l'importance stratégique du projet, aux contraintes de temps dues à une saisine tardive de la CNDP, et à la situation sanitaire due au Covid-19.

Le projet de Gigafactory porté par ACC est un projet stratégique majeur bénéficiant de financements publics très importants et dont la portée dépasse les enjeux locaux. C'est pourquoi la concertation préalable s'est construite dès le début sur les trois échelles nationale, régionale et locale, apportant ainsi des expertises diverses et de grande qualité. Les débats menés ont constitué une traduction concrète des questions de transition énergétique, de développement du véhicule électrique et de reconquête de la souveraineté industrielle. Autant de sujets qui ont mis aussi le projet ACC en grande visibilité nationale. Le débat s'est retrouvé impacté également par la fermeture de Bridgestone et surtout confronté aux effets des annonces de Stellantis sur le transfert du moteur EP Gen3, initialement prévu pour être construit à Douvrin, vers un site industriel d'Opel en Hongrie.

Dans les modalités de mise en œuvre et pour répondre aux exigences de la concertation, les garants ont bénéficié d'un suivi étroit et d'un soutien exemplaire de l'Etat, d'une mobilisation des acteurs locaux et régionaux tout au long du processus et d'un engagement très important du porteur de projet qui a su affecter des moyens pour pallier les contraintes d'un planning très court. La diversité des dispositifs et outils de la concertation ont permis de toucher le public de façon diverse et les ateliers qui se sont tenus ont été reconnus comme de grande qualité. Bien sûr, il faut souligner que le contexte sanitaire a ajouté des contraintes fortes et n'a pas permis de faire toutes les réunions de proximité prévues ni d'assurer plus largement des ateliers en présentiel. Malgré quelques réserves, on peut considérer que le public a pu avoir accès à une information sincère et assez complète sur la plupart des sujets, et a pu participer dans de bonnes conditions.

Les enseignements clefs de la concertation

La concertation a couvert un large spectre des questions soulevées par le projet. Si les alternatives et l'option zéro ont été peu discutées, on peut cependant estimer que l'opportunité du projet a été débattue, et à toutes ses échelles : ainsi le débat a bien porté sur l'intérêt de s'engager dans la voie de la mobilité électrique, et sur celui de produire massivement des batteries en France au cours des prochaines années. Le débat a également questionné largement les objectifs du projet, autant pour le territoire local que pour les questions climatiques et environnementales globales.

Trois thèmes ont dominé ce débat sur l'opportunité et les objectifs :

- **L'emploi** : l'opportunité du projet est acquise pour tous les acteurs locaux au motif que le projet amène des emplois sur le territoire. Ce soutien a cependant été nuancé au fil de la concertation : les élus locaux et les représentants des salariés ont manifesté le sentiment que l'abandon d'un moteur à la Française de Mécanique par Stellantis constituait une rupture dans l'engagement du constructeur vis-à-vis du territoire. ACC a dès lors présenté son projet comme la solution au reclassement des salariés de la FM, après avoir

longtemps indiqué que seule la compétence compterait. D'une création nette d'emplois, la logique est passée au remplacement des emplois amenés à disparaître. Le projet n'en est pas moins opportun aux yeux des acteurs locaux, au contraire, mais étant amenés à comparer le nombre d'emplois créés au nombre d'emplois détruits, ils estiment que le compte n'y est pas. Certains acteurs souhaitent que la transition soit moins brutale et assure une véritable pérennité de l'emploi.

- **La souveraineté industrielle et stratégique** : tous les acteurs soutiennent le principe d'une production européenne de batteries, permettant de retrouver une souveraineté industrielle en la matière et de dépendre moins des opérateurs chinois. La concertation a néanmoins démontré que le contrôle des matières pouvait être également un facteur de dépendance aux acteurs asiatiques, et que le flou demeurerait sur les capacités européennes à maîtriser les matières stratégiques. Le projet ACC est donc perçu comme une première étape sur le chemin de la souveraineté, nécessaire mais pas encore suffisante.
- **Les performances environnementales des véhicules électriques** : ce débat a été plus controversé. L'Etat et les industriels présentent une vision de l'avenir « tout électrique », voulue ou subie, et annoncent la mort du moteur thermique, y compris du moteur hybride. Pour eux, la production massive de batteries à prix abordable est donc une nécessité absolue, au vu de l'importance de la batterie dans le coût d'un véhicule électrique. Pour d'autres acteurs, si la décarbonation des transports est un objectif essentiel, l'impact environnemental nuancé des véhicules électriques, le risque de gaspillage des matières et les transferts d'impact vers d'autres territoires, amènent à vouloir encadrer plus fortement la destination de ces batteries, pour qu'elles soient les plus efficaces dans leur usage. D'autres, enfin, voient une contradiction entre cette priorité pour la mobilité électrique et la logique de sobriété énergétique et de modification du mix énergétique en faveur des énergies renouvelables.

Les caractéristiques du projet ont également été abordées pendant la concertation : il est demandé à ACC d'améliorer les performances environnementales et sociales de son projet, à travers des efforts de recherche, la contribution à l'émergence d'une filière de recyclage, la réduction et la traçabilité de l'approvisionnement en matières, la maîtrise des risques et la transparence de l'information sur ces sujets, et enfin le recours aux modes de transport moins polluants pour le fonctionnement du site industriel ainsi que pour les salariés.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garants

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points, lorsqu'ils le concernent directement.

Tableau des demandes de précisions et/ ou recommandations
<p>1. Recommandation à l'Etat et aux futurs porteurs de projets : Il conviendrait que l'Etat s'appuie sur cette concertation pour montrer qu'il y a un vrai intérêt pour le projet, ses porteurs et l'ensemble des parties prenantes à conduire la concertation préalable. Il s'agirait d'informer mieux et en amont les industriels de l'importance et des bénéfices collectifs qu'apportent ces dispositifs pour tous les acteurs, et de l'utilité de saisir la CNDP plus en amont du processus. Il pourrait être demandé à ACC de témoigner de son expérience. Faisant suite à l'engagement de la Ministre Agnès Pannier-Runacher, les garants proposent que les résultats de la concertation et les recommandations lui soit</p>

Tableau des demandes de précisions et/ ou recommandations

présentés, et que le Ministère engage avec la CNDP un processus d'information et sensibilisation des industriels.

2. **Recommandation à l'Etat au niveau central et aux acteurs publics locaux** : Les acteurs nationaux ont été très impliqués dans la concertation, il est essentiel de ne pas laisser retomber la suite uniquement au niveau local. C'est un débat national qui pèse sur les projets locaux, et c'est en même temps la possibilité de peser sur les choix globaux à partir de l'expérience locale, comme l'a rappelé le maire de Loos-en-Gohelle, au cours de la concertation.

3. **Recommandation au porteur de projet et aux acteurs** : Suite à cette concertation préalable une phase de concertation continue sera engagée, également sous l'égide de garants CNDP. Il conviendrait en effet de s'accorder collectivement pour poursuivre la concertation au niveau régional en s'appuyant sur les instances existantes qui ont déjà une large pratique du travail collectif. L'intervention de FNE lors de la réunion de clôture et reprise par la CFDT demande la création d'une commission de suivi.

4. **Demande de précision à l'Etat** : la préservation des ressources en matières stratégiques et la maîtrise de l'empreinte environnementale des futurs véhicules dépendent largement des choix réalisés en matière de politique industrielle. Il revient à l'Etat de préciser les orientations qui pourraient être prises pour privilégier l'efficacité de l'usage des batteries en ciblant des véhicules petits, roulant beaucoup, comme demandé par plusieurs acteurs. Cette orientation est à préciser en lien avec la SNBC - Stratégie Nationale Bas Carbone.

5. **Demande de précision au porteur de projet** : il convient au porteur de projet de préciser ses objectifs en termes de futures clientèles et d'engagements en termes de responsabilité globale d'entreprise vis-à-vis de l'usage final de ses batteries.

6. **Demande de précision à l'Etat** : il conviendrait d'approfondir le sujet de la création d'un champion européen / français du minerai et de demander à l'Etat de préciser les voies et les moyens pour la création de ce champion ainsi que les objectifs qui seront visés pour la souveraineté en termes de métaux stratégiques.

7. **Recommandation à l'Etat, au porteur de projet et aux acteurs économiques** : au vu des attentes et de la dynamique enclenchée à l'occasion de la concertation, il semble opportun de poursuivre avec les parties prenantes de la filière et les acteurs publics régionaux, le travail sur l'émergence d'une filière du recyclage des batteries.

8. **Recommandations à l'Etat et l'ADEME** : utiliser la matière de la concertation préalable et la mettre à disposition des différents services et démarches pour contribuer aux scénarios de transition 2050 et intégrer les données sur le véhicule électrique présentées par FNE dans la trajectoire bas carbone.

9. **Recommandation au porteur de projet** : l'étude de dangers devrait être publiée au plus tôt après la concertation, sans attendre et diffusée largement. Il sera important qu'elle puisse répondre à toutes les inquiétudes exprimées et être suivie d'informations régulières au niveau local.

Tableau des demandes de précisions et/ ou recommandations

10. **Demande de précision au porteur de projet** : Il conviendrait de clarifier le rôle des Hauts-de-France dans la R&D, le recrutement dans cette région et le développement de ces activités dans la région ainsi que la création de partenariats avec les acteurs universitaires et de recherche de la Région.
11. **Demande de précision à l'Etat, au porteur de projet et aux parties prenantes, notamment les syndicats** : Il conviendrait de préciser les engagements de chacun pour faire de ce projet et de sa mise en œuvre un laboratoire de la Transition Juste.
12. **Recommandation au porteur de projet** : Il conviendrait de clarifier le calendrier de suppression des postes à la FM et les embauches par ACC. Nous attirons l'attention sur les éléments de langage concernant le potentiel de création de la part d'ACC et la réalité et le planning du projet par rapport à la FM dans le bassin d'emploi. Les deux processus étant présentés par ACC comme fortement liés, il est important de sortir de l'ambiguïté et d'assumer l'identité de donneur d'ordre entre les décisions prises sur la Française de Mécanique et par ACC.
13. **Recommandation aux acteurs de l'emploi et de la formation et au porteur de projet** : Il conviendrait de présenter de manière transparente et régulière les objectifs en termes de création d'emploi tout en précisant les incertitudes et les limites et préserver ainsi la confiance collective dans le processus de conduite du projet.

INTRODUCTION

Le projet objet de la concertation

Le projet consiste à construire une usine de production de batteries à destination de l'industrie automobile. L'usine serait localisée sur les communes de Douvrin et Billy Berclau, au sein du parc d'activités Artois Flandres, sur un terrain appartenant à la Française de Mécanique (groupe Stellantis).

- **Responsables du projet**

Le projet d'usine de fabrication de batteries de Douvrin/Billy-Berclau est porté par la coentreprise ACC (Automotive Cells Company) fondée par Saft (filiale de Total), PSA (devenu Stellantis) et Opel à l'été 2020. Le projet est fortement soutenu financièrement par l'Etat français, dans le cadre de « l'Airbus des batteries » (IPCEI) et par les collectivités locales des Hauts de France et de Nouvelle Aquitaine.

- **Plans de situation**

L'implantation de l'usine est prévue à côté du site PSA de Douvrin, à cheval sur les communes de Douvrin et de Billy-Berclau, dans le Pas-de-Calais, au sein du Parc des industries Artois Flandres.



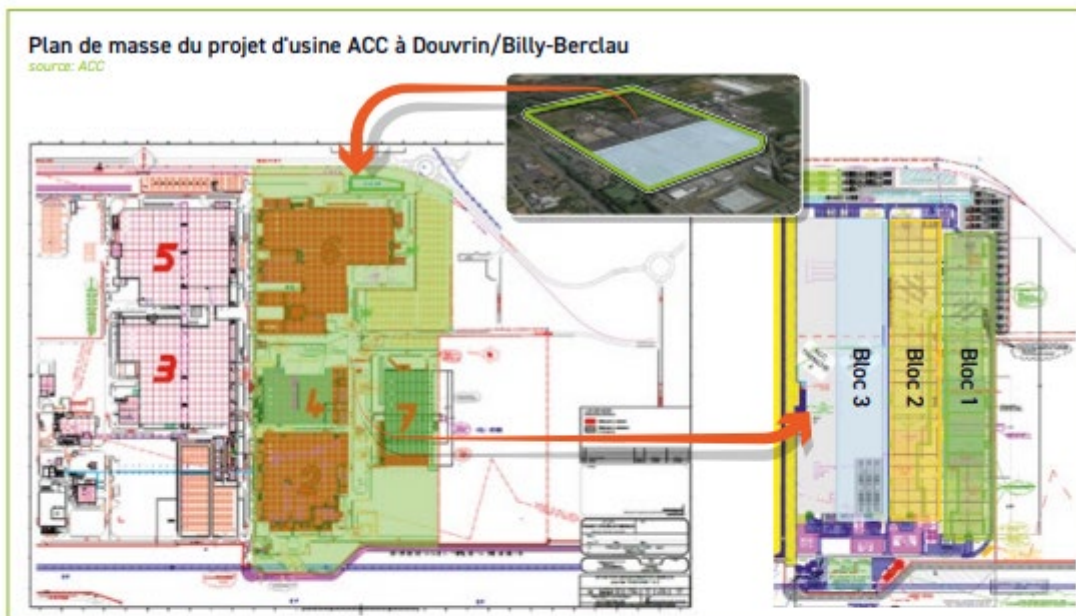
Source : <https://fr.weather-forecast.com/locations/Douvrin/forecasts/latest>



Les terrains de la société AUTOMOTIVE CELLS COMPANY SE



Source : dossier de concertation p. 33



Source : dossier de concertation p. 35

- **Objectifs du projet**

Le projet d'ACC à Douvrin Billy-Berclau est animé par plusieurs objectifs.

L'objectif principal est de produire des cellules et modules de batteries électriques à grande échelle afin d'accompagner la transition énergétique et développer des emplois afin d'avoir généré, d'ici 2030, entre 1400 et 2000 emplois directs.

L'objectif industriel est de développer 3 chaînes de production. Il s'agit de commencer à produire au 2nd semestre 2023 avec une capacité pour chaque bloc d'au moins 8 GWh dans un premier temps (soit la possibilité d'équiper environ 150 000 voitures électriques par an), puis de 16 GWh, pour atteindre 24 GWh à terme en 3 blocs à horizon fin 2029.

Le site devrait permettre d'accueillir un 4ème bloc si le développement commercial l'exigeait.

L'objectif à long terme est, avec le site allemand d'ACC, d'avoir une capacité de production totale de 1 million de batteries par an (48 GWh) estimée en 2028-2030 et d'ainsi pouvoir concurrencer les fabricants asiatiques.

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises en débat**

Les axes clefs du projet :

Le projet est un projet binational franco-allemand puisqu'il est issu de l'alliance de deux fabricants automobiles français (PSA et Saft) et d'un allemand (Opel).

Il se décline en trois étapes :

- Une étape de recherche et développement avec la construction d'un centre de R&D à Bruges et d'une usine pilote à Nersac.
- La construction de l'usine de production de batteries à Douvrin/Billy-Berclau avec un premier bloc d'une capacité d'au moins 8 GWh en 2023, puis entre 2023 et 2028 la construction progressive des 2 ou 3 autres blocs.
- La construction d'une seconde usine de production de batteries en Allemagne à Kaiserslautern à partir de 2025.

Caractéristiques de l'usine de production de batteries de Douvrin/Billy-Berclau :

- L'usine produira des cellules et des modules de batteries au lithium ion
- L'usine est prévue sur le site industriel existant de PSA Douvrin, au sein du Parc des industries Artois-Flandres
- La surface prévue est de 34 hectares et la durée des travaux de 18 mois ;
 - Construction de nouveaux bâtiments
 - Création d'une nouvelle sous-station électrique pour raccordement à une ligne existante
 - Création d'un poste de livraison
 - Installation et mise en exploitation des lignes de production

Alternatives et option zéro

Le porteur de projet a présenté l'option zéro et les alternatives à son projet dans le dossier de concertation. Les alternatives portent essentiellement sur la technologie employée pour la production de batteries, et sur les caractéristiques du projet (taille, lieu d'implantation)

- **Coût**

Pour le projet d'usine de Douvrin/ Billy-Berclau, le montant des investissements est estimé à plus de 2

milliards d'euros, dont 121 M€ de subventions des collectivités répartis de la manière suivante :

- Région des Hauts-de-France : 80 millions d'euros ;
- Syndicat intercommunal de la zone industrielle Artois-Flandres (SIZIAF) : 20 millions d'euros ;
- Communauté d'agglomération de Béthune-Bruay Artois Lys Romane : 11,97 millions d'euros ;
- Communauté d'agglomération Lens-Liévin : 9,03 millions d'euros.

La construction du premier bloc de 8 GWh de l'usine devrait représenter un investissement d'environ 500 à 600 M€.

● Contexte du projet

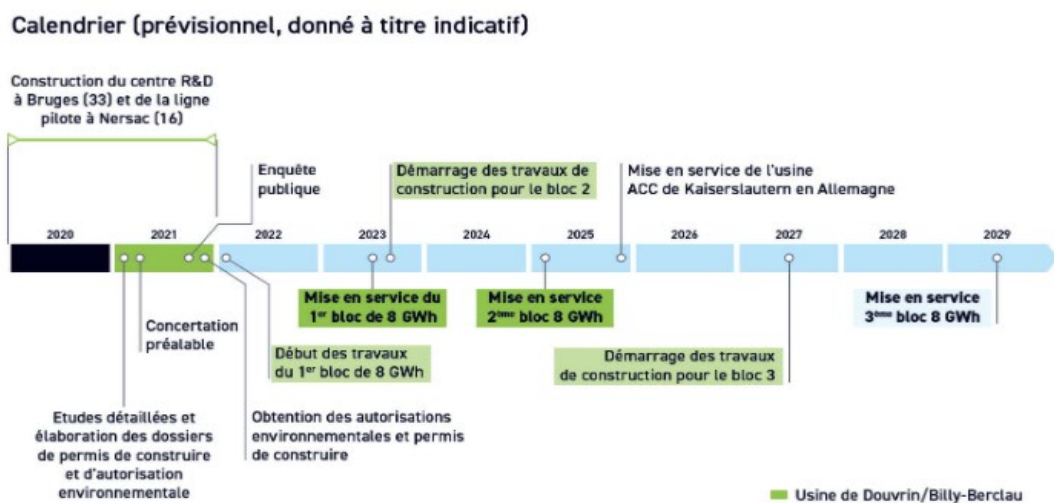
Le projet intervient dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique et de transition énergétique. Pour atteindre cet objectif, la France souhaite passer par des mesures de politique industrielle en faveur du véhicule électrique.

Il s'inscrit également dans un contexte de forte dépendance de l'Europe aux fabricants asiatiques car 85 % de la chaîne de fabrication et production des batteries est actuellement située en Asie. Le projet fait partie du groupement de "projets importants d'intérêt européen commun" approuvé et lancé par l'Union européenne en décembre 2019, également nommé l'Airbus des batteries.

Il intervient par ailleurs dans la dynamique collective "Rev3, la Troisième Révolution Industrielle " engagée par les Hauts-de-France et dans la mutation industrielle de la région, marquée par une forte activité industrielle automobile. L'usine en projet s'implanterait sur un site déjà existant, actuellement occupé par la Française de mécanique, spécialisée dans la production de moteurs automobiles essence et diesel. Il s'agit de revitaliser l'économie de la région en favorisant la transition de l'industrie automobile des véhicules thermiques vers les véhicules électriques.

La société ACC a été créée en août 2020, elle est donc très récente ; elle s'est concentrée sur le montage de son projet industriel et commercial. Elle a cependant obtenu des engagements de financements publics pour ce projet. En dehors des conventions de financement avec l'Etat et les collectivités, son projet n'a pas donné lieu à une démarche de cadrage auprès de l'autorité environnementale, ou à une première étude d'impact environnemental au moment de la saisine de la CNDP.

● Calendrier du projet



Source : synthèse du dossier de concertation p.4

- **Schéma décisionnel**

A l'issue de la concertation, le porteur de projet envisage de déposer une demande d'autorisation unique, qui fera l'objet d'une enquête publique prévue en octobre 2021. Il réalise en parallèle de la concertation l'étude de danger et l'étude d'impact environnemental, qui seront déposés avec la demande d'autorisation.

Le projet est suivi par l'Etat à travers un Comité local d'accélération des procédures (CLAP), présidé par la sous-préfète de l'arrondissement de Béthune.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la saisine**

La saisine de la CNDP se situe bien en amont de la décision publique d'autorisation du projet, lorsque toutes les options sont encore ouvertes. Un seul scénario est présenté par le porteur de projet.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 4 Novembre 2020 la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L 121-9 du Code de l'environnement et a désigné Monsieur Etienne Ballan et Madame Anne Girault comme garant.e.s de la concertation, considérant que ce projet comporte des enjeux environnementaux et socio-économiques significatifs, conformément à l'article L. 121-1-A du code de l'environnement, la participation du public doit être préalable au dépôt de la demande d'autorisation du projet.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information,

l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les public concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à bien articuler les différentes approches possibles du projet : une approche plus territoriale en étant attentifs aux questions liées aux filières de production et à l'emploi, et une approche plus globale car les garant.e.s avaient également pour mission de s'assurer que la concertation représente un vrai débat d'opportunité et de fond sur le développement de la mobilité électrique en France. Les garant.e.s avaient pour mission de mener une étude de contexte approfondie afin d'explorer au mieux tous les enjeux liés au projet et y associer tous les acteurs concernés. Par conséquent, il s'agissait d'être attentifs à ce que tous les publics intéressés puissent être suffisamment informés sur le projet et sur les modalités mises en place pour y participer et à associer en particulier les acteurs de la puissance publique au débat, les responsables politiques. Les garant.e.s étaient invités à accompagner le maître d'ouvrage pour qu'il mette tout en œuvre pour faciliter l'accès au public à tous les espaces d'échanges.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation continue jusqu'à l'enquête publique est mise en place, également sous l'égide d'un ou deux garants désignés par la CNDP.

LE TRAVAIL PRÉPARATOIRE DES GARANT.E.S

Entretiens avec les acteurs

Malgré le temps très court de préparation, les garants ont mené une vingtaine d'entretiens de préparation, de décembre 2020 à février 2021, afin de bien comprendre le contexte du projet, et d'entendre les attentes vis-à-vis de la concertation.

Liste des personnes rencontrées pour l'analyse du contexte :

NOM	PRENOM	ORGANISME	FONCTION
AMBROISE	Chantal	Préfecture du Pas-de-Calais	Sous-préfète de Béthune
LE FRANC	Louis	Préfecture du Pas-de-Calais	Préfet
ROBERT	Sylvain	Agglomération Lens Liévin	Président
CASARI	Sébastien	Agglomération Lens Liévin	Directeur de cabinet
DUPONT	Jean-Michel	Mairie de Douvrin	Maire
DELAHAYE	Marie	Mairie de Douvrin	Directrice générale des services
BOSSART	Stève	Mairie de Billy Berclau	Maire
LESAGE	Alexandre	Mairie de Billy Berclau	DGS
KUCHCINSKI	André	SIZIAF	Président
VITSE	Johanne	SIZIAF	DGS
HUCHETTE	Gilles	EURALENS	Directeur
GIRAUD	Jean-Michel	Région Hauts de France	Directeur de l'appui aux entreprises
PIGNON	Hervé	ADEME	Directeur Régional
MEILHAN	Nicolas	France Stratégie	Expert mobilité
BROSSARD	Jean-Luc	PFA	Directeur Recherche et développement
CHERON	Marie	FNH	Directrice mobilité
VASSEUR	Philippe	REV3 - Troisième Révolution Industrielle	
DEREUX	Thierry	FNE Hauts de France	Président
PITRON	Guillaume	Journaliste	
DE PERTHUIS	Christian	Chaire économie du Climat - Paris 9	
ROBERT	Jean-Marie	FGMM CFTD	Secrétaire national
MATHIEU	Carole	IFRI	Responsable politiques européennes
CASTAIGNEDE	Laurent	Ingénieur	
MERCIER	Jean Pierre	CGT PSA	Délégué central

PERRON	Laurent	The Shift Project	
--------	---------	-------------------	--

Les résultats de l'étude de contexte

- **Un projet sous les projecteurs nationaux et internationaux**

Le projet de Gigafactory de Douvrin porté par ACC s'est trouvé dès son lancement sous les projecteurs de l'actualité nationale et internationale. Il est présenté comme annonciateur, voire symbolique, des nombreux changements industriels, sociaux et économiques qui pourraient accompagner les politiques de transition énergétique.

En effet, dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, la plupart des pays se sont engagés à réduire fortement leurs émissions de gaz à effet de serre, notamment dans le cadre de l'Accord de Paris de 2015 qui prévoit de limiter à +2° et si possible 1,5° l'évolution de la température sur terre d'ici 2050. Le secteur des transports représente encore 30 % des émissions et la réduction des émissions et des consommations ne progressent peu et dans tous les cas pas à la hauteur des objectifs des politiques. Ceci en fait un sujet majeur abordé au niveau du Green Deal Européen.

Plus précisément, le projet ACC s'inscrit dans la stratégie européenne de réduction des émissions de GES de 55% d'ici 2030 par rapport au niveau de 1990. Élément majeur de cette réduction et dans le cadre du green deal, la Commission devrait annoncer en juin 2021 une nouvelle proposition en matière de réduction de CO2 des automobiles et la Commission devrait annoncer la fin des véhicules thermiques d'ici 2035. Au niveau national, le projet ACC fait également écho au débat préparatoire à la loi Climat et Résilience mettant en avant le sujet transport et mobilité dans la transition énergétique en Europe et en France et mettant en avant les différentes solutions sur la table, notamment la fin progressive du véhicule thermique, remplacé par le véhicule électrique.

Le projet de la Gigafactory de Douvrin est présenté comme le premier grand projet européen de batteries électriques traduisant la volonté des Etats et des industriels européens de créer un acteur européen de référence pour la conception et la fabrication des batteries innovantes afin d'approvisionner les constructeurs de véhicules électriques, dans les meilleures conditions techniques, économiques et environnementales. Il s'inscrit dans le cadre de Projet Important d'Intérêt Européen Commun (PIIEC) et mobilise des financements publics très importants. Il s'agit de rapatrier en Europe la fabrication des batteries et de viser ainsi l'autonomie de l'Europe dans ce secteur majeur.

L'étude de contexte a montré cependant que des batteries sont déjà fabriquées en Europe, par des entreprises asiatiques, et surtout que d'autres projets de Gigafactory sont en cours ailleurs en Europe, et pour certains plus avancés, comme Tesla en Allemagne par exemple. Le positionnement fort des grands acteurs industriels sur le véhicule électrique a donc fait la une, Stellantis pour partie mais également l'ensemble des autres industriels concernés au niveau européen. A ce titre, l'intention de Renault de s'associer à un producteur de batterie asiatique en France, et son refus de s'associer pour le moment à ACC, a contribué à rendre le contexte industriel et concurrentiel plus complexe encore. La création de Stellantis, intervenue le 16 janvier 2021, a également modifié le paysage des acteurs de l'industrie automobile, et la communication importante de la nouvelle entité a porté notamment sur le fait qu'elle plaçait le véhicule électrique au cœur de sa stratégie.

- **Un projet lié au devenir de la Française de Mécanique**

Le projet de Gigafactory est prévu pour s’implanter sur des terrains appartenant pour le moment à la Française de mécanique (FM), filiale de Stellantis (actionnaire d’ACC), sur le parc d’activités Artois Flandres. Ces terrains ont été libérés au cours des dernières années par le compactage des activités du site de la FM, qui construit des moteurs thermiques, et dont l’activité s’est progressivement réduite. Le site de la FM comptait 5000 à 6000 salariés dans les années 2000, et 1500 en 2020. Les terrains doivent être vendus à ACC.

L’implantation du projet ACC se situe donc dans l’ancien bassin minier, qui a connu une première reconversion industrielle à la suite de la fermeture des houillères. Ce bassin, fortement peuplé et industrialisé, a connu très récemment la fermeture de l’entreprise Bridgestone, et la question de l’emploi y est particulièrement sensible. Les collectivités locales ont donc été très réceptives à la possibilité d’accueillir le projet d’ACC, dans la perspective d’une création nette d’emplois : elles se sont engagées à le financer à hauteur de 121 M€, répartis entre la région, les deux communautés d’agglomération concernées (CALL et CABBALR), et le syndicat intercommunal gérant le parc d’activités (le SIZIAF)¹. Le choix du site d’implantation du projet d’ACC semble assez fortement lié à ce financement public, qui a permis de faire la différence avec d’autres régions d’implantation envisagées. La création d’emploi sur le secteur est d’ailleurs présentée comme la priorité de l’ensemble des acteurs publics, notamment dans le contexte pré-électoral de début 2021.

C’est pourtant dans ce contexte que Stellantis a annoncé le 25 février 2021, jour du lancement de la concertation, qu’il renonçait à produire le moteur EP Gen3 à Douvrin au bénéfice d’un site industriel d’Opel en Hongrie. Cette annonce, qui contredisait selon la presse les engagements précédents, a fait l’effet d’une douche froide sur les acteurs locaux, notamment élus, représentants syndicaux et salariés de la FM. L’usine ne produisait déjà plus que deux moteurs dont un diesel, voué à disparaître. Cette décision est donc perçue comme annonciatrice de la fermeture totale du site de la Française de Mécanique à court terme. Le sujet a fortement mobilisé tous les acteurs, pendant toute la durée de la concertation, avec en point d’orgue la manifestation du 10 avril réunissant plus de 1000 personnes devant le site de la FM à Douvrin dont des salariés, des syndicats mais également de nombreux élus comme Xavier Bertrand, président de la Région Hauts de France. Les collectivités ont également pris des délibérations s’opposant à cette décision.

Cette annonce et ses suites ont notamment établi un lien direct entre le projet ACC et la perspective de fermeture de la française de Mécanique. Pour les syndicalistes et les acteurs locaux, si l’arrivée d’ACC est considérée a priori comme un projet très positif, il est bien souligné par les syndicats « que cela devait être une activité supplémentaire ».

Cette annonce a enfin suscité un émoi bien au-delà de la région Hauts de France. Symbolique d’une délocalisation à rebours des engagements du gouvernement, elle a fait réagir le Ministre de l’Economie dans les médias nationaux, qui a exigé des dirigeants de Stellantis qu’ils reviennent sur leur décision. In fine, Stellantis n’a pas renoncé à produire l’EP Gen3 en Hongrie mais a annoncé le 13 avril que le moteur EB Gen3, sur lequel l’entreprise n’avait pas encore statué, sera quant à lui produit à Douvrin. Sur les trois familles de moteurs thermiques produits aujourd’hui sur le site et dont les modèles actuels doivent s’arrêter - EP Gen2, EB Gen2 et DVR Diesel – la Française de Mécanique est donc aujourd’hui assurée de lancer la fabrication du seul moteur EB Gen3 au-delà de 2023. Cette production représenterait l’emploi d’environ 400 personnes.

¹ A noter également le financement du projet par la Région Nouvelle Aquitaine pour un montant de 35 M€, pour les installations de R&D à Bordeaux et à Nersac.

L'élaboration du dispositif de concertation : une collaboration fructueuse

- **Une préparation dans un calendrier trop contraint**

La société ACC avait sous-estimé le temps de la concertation préalable dans son calendrier opérationnel de montage et d'autorisation de son projet. Alertée par les services de l'Etat en octobre 2020 sur la nécessité de saisir la CNDP, la société a découvert cette obligation trop tardivement pour permettre une préparation sereine de la concertation. Au moment de la nomination des garants, aucun personnel dédié ni ressource externe n'était disponible au sein de l'entreprise. L'arrivée des ressources humaines (une chargée de concertation et le secrétaire général) et le recrutement d'un AMO spécialisé (le cabinet Systra) ont été effectifs à la mi-décembre 2020. Compte tenu du délai d'instruction des modalités et du dossier par la CNDP, l'ensemble des documents ont dû être envoyés à la CNDP le 27 janvier 2021. Au total, l'ensemble de la préparation de la concertation a donc duré 5 semaines, dont deux de congés scolaires. Dans ce délai bien trop court, ACC et les garants ont dû travailler de façon très intense pour parvenir à un résultat satisfaisant.

ACC a justifié son empressement par les exigences commerciales de son principal client, Stellantis, attendant les premières batteries en 2023. Les garants estiment que cette pression n'était pas justifiée par un impératif d'intérêt général, et qu'il n'est pas souhaitable de subordonner ainsi à des contraintes d'ordre privé le droit du public à s'informer et à participer.

Ce retard initial et la pression qui en a découlé se sont répercutées ensuite sur l'ensemble du déroulement de la concertation préalable : ayant peu anticipé, les équipes d'ACC ont été prises dans l'urgence et la préparation des événements successifs, au fil de l'eau. Ainsi, malgré les demandes des garants, les documents préparatoires n'ont pas été envoyés en avance par ACC, et les délais de réaction des garants en ont été très réduits. Les garants eux-mêmes, pour la validation des compte rendus et des réponses aux questions, ont eu du mal à se mobiliser dans les temps impartis.

Les garants alertent la CNDP et l'ensemble des industriels sur le fait que de tels délais de préparation nuisent à l'organisation pratique de la concertation, et peuvent nuire in fine à la participation du public. Ainsi les délais d'information du public sont réduits, et il est difficile d'installer la concertation dans l'espace public : la mobilisation du grand public s'en trouve plus difficile. **Voir Recommandation #1**

- **Un engagement très important du porteur de projet**

Dans ces conditions très difficiles, la société ACC et ses prestataires ont fait preuve d'un engagement et d'un grand professionnalisme dans les démarches et notamment dans l'organisation pratique de la concertation. Consciente de n'avoir aucune expérience en matière de processus CNDP, la société ACC a été très attentive aux recommandations des garants, et a adopté une posture de « bon élève », cherchant à apprendre et à obtenir les meilleurs résultats possibles.

Ainsi les modalités de la concertation ont été largement débattues, au cours des réunions hebdomadaires avec ACC. A chaque recommandation des garants, ACC a fait preuve d'écoute et s'est globalement efforcé de les suivre. Le fait que la CNDP décide des modalités de la concertation a été bien compris par le porteur de projet, et le travail avec les garants en a été facilité.

Du fait de cette co-construction des modalités avec le maître d'ouvrage au cours de ces échanges, il est difficile d'isoler des recommandations en particulier. On peut noter à titre d'exemples que les garants ont notamment prescrit, avant et pendant la concertation :

- ✓ L'élargissement du périmètre de proximité à l'ensemble du bassin de vie de Lens et Béthune, soit le passage d'une population de 44000 personnes proposée à un total de 532000 personnes, qui ont donc reçu à leur domicile la synthèse du dossier de concertation
- ✓ Le recours aux réseaux sociaux et notamment Facebook pour l'information du grand public
- ✓ La diffusion sur le site de documents complémentaires au dossier de concertation, à travers une rubrique dédiée et intitulée « approfondir »
- ✓ La création d'un questionnaire « d'entrée en matière » permettant au public de prendre connaissance des grandes questions posées par le projet
- ✓ L'interactivité des webinaires, afin que le public puisse effectivement intervenir et prendre la parole pour poser les questions
- ✓ La mise en ligne immédiate des vidéos des webinaires
- ✓ Etc.

- **Un suivi étroit et une implication remarquable de l'Etat**

Les garants ont sollicité une audience auprès du préfet dès le démarrage de leur mission, et l'Etat a assuré une écoute et un accompagnement du processus en permanence jusqu'à la fin de la concertation. La sous-préfète de l'arrondissement de Béthune a été présente à presque tous les événements de la concertation, et le préfet du département a participé à la réunion de synthèse. Enfin un point téléphonique hebdomadaire a été organisé entre les garants et la sous-préfète, tout au long de la préparation et du déroulement de la concertation. Ces échanges ont été très utiles à l'organisation de la concertation.

Au-delà de ces échanges, les garants et ACC ont sollicité à plusieurs reprises les représentants de l'Etat pour s'exprimer au cours de la concertation. Considérant que l'Etat est porteur de la politique industrielle et énergétique dans laquelle s'inscrit le projet de Gigafactory, et qu'il finance de façon très importante le projet, l'Etat peut être considéré ici comme un co-porteur du projet, bien au-delà de son rôle habituel d'instructeur et d'autorité autorisant le projet. L'Etat, à travers ses agences (Ademe) et ses services centraux (Ministre déléguée à l'Industrie, DGEC, etc.) et déconcentrés (Sous-préfecture, DREAL, DDTM, SGAR, S3PI, etc.) a donc été sollicité et est intervenu à de nombreuses reprises au cours de la concertation.

Le dispositif de concertation dans ses grands traits :

- **Une concertation structurée à trois échelles**

Puisqu'il s'agit d'un projet avec des enjeux socio-économiques et environnementaux forts tant au niveau international, national que régional, l'organisation et le déroulement de la concertation ont été pensés à plusieurs échelles.

Une échelle nationale :

Cette concertation représente le premier grand débat d'orientation générale sur la mobilité électrique en France. Dans la lettre de mission des garants, la Présidente de la CNDP estimait qu'un "débat de fond doit [...] pouvoir se tenir à l'occasion de ce projet sur l'opportunité de développer un parc automobile électrique".

Le débat à l'échelle nationale, à travers des webinaires, a donc été conçu pour impliquer de nombreux décideurs, pas seulement ACC, mais aussi l'Etat et les acteurs associatifs, politiques, syndicaux, universitaires du domaine. A titre d'exemple, la Ministre déléguée à l'Industrie Agnès PANNIER-RUNACHER a introduit l'un des webinaires à travers une intervention pré-enregistrée, sur la stratégie, les objectifs et les moyens mis en œuvre par l'Etat français pour assurer le développement de la filière de la mobilité électrique. Il s'agissait également de mobiliser à l'échelle nationale un public très large et des intervenants de divers horizons. Les garants ont fait un travail d'identification des personnes intéressantes à mobiliser, à faire intervenir, des spécialistes des questions des transports, de transition énergétique... dans toute la France.

Les trois webinaires nationaux ont eu pour thème :

- La mobilité électrique au service de la transition énergétique - le 16 mars 2021
- La politique industrielle en faveur de la mobilité électrique - le 30 mars 2021
- Les impacts environnementaux des batteries - le 13 avril 2021

Un communiqué de presse a été publié par la CNDP pour mobiliser autour de ces événements nationaux.

Une échelle régionale :

L'échelle régionale a paru la plus adaptée au traitement des questions d'emplois et de formation. Un webinaire régional a été prévu sur la question spécifique du tissu industriel et de l'emploi dans les Hauts-de-France qui a réuni des acteurs de la région dont des directeurs d'agence Pôle Emploi du territoire, des représentants de l'Etat dans les Hauts-de-France, des représentants de la Région...

Un atelier a été conçu pour compléter cette vision et produire des propositions concrètes sur ce sujet avec un public élargi.

Une échelle locale :

Les questions d'impact environnemental local et de risque ont été traitées à travers une réunion locale dédiée, et quatre rencontres de proximité ont permis d'aller vers les habitants du bassin de vie.

Les réunions d'ouverture et de synthèse ont également été organisées à l'intérieur du périmètre de proximité, à Billy Berclau et à Lens.

Toutes les réunions ont été organisées dans le strict respect des mesures sanitaires. Les réunions qui ont pu se tenir en présentiel permettaient également la participation à distance. Dans le cas où les mesures gouvernementales empêchaient leur tenue en présentiel, à deux reprises, les réunions publiques ont eu lieu en distanciel pur.

● **Diversité de moyens de diffusion et de participation**

Pour pouvoir répondre à cet objectif de mobilisation à plusieurs échelles, divers moyens de diffusion et de participation ont été déployés tout au long de la concertation.

Pour informer le public présent sur le territoire, un dispositif d'annonce et d'information a été déployé sur les communes concernées par le projet en distribuant la synthèse du dossier de concertation dans les boîtes aux lettres des habitants de ces communes, à travers l'organisation de rencontres de proximité sur des lieux clefs du territoire comme les marchés et les centres commerciaux où étaient mis à disposition des exemplaires du dossier de concertation ainsi que de sa synthèse ainsi qu'une exposition itinérante sur le projet. Ces documents étaient également disponibles dans les différents lieux ouverts au public de ces communes.

Plusieurs outils d'information ont également été mis à disposition en ligne comme le site de la concertation ainsi

qu'une page Facebook sur lesquels sont téléchargeables le dossier de concertation, sa synthèse et les comptes-rendus et les replays des événements organisés dans son cadre. Une revue de presse ainsi qu'une documentation étaient également disponibles pour approfondir les éléments évoqués dans le dossier de concertation et pour mieux comprendre les enjeux liés au projet.

Pour participer, plusieurs modalités d'échanges ont été organisées et des outils d'expression ont été mis à disposition pour permettre au public de s'exprimer et recueillir ses contributions :

- Un court questionnaire, accessible à tout moment sur le site internet et via un QR code figurant sur tous les supports d'information mis à disposition du public
- Un coupon à remplir, attaché à la synthèse du dossier de concertation, pré-affranchi aux tarifs de la Poste, pour adresser questions et avis par voie postale à ACC ;
- Un formulaire de dépôt d'avis et de questions, accessible sur le site internet à partir de l'ouverture de la concertation, le 25 février 2021, et jusqu'à la clôture, le 23 avril 2021 ;
- Un formulaire papier et une urne mis à disposition au cours des rencontres publiques assurées en présentiel, ainsi que dans certains lieux publics des communes concernées par le projet
- La possibilité de contacter les garants à tout moment via mail (adresses disponibles sur le site ou tél)
- Les détails sur les rendez-vous de la concertation étaient disponibles sur le calendrier sur le site.

● **Les rendez-vous de la concertation :**

- Une réunion publique d'ouverture de la concertation, à Billy-Berclau, mercredi 10 mars 2021 ;
- Un atelier sur les thèmes des compétences-formations, à Béthune, jeudi 25 mars 2021 ;
- Une réunion publique sur la sécurité industrielle, à Douvrin, mercredi 7 avril 2021 ;
- Une série de trois webinaires nationaux sur les thèmes de la mobilité électrique (mardi 16 mars 2021), de la politique industrielle en faveur de la mobilité électrique (mardi 30 mars 2021) et des impacts environnementaux des batteries (mardi 13 avril 2021) ;
- Un webinaire régional sur les thèmes de l'emploi et du tissu industriel dans les Hauts-de-France, lundi 15 mars 2021 ;
- Des rencontres de proximité au plus près de vos lieux de vie du quotidien (marchés, centres commerciaux...) ;
- Une participation sur une émission TV
- Une participation à une émission de radio régionale ;
- Une réunion publique de restitution, à Lens, mardi 20 avril 2021.

AVIS SUR LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

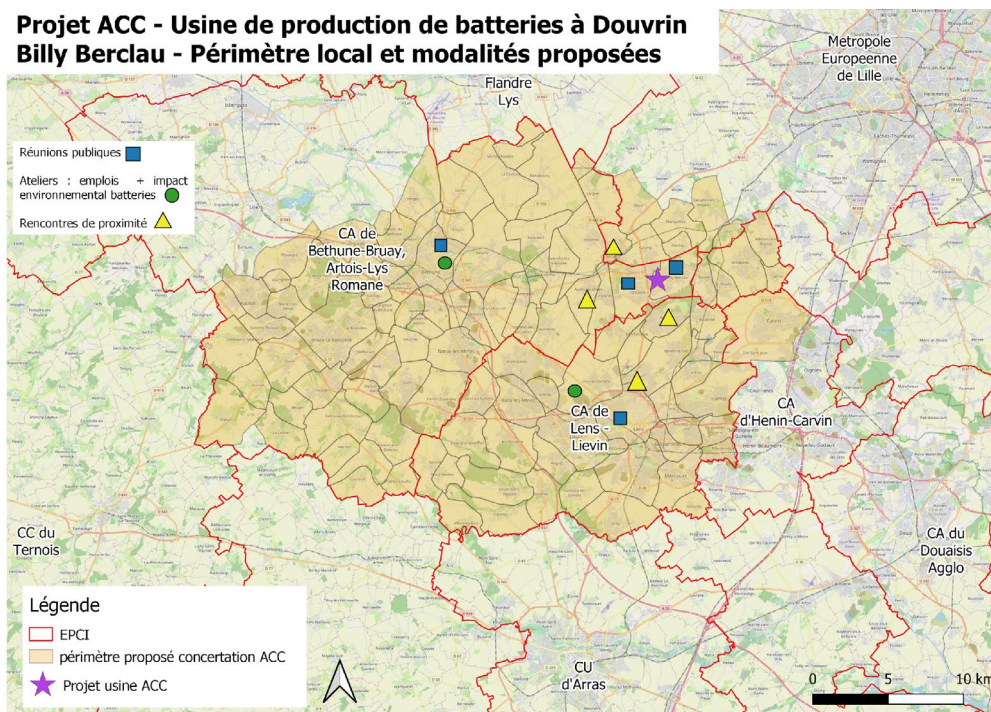
La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits. Dans cette partie, nous verrons les éléments clés de la concertation, et si le public a pu exercer réellement ces droits.

Les dates clés de la concertation

- ACC a saisi la CNDP le **2 novembre 2020**.
- Le **4 novembre 2020** la CNDP a décidé d'organiser une concertation.
- Par la décision N°2020/132/GIGAFACTORY DOUVRIN (62)/2, le 16 **novembre 2020**, Madame Anne Girault et Monsieur Etienne Ballan sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet GIGAFACTORY de construction d'un site de production de batteries à Douvrin / Billy-Berclau.
- La concertation préalable sur le projet GIGAFACTORY s'est déroulée du **25 Février au 23 Avril 2021**.
- Le bilan des garants est transmis pour publication à ACC le **23 mai 2021**.

Les 3 périmètres de la concertation

- Périmètre de proximité : bassin de vie de Lens et Béthune



- Périmètre régional : Région Hauts de France
- Périmètre national : toute la France

Les documents de la concertation

- **1 exemplaire du dossier de concertation** disponible sur le site de la concertation

- **1 page Facebook**
- **1 exemplaire de la synthèse** du dossier de concertation (12 pages) disponible sur le site de la concertation, et diffusé dans les boîtes aux lettres sur le périmètre de proximité
- **2 kits** disponibles sur le site de la concertation : 1 kit presse et 1 kit communication
- **2 brochures** disponibles sur le site de la concertation : dossier de presse et communiqué de presse de lancement de la concertation
- **Des centaines de brochures de la synthèse du dossier de concertation** distribuées lors des rencontres de proximité
- Les comptes-rendus des événements publics disponibles sur le site de la concertation
- **2 fiches thématiques** disponibles sur le site de la concertation
- **4 panneaux d'exposition** présentant : les éléments clés du projet, ses effets et les modalités de la concertation mis à disposition lors des rencontres de proximité

Les événements publics de la concertation

- **1 réunion publique d'ouverture** à Billy-Berclau **le mercredi 10 mars 2021**
- **1 webinaire régional** sur le thème "emploi et tissu industriel dans les Hauts de France" **le lundi 15 mars 2021**
- **3 webinaires nationaux** thématiques : la mobilité électrique (**mardi 16 mars 2021**), la politique industrielle en faveur de la mobilité électrique (**mardi 30 mars 2021**) et les impacts environnementaux des batteries (**mardi 13 avril 2021**)
- **1 atelier** sur le thème "compétences et formation" à Béthune (Visio) **le jeudi 25 mars 2021**
- **4 rencontres de proximité** : Carrefour d'Auchy-les-Mines (**mercredi 10 mars 2021**), marché de Liévin (**mercredi 24 mars 2021**), marché de La Bassée (**jeudi 25 mars 2021**), marché de Wingles (**mercredi 7 avril 2021**)
- **1 réunion publique (en visio)** sur le thème de la sécurité industrielle à Douvrin **le mercredi 7 avril 2021**
- **1 participation à une émission de radio** en direct **le mercredi 7 avril 2021** pour Radio Plus
- **1 participation à une émission de télévision** diffusée **le jeudi 9 avril 2021** sur Télé Gohelle
- **1 réunion publique de restitution** à Lens **le mardi 20 avril 2021**

Les chiffres clés de la participation

- **1800 connexions** enregistrées sur le site internet
- **Une vingtaine** de questions posées via le site de la concertation
- **Une dizaine d'avis et de contributions** déposés sur le site de la concertation
- Les rencontres de proximités ont permis d'échanger oralement avec **plus de 200 personnes**
- **126 réponses** au guide d'entretien utilisé pour recueillir les arguments lors des rencontres de proximité
- **381 réponses** au questionnaire de la concertation recueillies via le site de la concertation

- **326 réponses** aux cartes T
- En tout **800 participants** aux événements publics

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Au-delà de la rencontre avec les services de l'Etat et de quelques élus, ACC n'avait pas encore interagi fortement avec le territoire, mais l'existence du projet était connue à travers les annonces de la presse (77 % des habitants ayant renvoyé la carte T avaient une connaissance préalable du projet). La concertation a permis à la société ACC de faire connaître beaucoup plus largement et plus en détail son projet. Tout d'abord car la société a accéléré pendant la préparation de la concertation son rythme de rencontre avec les acteurs locaux. Ensuite parce que la concertation a permis à ACC d'expliquer son projet dans de nombreux espaces, y compris médiatiques à travers les émissions de radio et de télévision locales.

Concernant la qualité de l'information fournie par ACC, elle a nécessité des échanges nombreux avec les garants, car les informations d'ACC étaient fréquemment trop générales, voire évasives sur certains sujets. Les réponses aux questions internet ont également fait l'objet de nombreux compléments demandés par les garants. Ceci était dû au fait que le développement du projet est très récent, et de nombreuses questions n'ont pas été encore investiguées. ACC a eu recours à des ressources externes pour fournir des informations plus complètes. In fine, la qualité de l'information fournie par ACC dans le dossier de concertation, puis au cours des échanges, a été jugée satisfaisante par les garants.

Du point de vue du public, l'accès à l'information a été assuré de façon satisfaisante : la plate-forme numérique a fonctionné sans problème majeur, et a permis à toutes les personnes intéressées de prendre connaissance du projet. Le projet ACC a bénéficié d'une bonne couverture médiatique, auquel la conférence de presse associée au lancement de la concertation a contribué. A l'échelle locale, la diffusion de la synthèse de 12 pages du dossier à un grand nombre de personnes (550 000 habitants) a rencontré un écho important, avec 310 cartes T retournées par courrier, et le fait que les personnes rencontrées en rencontres de proximité ont souvent indiqué avoir reçu le document chez eux. A cette même échelle, les émissions de télévision et de radio ont également donné un écho plus large à la diffusion de l'information, même si elles ont été organisées un peu trop tard dans le calendrier pour provoquer une mobilisation plus importante vers les réunions. A l'échelle régionale et nationale, l'information du public a été un peu moins relayée. Si la presse spécialisée sur les questions automobiles a suivi la concertation, elle n'a pas touché largement le grand public, et la diffusion de l'information est restée assez limitée aux personnes déjà intéressées ou connaissant le sujet.

Malgré cette réserve, on peut considérer que le public a pu avoir accès à une information sincère et assez complète sur la plupart des sujets, et dans de bonnes conditions.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La mobilisation du public a été rendue particulièrement difficile par la crise sanitaire due au Covid-19, qui a obligé à caler des horaires avant le couvre-feu, et a pu décourager certains participants.

Globalement, toutes les réunions prévues ont cependant été tenues aux dates et horaires planifiés. Seulement deux réunions prévues en présentiel ont été « basculées » en distanciel, à savoir l'atelier sur l'emploi et la formation, prévu à Béthune, et la réunion sur les risques industriels et l'environnement, prévue à Douvrin. Si ces changements

ont été dommageables à la participation, notamment pour l'atelier emploi, très attendu, on doit se féliciter que la plupart des réunions aient pu se tenir malgré tout, et dans des conditions très satisfaisantes. Les services de l'Etat ont facilité grandement cette organisation, en considérant que la concertation obéissait à une procédure obligatoire et dérogeait donc aux interdictions de rassemblement. Enfin, pour compenser la plus faible participation du grand public aux réunions basculées en distanciel, ACC a réalisé des micro-trottoirs sur le territoire sur les thèmes de ces réunions : les vidéos ont ensuite été utilisées pour lancer la discussion lors des dernières réunions de la concertation.

Les conditions de l'échange lors des réunions ont permis l'expression du public dans des proportions satisfaisantes, et une certaine interactivité. ACC a accepté de rester concis dans son expression, et les intervenants, parfois très nombreux, ont également respecté des temps de parole très brefs. De fait, la plupart des questions posées en réunion ont reçu une réponse directement en réunion. Même lors des webinaires nationaux, où les temps de présentation par des experts étaient assez importants, les participants ont salué les qualités de l'échange. Les garants ont proposé à chaque réunion une synthèse brève des échanges, en relevant les idées principales, les points d'accord et de controverse.

Si les questions ont été nombreuses, et ont permis de dynamiser les échanges, les propositions concrètes pour modifier ou amender le projet sont restées peu nombreuses, et les alternatives ou l'option zéro ont été peu débattues. Par ailleurs, les représentants syndicaux et les élus locaux ont mené une contestation vive des décisions de Stellantis sur le devenir de la Française de mécanique, mais n'ont pas manifesté ou investi en nombre les réunions de concertation. Ils s'y sont cependant exprimés clairement sur ce sujet.

Le grand public, enfin, s'est assez peu mobilisé au cours des réunions, mais a répondu aux autres sollicitations, à travers les cartes T, le questionnaire et les rencontres de proximité. Il s'agit là d'un public local principalement, et comme indiqué plus haut, le public régional et surtout national, a été moins bien informé et a trop peu participé aux webinaires nationaux, au regard de l'importance des enjeux soulevés par le projet sur les choix industriels, environnementaux et budgétaires du pays entier.

SYNTHÈSE DES ARGUMENTS EXPRIMÉS

Cette partie présente l'ensemble des arguments qui ont été échangés lors de la concertation. Ceux-ci s'organisent autour de trois grands champs : les questions d'emploi et de formation, la question du développement de la mobilité électrique et des batteries, et enfin les caractéristiques environnementales et sociales du projet de Gigafactory.

I- Un projet soutenu et attendu pour les emplois qu'il promet

Emploi et formation sont des thématiques majeures abordées pendant la concertation. Elles ont fait l'objet de nombreuses interrogations et ont été traitées de façon constante sur différents registres : le nombre et les caractéristiques des emplois concernés, les dispositifs d'accompagnement, l'évolution de l'emploi dans la Région, etc. Dans les cartes T envoyées par les habitants du secteur, une écrasante majorité (215 sur 326) mentionnent les questions d'emploi.

La concertation préalable s'est organisée sur différents registres et moments d'échanges permettant de faire progresser la compréhension de ce sujet en transparence :

- ✓ Un traitement important dans le dossier de concertation
- ✓ Un webinaire sur le tissu industriel et l'emploi dans les Hauts-de-France le 15 mars
- ✓ Un atelier de proximité le 25 mars sur emploi et compétences, finalement tenu en distanciel
- ✓ La réponse à ces questions lors des rencontres de proximité
- ✓ La réponse régulière à des interrogations pendant les webinaires et sur le Tchat
- ✓ Les réponses aux questions des auditeurs sur ce sujet lors de l'émission de radio

L'ensemble de ces éléments constitue un premier socle de compréhension et sont disponibles sur le site internet de la concertation. La concertation n'a pas épuisé le sujet et ces échanges ont vocation à se poursuivre par la suite à plusieurs niveaux : au sein d'ACC dans le cadre d'un processus de recrutement progressif, au niveau du bassin d'emploi et de la Région avec la mise en œuvre des dispositifs opérationnels des politiques publiques et de réponse aux transitions industrielles du bassin d'emploi. Et enfin au niveau national, comme souligné par les différents acteurs dont la Ministre déléguée à l'Industrie lors de son intervention. Également, on peut souligner que la concertation s'est tenue dans un contexte particulier tenant à la fermeture de Bridgestone et aux diverses annonces de Stellantis sur la Française de Mécanique, autant de débats qui ont constitué une toile de fond de la concertation.

● **Un territoire très fortement en demande**

La réunion d'ouverture de la concertation préalable qui s'est tenue le 10 mars a mis en avant les attentes du territoire local et régional en matière d'emplois et la volonté collective des acteurs de contribuer à la réussite du projet. C'est ce qui ressort des différentes interventions des acteurs publics. Ainsi la sous-préfète de Béthune salue l'implantation du projet ACC sur le territoire du bassin béthunois et indique que les acteurs locaux, tout comme les services de l'Etat, ont accueilli cette annonce avec beaucoup d'intérêt. Elle insiste sur l'importance de voir cette échéance comme une opportunité de renouveau et d'innovation, et sur l'importance pour le pays et le territoire béthunois de prendre leur part dans le marché croissant de l'électromobilité. Pour elle, le projet porté par ACC deviendra un des symboles de la reconquête industrielle et d'une relance de l'innovation dans le secteur de l'automobile sur le Béthunois. Elle souligne qu'il sera le porte-étendard d'une troisième révolution industrielle et

du retour à la production locale d'équipements d'intérêt national.

La question de l'emploi a été de nombreuses fois abordée lors des rencontres de proximité. Les personnes soulignent le côté positif en termes d'emplois de ce projet, critère placé en tête pour qualifier l'intérêt du projet. Des doutes sont cependant exprimés sur le côté tardif du projet, le bénéfice global face à la perte d'emplois de la France de Mécanique, le potentiel de reclassement des emplois perdus et la réalité des chiffres de création d'emploi. Un questionnement régulier a été également exprimé sur les processus de recrutement : où postuler, comment, quand ? et ceci autant pour les emplois de l'usine que pour les emplois indirects qui se trouveront chez les sous-traitants et les activités induites par le projet.

- **Un écosystème industriel mobilisé pour la réussite du projet**

Lors de la réunion de clôture, les présidents des deux communautés d'agglomérations et du SIZIAF ont clairement indiqué que le monde économique et politique était prêt à développer un écosystème et à transformer l'opportunité de ce projet en force durable afin d'accompagner l'ambition de devenir leader européen de la batterie sur le territoire.

S'agissant de la synergie industrielle, le Président du SIZIAF et le représentant de la Région signalent que l'objectif est de développer la sous-traitance sur le territoire avec les entreprises déjà existantes mais également d'en accueillir de nouvelles. Pour accompagner cette dynamique, il précise qu'une task force industrielle a été mise en place, avec le savoir-faire de Nord France Invest. Il ajoute que les forces régionales de recherche et d'innovation que sont les pôles de compétitivité, les organismes de recherche et les établissements d'enseignement supérieur se sont déjà positionnés sur le sujet : l'enjeu étant de créer rapidement un pôle d'excellence autour du véhicule électrique sur le territoire.

- **Une mutation technologique complète de la filière avec des implications majeures en termes d'emplois et de compétences**

S'agissant d'une grande mutation industrielle en cours dont il faut savoir appréhender les impacts, l'intervention de la Ministre déléguée à l'Industrie, Agnès Pannier-Runacher, a présenté les orientations de l'Etat pour accompagner la mutation de la filière. La Ministre a souligné que l'Etat se bat tous les jours pour trouver des solutions à ces sites en restructuration en recherchant des activités pour pérenniser l'emploi industriel et en accompagnant les territoires pour se diversifier et recréer des emplois industriels dans d'autres secteurs. Plus largement, dans le cadre du plan de soutien à la filière automobile, l'Etat accompagne l'ensemble de la filière pour anticiper au maximum des projets de diversification et de modernisation. Près de 250 projets, aujourd'hui essentiellement portés par des PME, sont accompagnés depuis septembre 2020, représentant plus de 600 millions d'euros d'investissements industriels. C'est également le sens de l'intervention d'Olivier David, chef du service climat et efficacité énergétique au Ministère de la Transition Ecologique, qui indique que le projet de développement de la mobilité électrique est un projet pour le climat, pour l'environnement, un projet économique pour les ménages et un projet industriel, l'idée étant de développer des emplois en France.

Ces premières interventions ont été complétées par l'éclairage de plusieurs organismes et experts travaillant sur ces sujets au niveau national et régional.

Jean-Luc Brossard, représentant de la PFA - professionnels de la filière automobile - indique que la filière groupe motopropulseur représente en France entre 50 000 et 55 000 emplois directs. Il explique que des pertes d'emplois vont être entraînées par la transition vers le moteur électrique et la diminution de la production de moteurs thermiques. Ces pertes sont estimées entre 15 000 et 20 000 emplois dans la filière groupe motopropulseur, d'après une étude menée par l'Observatoire de la Métallurgie, en partenariat avec la PFA, la FIEV, la Fédération de La Plasturgie et des Composites et le Groupement Plasturgie Automobile (GPA). Jean-Luc BROSSARD indique qu'il s'agit de voir comment compenser ces pertes, par exemple :

- La fabrication de cellules et modules de batteries : toute tranche de 10 GWh doit pouvoir amener environ 800 emplois complémentaires ;
- La mise en place de l'électronique de puissance, qui peut permettre de créer entre 3 000 et 4 000 emplois complémentaires ;
- Les industries nouvelles, comme l'hydrogène ;
- La réintégration d'activité en interne par les constructeurs.

Selon la PFA, ces actions permettront de compenser en partie, mais pas totalement, les pertes d'emplois.

Jean-Marie Robert de la CFDT a complété les données de cadrage précédentes par une vision globale des évolutions de l'industrie automobile qui employait 330 000 personnes en 2004 et représente aujourd'hui 200 000 emplois directs, soit une baisse de plus de 30% de l'emploi au cours des quinze dernières années et 50 % en vingt ans. Deux phénomènes sont selon lui à l'origine de la baisse des effectifs évoquée :

- Le gain de compétitivité, qui se traduit par de moins en moins de personnes pour faire de plus en plus de véhicules ;
- Les arbitrages effectués par les constructeurs, dont certains décident notamment de délocaliser des productions. Il donne pour exemple l'externalisation de la fabrication de la Clio et de la Peugeot 208. La réponse en termes d'emplois tient donc également à la possibilité de produire non seulement les batteries en France mais également les véhicules en entier.

Plus généralement, l'intervention de Jean Marie Robert appelle également à une « transition juste », entre le monde du moteur thermique et celui de l'électromobilité, c'est-à-dire à une transition qui soit juste d'un point de vue économique et social pour l'ensemble des salariés du secteur automobile. Cette question est actuellement traitée dans le cadre d'un travail commun entre FNH, CFDT et Fondation Européenne pour le climat sur la transition dans la filière automobile. L'intervention d'Olivier Verhaeghe, consultant pour l'Observatoire des métiers de la métallurgie, a apporté des précisions sur les nouveaux métiers dans le cadre de l'électrification des véhicules. Il explique que le développement de l'électromobilité s'accompagne de besoins importants de métiers de conception et ingénierie.

- **L'impact d'ACC sur le territoire et sur la dynamique de l'emploi et des compétences**

Le message porté par l'ensemble des acteurs sur la dynamique des emplois et des compétences est clair : au niveau du bassin d'emploi, la fin des moteurs thermiques à l'horizon 2040 doit être perçue dans son ensemble et il convient d'outrepasser l'idée d'une fin en soi pour le secteur de l'automobile, pour envisager un processus de destruction et de création parallèle. Ce projet est vu comme une opportunité pour la Troisième Révolution Industrielle et le retour de la production industrielle en France.

L'Etat et les collectivités territoriales ont ainsi présenté les motivations de leur soutien financier au projet : un fort ancrage régional de l'industrie automobile ; la présence des compétences nécessaires ; la mutation industrielle vers la mobilité électrique qui représente une opportunité à la fois pour l'environnement et le climat et pour l'économie et l'emploi. C'est également l'engagement que porte l'ADEME, à travers le besoin d'adaptation des métiers de l'automobile aux nouvelles technologies et le nécessaire accompagnement vers la mutation vers les technologies électriques, pour faire en sorte que l'ensemble des salariés du secteur automobile puissent intégrer cette nouvelle approche qu'est l'électromobilité.

Le message est partagé au niveau de la Région Hauts-de-France, région engagée dans la transition énergétique et dans le basculement de la filière du véhicule thermique vers le véhicule électrique ; les ateliers ont également été l'occasion de présenter très concrètement l'ensemble des dispositifs et moyens disponibles pour faire réussir ce basculement.

En complément Olivier Verhaeghe, note que dans le contexte de l'actualité économique locale, marquée notamment par la fermeture de l'usine Bridgestone et la baisse de l'activité de production de moteurs thermiques de PSA Douvrin, le projet d'ACC représente une opportunité d'assurer des passerelles professionnelles et de sécuriser des emplois pour les salariés de ces entreprises. Il indique qu'il convient, dans ce cadre, d'anticiper le besoin en formation et de travailler sur l'adaptation de la formation pour les demandeurs d'emplois et les travailleurs intéressés par une mobilité professionnelle vers ce projet industriel.

- **Emplois directs et écosystème industriel**

La concertation a porté à connaissance les informations disponibles sur l'emploi et les compétences visées par le projet de Douvrin Billy Berclau.

- ❖ Les emplois directs :

Les prévisions d'emploi ont été présentées à plusieurs reprises par ACC lors des ateliers et en réponse aux nombreuses questions posées sur le site et dans le tchat :

- Fin 2023 : 200 à 300 emplois
- Fin 2024 : 350 à 500 emplois
- Fin 2025 : 600 à 1 000 emplois.
- Fin 2030 : 1400 à 2000 emplois

Les grandes familles de métiers sont identifiées :

- Conducteurs d'installations de systèmes automatisés ;
- Métiers de la maintenance ;
- Logisticiens ;
- Techniciens qualité ;
- Encadrement de l'usine avec fonctions support ;
- Ingénieurs de développement et d'industrialisation

Le tableau suivant, présenté lors de l'atelier emploi et compétences, présente la répartition des postes entre les différents métiers :

Ordres de grandeur de la répartition des différents métiers en %	
Métiers de conduite d'installation de haute technologie	35%
Métiers de maintenance, logistique et de qualité	25%
Métiers d'opérateurs polyvalents	25%
Fonctions d'appui à la production et encadrement	15%

Tous les métiers d'ACC ne seront pas des métiers nouveaux, mais chaque recrutement se fera sur la base d'une compétence validée par l'entreprise. ACC a ainsi engagé avec les acteurs de l'emploi et de la formation de la région un certain nombre de travaux :

- La cartographie des compétences nécessaires ;
- L'état du potentiel de formation disponible ;
- La construction et validation des parcours de formation nécessaires pour rejoindre ACC.

❖ Les emplois indirects et induits dans l'écosystème industriel

Cette question relève de différentes étapes du projet, plus particulièrement l'étape de la construction et ensuite du fonctionnement de l'usine avec ses différents fournisseurs. ACC explique qu'il n'est pas possible à ce stade de chiffrer les emplois indirects et que les besoins seront multiples. D'après les estimations d'ACC, durant la phase de construction de l'usine en 2022-2023, jusqu'à 500 personnes en comptant les contractants et effectifs ACC, seront mobilisées à la réalisation des travaux. Chaque construction d'un nouveau bloc de production donnera lieu à la mobilisation de ressources provisoires pour mener à bien le chantier.

En complément, La CCI a proposé un chiffre de 3,5 emplois indirects (équipementiers, services, etc.) pour un emploi direct chez un constructeur, mais ce chiffre est à nuancer puisque ACC n'est pas un constructeur proprement dit, mais bien un fournisseur du constructeur. Plutôt que des chiffres, les acteurs mettent en avant l'intérêt de constituer autour d'ACC un écosystème industriel. Ainsi dans sa contribution, le Pôle métropolitaine de l'Artois indique :

« Il reviendra au territoire de s'en saisir pour exploiter cette implantation et s'affirmer, au cœur de la Région des Hauts-de-France, comme le « territoire de la mobilité électrique » :

- *Pour les filières de l'automobile, leurs batteries, les équipements, les motorisations.*
- *Mais aussi dans les autres modes de transport où les motorisations alternatives aux énergies fossiles se développent.*
- *L'ambition et la notoriété du projet ACC constitueront un formidable levier d'attractivité et de visibilité. »*

● **D'une création nette d'emploi à un remplacement incertain**

Au-delà des chiffres de création nette d'emplois présentés par ACC, la concertation a montré le décalage dans le temps entre la baisse des emplois dans le secteur automobile « thermique » et la progressivité de la création d'emploi dans la filière du véhicule électrique et de la batterie.

Ces incertitudes et questionnements s'expriment à différents moments dans la concertation et se trouve résumée par un participant qui exprime « une inquiétude quant à la transition d'un modèle industriel basé sur le moteur thermique dans les Hauts-de-France, vers un modèle basé sur le véhicule électrique. Il y aura des pertes et une période transitoire très compliquée pour la région. La réalité de cette transition et de son étalement dans le temps demande donc à être précisée ». C'est également le sens de la déclaration d'un représentant de FO dans la Voix du Nord le 10 avril 2021 faisant suite à la manifestation qui a réuni environ 1000 personnes à la suite de l'annonce du transfert de la fabrication du moteur EPGen3 en Hongrie. Pour Eric Delabroye : « l'arrivée d'ACC est une très bonne chose. Nous sommes heureux de les accueillir. Cependant, ce n'était pas prévu de remplacer nos emplois. Cela devait être une activité supplémentaire ». L'article souligne que le transfert des salariés est loin d'être garanti : « nous n'avons aucune visibilité sur le nombre de salariés qui pourraient être employés. En plus c'est un métier différent qui requiert des compétences différentes ».

A ces incertitudes, les déclarations de Stellantis apportent une réponse : selon Arnaud Deboeuf, directeur industriel de Stellantis dans la Voix du Nord du 29 avril 2021 : « il faut que les gens qui font du thermique aujourd'hui se reconvertisent pour faire de l'électrique demain » et un peu plus loin « la transition vers le véhicule électrique va se faire par vases communicants : au fur et à mesure de la montée en puissance de la Gigafactory, l'usine mécanique déclinera ». Côté ACC, les créations d'emplois annoncées à ce stade s'étalent dans le temps, jusqu'à 2030 et entre 1400 à 2000 emplois et ces chiffres dépendent de la compétitivité réelle d'ACC et du niveau du marché automobile européen.

Face à processus de transition que l'on visualise bien, plusieurs interrogations ressortent des débats :

- Un constat : une baisse globale des emplois dans la filière passant de la thermique à l'électrique, constatée au niveau national. Elle a vocation à se poursuivre et ne sera pas compensée totalement par l'émergence de nouvelles technologies et filières
- Une variable d'ajustement tient dans un meilleur taux d'intégration de la filière et le maintien de l'assemblage des véhicules en France, question qui renvoie à la politique industrielle de l'Etat et aux stratégies des industriels
- Un temps nécessaire pour préparer la transition comme rappelé par Jean Marie Robert : « il faut prendre le temps de faire monter en compétences les individus et les territoires, et maintenir autant que faire se peut les activités en lien avec l'industrie d'aujourd'hui, pour gérer de façon intelligente et progressive la transition. La souveraineté ne passe pas que par l'approvisionnement en matières premières, elle passe aussi par le traitement industriel mis en œuvre »
- Dans tous les cas, les emplois à venir qui demandent des compétences différentes de celles actuellement disponibles, d'où l'importance majeure de l'anticipation, de la préparation et du dialogue entre l'ensemble des acteurs, c'est une volonté forte des acteurs réunis pendant la concertation, rassemblés pour faire réussir ce projet.
- La montée en charge progressive des emplois se fait côté ACC avec comme premier critère la compétence, le recensement actuel des besoins en emplois et des compétences est en cours
- Autour de la batterie électrique, l'émergence de nouvelles filières régionales sur le recyclage portées notamment dans le cadre de REV3 et du pôle de compétitivité TEAM 2 présente un vrai potentiel de création d'emplois. L'objectif pour les acteurs régionaux est que le projet d'ACC soit le pilier d'une nouvelle filière, d'un nouvel écosystème.

Temporalité, anticipation et transparence dans la transition, autant de sujets qui ont vocation à inspirer la poursuite d'un travail collectif sur ces sujets. **Voir Recommandations #11, 12 et 13**

- **La recherche en région Aquitaine et/ou dans les Hauts de France ?**

L'activité recherche du projet ACC est localisée pour l'instant en région Aquitaine essentiellement dans le centre de R&D d'ACC à Bruges près de Bordeaux, et pour le développement sur le site de Nersac. Une partie des activités de développement sera à l'avenir localisée à Douvrin/Billy-Berclau. Cette localisation se justifie car les installations seront livrées à partir du second semestre 2021 pour la mise en marche de l'usine pilote de Nersac. Il s'agit de technologies coûteuses et volumineuses, qu'il n'est pas possible de déployer sur plusieurs sites. Les premiers salariés de l'usine ACC de Douvrin/Billy-Berclau devraient suivre une formation dans cette usine pilote.

En réponse à de nombreuses questions sur ce sujet, ACC précise que si le centre de R&D n'est pas localisé dans les Hauts-de-France, cela ne signifie pas qu'il n'y aura pas d'activité de recherche dans la région. Par ailleurs, la concertation a mis en avant l'important tissu de recherche existant dans la région. ACC a indiqué souhaiter développer des partenariats dans la région Hauts-de-France, dans le domaine de la recherche. Pour cela ACC est déjà en contact avec des laboratoires et entreprises de la région. **Voir Recommandation #10**

- **Tous les acteurs du territoire sont mobilisés pour répondre aux besoins d'emplois et de compétences**

La concertation a mobilisé l'ensemble des acteurs avec un sujet en commun : l'adaptation entre les compétences

disponibles sur le territoire et les compétences nécessaires pour le projet ACC. Les acteurs de la formation et de l'emploi ont souligné l'importance d'un travail partenarial avec ACC pour identifier les compétences nécessaires et mettre en place les dispositifs de formations initiales ou complémentaires pour répondre à ce besoin et ceci avec un double enjeu d'accompagnement, à la fois d'ACC dans la recherche de compétences et l'accompagnement des chercheurs d'emplois pour développer leurs compétences. Autour de la table dans la concertation, l'ensemble des acteurs ont été réunis : Région, Pôle Emploi, Chambre de Commerce et d'Industrie des Hauts-de-France et L'Union des industries et métiers de la métallurgie (UIMM).

D'autres échanges sont également envisagés par ACC notamment avec les représentants de l'Éducation Nationale et des organismes de formation. Ces échanges ont mis en avant d'une part une volonté commune d'anticiper les besoins de formation et d'autre part l'existence de moyens pour répondre à ces enjeux.

C'est également le sens de la dynamique de Rev3 : différents travaux sont menés avec les acteurs territoriaux, notamment le Conseil Régional, mais aussi l'ADEME, pour déterminer quels seront les emplois du futur et mettre en place les formations adaptées. Philippe Vasseur, président de REV 3, souligne la volonté d'apporter une réponse collective aux questions de formation et précise que la mise en place de l'action de formation est d'ores-et-déjà en cours.

En lien avec cette mobilisation, ACC est en train de recenser les futurs types d'emplois et de compétences nécessaires à terme. ACC a prévu de travailler avec les acteurs régionaux pour la réponse aux besoins de formation. Des plans de formations internes vont part ailleurs être prévus, au sein d'ACC. En outre, l'usine pilote d'ACC à Nersac, près d'Angoulême, contribuera à former les salariés de l'usine de Douvrin/Billy-Berclau.

- **Les processus de recrutement**

La concertation a fait apparaître de nombreuses questions sur les processus de recrutement pour l'usine, pour le chantier et ensuite pour les marchés qui seront confiés aux différents fournisseurs.

ACC a rappelé plusieurs fois que toutes les candidatures pertinentes en termes de compétences par rapport aux besoins de nouveaux métiers, mais aussi en termes de motivation, seront examinées avec beaucoup d'intérêt. ACC a également tenu à préciser que même si PSA/Stellantis et ACC sont deux entreprises différentes, des échanges réguliers ont lieu avec l'usine PSA de Douvrin sur le sujet des compétences et des besoins. Sur ce point, la question a été posée à ACC de savoir si les salariés de la FM seraient prioritaires pour les emplois d'ACC. Au début de la concertation, ACC a répondu que le recrutement se ferait essentiellement sur la compétence, mais au fur et à mesure des débats, la position d'ACC a évolué vers l'idée que les emplois d'ACC devaient en effet remplacer les emplois de la Française de Mécanique.

Par ailleurs, en réponse également à des questions spécifiques, ACC a indiqué qu'effectivement les contrats d'apprentissage et de professionnalisation sont une bonne manière de former et d'intégrer des jeunes à l'entreprise et ACC a précisé y recourir pour une partie de ses besoins. Également une attention particulière est portée à l'identification des publics éloignés de l'emploi au sein d'ACC, la démarche de formation professionnelle engagée avec le soutien des territoires sera la clé. Une attention particulière sera portée à l'emploi des femmes.

A ce stade, les localisations des formations ne sont pas encore déterminées mais le recours à des formations dispensées dans la région doit contribuer de manière majeure au pourvoi des besoins d'ACC. Il est cependant également prévu des formations en région Aquitaine pour ce qui concerne les aspects technologiques.

Très concrètement, les postes feront l'objet d'une publicité sur le site d'ACC, via Pôle Emploi, et sur les réseaux sociaux. Les recrutements pour les emplois liés à la fabrication des batteries débuteront en 2023. Pour les emplois non directement liés à la fabrication des batteries, les recrutements commenceront progressivement à partir du second semestre 2021. Les modalités et le calendrier pour postuler seront précisés ultérieurement.

- **Un atelier qui préfigure le travail collectif sur l'emploi**

L'atelier emploi et compétences du 25 mars a permis de creuser l'ensemble des questions et de faire remonter des contributions. Le partage d'informations, les questions posées et répondues préfigurent les suites à donner pour poursuivre l'indispensable travail collectif. **Voir Recommandation #13**

Pour ACC trois points principaux ressortent de cet atelier :

- Une forte mobilisation des acteurs, un soutien important autour du projet sur le thème des compétences.
- La disponibilité de beaucoup de compétences existantes dans les Hauts-de-France.
- La nécessité de sensibiliser des candidats potentiels sur l'opportunité que représente l'implantation d'ACC, comme : le public féminin, les personnes des quartiers prioritaires. Avec l'aide des acteurs, des démarches sont à construire pour leur présenter les opportunités liées au projet.

Cet atelier met en évidence les réponses apportées aux trois grandes questions posées et les sujets qui restent à approfondir, que cela soit au niveau des acteurs publics, acteurs de la formation ou d'ACC.

- A la question sur les forces du territoire : les participants ont souligné l'importance de la culture industrielle en région Hauts de France et plus particulièrement dans la filière automobile. L'atelier a également fortement insisté sur la mobilisation collective des acteurs qui facilite le repérage des cibles, la forte capacité à former au sein des territoires, la mobilisation importante des institutions des acteurs institutionnels : Région, Communautés d'agglomérations, Siziaf, Préfecture, Pôle Emploi... Le constat de la nouvelle mutation industrielle que vit le territoire fait écho à l'histoire : la région montre qu'à chaque fois, elle a su relever le défi et s'adapter. Dans les forces du territoire, il est important de rappeler également le grand nombre de PME innovantes ainsi que les infrastructures autoroutières adaptées. Des organismes de formation sont présents sur le territoire pour l'adaptation des compétences et l'apprentissage des nouveaux métiers.
- A la question sur les attentes vis-à-vis d'ACC, les réponses ont porté sur l'emploi et sur les conditions d'accès à l'emploi mais également sur l'indispensable clarification des dispositifs et formations existantes :
 - Sur l'emploi, il est attendu des précisions sur les compétences, l'attention à l'emploi des femmes et des publics issus de quartiers prioritaires avec éventuellement le recours à des contrats en alternance.
 - Concernant les conditions d'accès à l'emploi, le sujet de l'accès à l'usine a bien été posé : s'assurer d'une adéquation du réseau de mobilité urbaine avec les besoins d'ACC (veille sur le travail posté...). Développer les parkings de covoiturage et développer la mobilité partagée au plus près des zones industrielles (mettre les acteurs autour de la table et mutualiser les plans de mobilité des entreprises locales afin de faciliter les déplacements des salariés). A cela s'ajoute également la question plus globale du logement et de l'attractivité de ces professions et du territoire.
 - Une demande également d'harmonisation, de clarification et de cohérence des différents dispositifs a également été mentionnée. C'est une remarque qui a également été faite lors des rencontres de proximité.
- A la question sur le développement des retombées sur le territoire en termes d'emplois, plusieurs pistes ont été évoquées : le développement d'une filière de recyclage, thème également abordé au niveau de la politique industrielle de la région, l'appel aux fournisseurs locaux et le développement de nouveaux

services pour les salariés, et le partenariat avec les structures d'insertion. L'accompagnement de la mobilité des salariés des entreprises du bassin est également abordé en lien avec la Française de Mécanique.

En clôture, ce sujet de l'emploi a été une nouvelle fois abordé avec un point d'alerte exprimé par France Nature Environnement (FNE) à ACC vis-à-vis des promesses d'emplois et les risques de réactions sociales si ces emplois n'étaient pas créés. Par ailleurs, la question de la relocalisation de la recherche dans les Hauts de France reste adressée à ACC et devra trouver une réponse.

Plus globalement, la question de l'emploi, avec la demande d'une relocalisation forte de la production de batteries mais également de la construction de véhicules comme de l'émergence d'une filière de recyclage a été exprimée par plusieurs intervenants. Lors de la réunion de clôture, les présidents des communautés d'agglomération ont insisté sur le fait que le projet ACC est très bien accepté par le territoire et que la population souhaite y être intégrée. Ce projet s'inscrit d'ailleurs dans la longue tradition industrielle de la région Hauts-de-France. Les élus ont tenu à cette occasion à remercier ACC pour avoir consulté les maires dès le début de la concertation.

II- Un projet porté pour contribuer à la transition, mais qui suscite des doutes sur son utilité sociale et environnementale

Si le véhicule électrique est considéré par l'Etat comme la solution pour décarboner les transports et présenté par les porteurs du projet comme le remplacement des moteurs thermiques, dont la mort est d'ores et déjà programmée, le débat sur son efficacité environnementale a été cependant controversé. Ainsi, si les acteurs s'accordent sur certains objectifs essentiels du projet, certains émettent des doutes sur l'impact climatique et environnemental global de la généralisation du véhicule électrique et du recours massif aux batteries.

- **L'enjeu prioritaire de la décarbonation des transports**

L'ensemble des participants se sont retrouvés sur un objectif commun : l'urgence de la décarbonation des transports. Alors que l'industrie et le logement ont connu des résultats significatifs en matière de réduction des émissions des gaz à effet de serre, le transport apparaît comme le mauvais élève de la lutte contre le changement climatique. Ainsi Christian de Perthuis indique que les transports ont été responsables de 31% des 441 millions de tonnes d'équivalent CO₂ émises en 2019 en France. Le transport routier représente un tiers de ces émissions, et les véhicules particuliers 70 % de ce tiers. Alors que les émissions nationales de gaz à effet de serre, hors secteur du transport, ont baissé de 30% depuis 1990, les émissions liées au transport ont elles augmenté de 10% sur la même période. Enfin, et surtout, il apparaît que le transport consomme 90% d'énergies fossiles, essentiellement issues du pétrole.

Cet objectif de faire enfin fléchir les émissions de carbone du secteur des transports apparaît donc prioritaire et n'est pas contesté par le public ou les autres acteurs. Pour Carole Mathieu, de l'IFRI, « la décarbonation du transport s'annonce comme la bataille climatique de la décennie » (webinaire du 30/03).

- **Un projet porté par l'Etat et les industriels pour la lutte contre le changement climatique**

L'Etat est intervenu dans la concertation pour préciser la vision qu'il propose en matière de décarbonation des transports. Celle-ci s'appuie surtout sur le changement de motorisation des véhicules. Pour la Direction Générale de l'Energie et du Climat (DGEC) du Ministère de la Transition Écologique, l'objectif est qu'il n'y ait plus de voitures diesel ou essence en circulation d'ici 2050. Le principe général retenu est que les particuliers roulent en voiture électrique, tandis que les biocarburants iront plutôt vers le transport aérien et la mobilité lourde. L'hydrogène sera valorisé dans le transport lourd et le BTP. Les batteries produites par ACC devraient donc équiper principalement les véhicules particuliers.

Cette vision a été jugée très claire, l'Etat jouant son rôle de planificateur en décrivant précisément " un monde où on circulera tous en véhicule électrique", même si les industriels reconnaissent devoir s'adapter très rapidement à des contraintes qu'ils n'avaient pas souhaitées au départ. Cet objectif de long terme a été précisé avec des étapes imposées aux industriels, qui doivent progressivement mettre en vente des véhicules émettant de moins en moins de GES. La réglementation européenne fixe ainsi un objectif de consommation moyenne des parcs de véhicules vendus par les marques : il est demandé aux constructeurs automobiles une baisse de 37,5% des émissions de CO₂ en 2030 par rapport à 2021 pour les véhicules particuliers, de 31% pour les véhicules utilitaires légers et de 30% pour les véhicules lourds.

Cette trajectoire vers la généralisation du véhicule électrique amène les industriels à faire des prévisions très ambitieuses. Ils jugent que l'explosion des ventes de véhicules électriques en 2020 constitue le décollage, souvent

annoncé mais qui tardait à apparaître, vers une croissance très forte. Les prévisions de croissance convergent. La Stratégie nationale bas carbone (SNBC) repose sur un recours massif au véhicule électrique qui correspond à 14 millions de véhicules en circulation en 2035. Les projections des constructeurs automobiles prévoient de même environ 15 millions (chiffre médian) de véhicules électriques à l'horizon 2035. Pour 2028, l'AVERE a indiqué en réunion que la programmation pluriannuelle de l'énergie vise 4,8 millions de véhicules électriques en circulation en 2028. Pour répondre à cette croissance, la filière automobile indique que le besoin en batteries pour la mobilité électrique en Europe serait alors estimé à plus de 300 GWh à l'horizon 2030, pour alimenter les véhicules neufs, ce qui équivaut à la production de 7 à 8 Gigafactories d'une capacité de 40 GWh par an (ACC prévoit une capacité totale maximale de 32 GWh à Douvrin). La production de l'usine de Douvrin Billy Berclau ne répond qu'à une partie des besoins totaux de la filière.

D'autres leviers que le véhicule électrique pour la décarbonation des transports ont été évoqués par certains intervenants, comme la sobriété, le recours aux modes doux, au covoiturage et aux transports collectifs. Ces orientations n'ont cependant pas été reprises largement dans la concertation, ni jugées contradictoires avec le basculement vers l'électrique. Et la mort du moteur thermique, annoncée comme inéluctable à de nombreuses reprises par les représentants d'ACC, n'a pas été remise en cause.

- **Une mutation encore incertaine pour le public ?**

Les retours du public sur le véhicule électrique contrastent avec ces perspectives très ambitieuses. Exprimée lors des rencontres de proximité, à travers les réponses au questionnaire et au micro-trottoir, la perception du public est beaucoup plus partagée sur le développement du véhicule électrique. On constate une grande diversité d'opinions et un certain équilibre entre les personnes enthousiastes sur le véhicule électrique, et ceux qui doutent à la fois de ses performances et de ses qualités écologiques.

Tout d'abord, les personnes ayant répondu au questionnaire se répartissent en proportion presque égale entre celles qui se disent prêtes à envisager l'achat d'un véhicule électrique dans les 5 ans à venir (47 %), et celles qui ne l'envisagent pas (48 %). Les différentes contributions des participants, notamment dans les rencontres de proximité, témoignent d'une inquiétude d'une partie des interrogés sur le fait que les véhicules électriques seraient trop chers et manqueraient d'autonomie. Les habitants du périmètre ayant beaucoup recours à la voiture dans leurs déplacements, la question des possibilités de recharge (bornes, domicile) s'est également posée.

Sur la question du prix, ACC a indiqué que les prix du véhicule et de la batterie sont très liés puisque la batterie représente 40 % du prix du véhicule. Sur ce sujet particulier, la concertation a permis de rappeler l'objectif partagé par les constructeurs : celui d'une voiture électrique à un prix équivalent, voire inférieur, à celui du véhicule thermique, ce qui est encore loin d'être le cas aujourd'hui. ACC indique qu'avec les progrès technologiques actuels la batterie va être de moins en moins chère. Son prix a été divisé par plus de cinq en dix ans, et ACC souhaite continuer à diminuer ce prix, notamment par des actions de recherche & développement sur les quatre prochaines générations, dont chacune sera moins chère que la précédente. Par ailleurs, la production à grande échelle, telle qu'elle est prévue dans l'usine de Douvrin/Billy-Berclau, permettrait selon ACC une économie d'échelle et de diminuer les coûts de production.

Sur l'autonomie du véhicule, certains habitants rencontrés ou ayant renvoyé une carte T sont assez circonspects : "ça ne sert à rien, l'autonomie de la batterie est nulle, le diesel c'est mieux" ; "40 ou 400 km ? Je ne sais pas quoi en penser. Ma déception, je vis en appartement et je ne peux pas charger une voiture électrique. C'est seulement pour les gens qui ont une maison. Je suis défavorisé et ne pourrai m'offrir ça ! Toujours les mêmes qui en profitent" ; "Pas convaincue par le nombre de km (autonomie)/recharge ».

Une partie des interviewés se dit également peu convaincu par la présentation de la voiture électrique comme une voiture propre ; ils estiment que la non émission en roulant cache un bilan environnemental moins favorable quand on y inclut la fabrication et la gestion des voitures en fin de vie.

Ces doutes sur le bilan environnemental des batteries et des véhicules électriques ressortent également des cartes T reçues au cours de la concertation : un habitant se dit « favorable au projet en attente de précision écologique », et cette position résume assez bien la tonalité des contenus de ces cartes : une majorité de personnes favorables (70 %) motivant leur accord principalement par la création d’emploi, mais 30 % des personnes défavorables, et la plupart pour des motifs environnementaux. Une habitante indique que « les moteurs diesels sont diabolisés alors que de gros progrès ont pourtant été réalisés sur ces moteurs et que leur pollution est parfois bien moindre que certains moteurs essence ». Elle dit s’interroger sur le stockage des batteries en fin de vie et sur le devenir de tous les acides et polluants qui les composent, même si elle reconnaît ne pas être une spécialiste du domaine. Une autre habitante avoue se poser des questions par rapport au devenir des batteries et leur recyclage, par rapport à la pollution que cela peut engendrer. Enfin un habitant se demande si les batteries sont aussi écologiques qu’on le prétend et dit vouloir être convaincu sur ce point.

Les réponses au questionnaire vont dans le même sens, lorsque l’on constate que l’affirmation concernant la pollution générée par les batteries reçoit plus d’assentiment que celle concernant leur rôle dans la lutte contre le réchauffement et la pollution :

Selon vous, la voiture électrique, c'est :	Nb de réponses	%
✓ <i>Une source de pollution du fait de l'énergie et des matières premières nécessaires à sa fabrication ?</i>		
Je n'ai pas assez d'information pour me prononcer	109	28,6%
Non	61	16,0%
Oui	211	55,4%
Total	381	100,0%
✓ <i>La bonne façon de lutter contre le changement climatique, en réduisant les émissions de CO2 dans l'atmosphère et contre les nuisances (pollution, bruit) ?</i>		
Je n'ai pas assez d'information pour me prononcer	88	23,1%
Non	103	27,0%
Oui	190	49,9%
Total	381	100,00%
✓ <i>Une façon de se donner bonne conscience, mais sans changer ses pratiques de déplacement ?</i>		
Je n'ai pas assez d'information pour me prononcer	62	16,3%
Non	142	37,3%
Oui	177	46,5%
Total	381	100,0%

En restant prudent au regard de la représentativité des répondants, on peut néanmoins estimer que le principe de la généralisation des véhicules électriques ne fait pas l’unanimité.

- **Consensus sur l'enjeu de souveraineté et de localisation en Europe**

Le projet d'ACC est présenté comme la première Gigafactory en France et l'une des premières en Europe. Et les interventions de l'Etat, dont celle de la DGEC, des experts, ainsi que les échanges ont mis en évidence un véritable enjeu de souveraineté nationale et européenne sur la filière de la batterie et du moteur électrique. Christian de Perthuis a indiqué qu'il s'agit, « à travers des projets tels que celui d'ACC, d'une part de relocaliser la production en Europe, et notamment en France, et d'autre part de développer des acteurs européens de la filière » (webinaire du 16/03).

Cet enjeu de souveraineté vise l'avancement de la Chine en particulier, et d'autres pays asiatiques, en matière de construction de batteries, mais plus largement en matière de production et de commercialisation de voitures électriques. Nicolas Meilhan explique que presque une voiture électrique sur deux est vendue en Chine, qui souhaite en devenir le champion industriel au niveau mondial. Il précise que trois des dix premiers fabricants de voitures électriques sont chinois, et que la présence de la Chine est encore plus importante dans la production de batteries : six des dix premiers fabricants de batteries mondiaux sont chinois.

L'Europe se situe donc dans une situation de retard technologique très important, et ce constat est partagé par l'ensemble des acteurs. Les autorisations de financement par les Etats, accordés par l'Union européenne dans le cadre de l'IPCEI, poursuivent clairement cet objectif de permettre aux industriels de « monter dans le train » de la technologie des batteries, avant qu'il ne soit trop tard. La plupart des acteurs qui se sont exprimés dans la concertation jugent que cet objectif est prioritaire et que la relocalisation des batteries en Europe est un impératif stratégique. De ce fait, aucune voix ne s'est élevée pour remettre en cause l'importance du financement public du projet, présenté comme centré sur l'enjeu de recherche et développement et de rattrapage technologique. La Ministre déléguée à l'industrie ajoute que cette relocalisation aura également pour effet de réduire fortement le bilan carbone des batteries, de 33 à 50 % environ, du fait des sources d'énergie utilisées en Asie, et du transport de ces objets très lourds.

De même, la présentation des nombreux autres projets européens en cours de développement, n'a pas suscité de crainte ou de remise en cause du projet. La carte des projets à l'étude, demandée par les garants et présentée également par France Stratégie, fait apparaître que l'Allemagne développe six fois plus de projets que la France, mais pour autant la concurrence intra-européenne n'est pas pointée comme un problème. Le projet ACC qui se déploie sur les deux pays, correspond bien à l'idée « qu'il y aura de la place pour tout le monde », car la filière affirme la nécessité d'une dizaine de Gigafactories à l'horizon 2030.

Pour autant, de nombreux intervenants insistent sur des points particuliers et alertent sur la complexité de ce sujet. Ainsi la dépendance à l'Asie ne concerne pas seulement la localisation de la fabrication des batteries. L'IFRI a rappelé que si la production de cellules se fera sur le sol européen, cela ne garantira pas une autonomie stratégique à l'Europe. L'autosuffisance en cellules ne donne à l'Europe qu'une maîtrise très partielle de la chaîne de valeur, du fait que les pays asiatiques en maîtriseront toujours l'amont, notamment l'extraction et le traitement des matières. A cette question la Ministre déléguée à l'Industrie répond qu'elle travaille à la création d'une filière 100 % européenne, de la mine à la voiture.

Dans quelques questions en ligne ou sur le chat des webinaires, des participants questionnent l'opportunité de financer le rattrapage sur une technologie déjà très bien maîtrisée par les Chinois, et proposent de passer directement au « train technologique suivant », en finançant la R&D sur les technologies futures, le phosphate de fer ou encore le graphène. Un internaute indique que le financement public serait mieux employé dans ce saut

technologique, qui ne permettrait certes pas de rattraper le retard sur la technologie Lithium-ion, mais plutôt de prendre de l'avance sur les technologies suivantes. Sur ce point des technologies, les intervenants au webinaire consacré aux batteries ont indiqué que pour eux, les 10 ans qui viennent seront toujours marqués par la technologie Lithium-ion (voir III.).

Enfin, l'IFRI et France Stratégies se rejoignent sur le fait que la localisation des batteries n'est que le premier pas vers une souveraineté stratégique sur la mobilité électrique. Ils indiquent l'utilité du développement du marché intérieur de la voiture électrique, qui seule peut aider à pérenniser la filière, et l'intérêt de barrières tarifaires ou non tarifaires pour que les batteries européennes puissent se différencier des batteries asiatiques. Il faudrait donc envisager une modification de la législation européenne pour fixer des standards non plus seulement sur l'usage du véhicule, mais également sur les conditions de sa fabrication, et en particulier des batteries, afin de favoriser la performance environnementale et sociale des fabricants. La Commission européenne envisage d'introduire des catégories de performance autour d'indicateurs clés, notamment l'empreinte carbone. Cette législation est au stade de la proposition et doit être négociée avec les Etats membres et le Parlement européen. Parmi ces mesures pour encourager la relocalisation, France Stratégie propose d'instaurer une norme sur le contenu carbone des batteries et conditionner l'aide à l'achat au respect de ce contenu carbone.

En conclusion des débats, le Préfet du Pas de Calais est revenu sur l'enjeu de souveraineté industrielle, en indiquant que « fondamentalement c'est la place même des groupes industriels automobiles français qui se joue aujourd'hui ».

- **Les matières, une question environnementale et stratégique**

La fabrication des batteries a recours à plusieurs matières premières minérales, qui entrent principalement dans la composition des cathodes et anodes. Lors du webinaire du 30 mars sur l'impact environnemental des batteries, ACC et Saft ont présenté de façon précise et approfondie l'ensemble des processus de fabrication, et les matériaux utilisés. Cet exercice d'information et de transparence a été particulièrement riche d'enseignements.

Les principales matières mentionnées sont le cobalt, le nickel, le lithium et le manganèse. Ces matières ne sont pas des terres rares, au sens strict du terme, mais ce sont des matières stratégiques, dont l'approvisionnement est nécessaire à la filière, mais peut s'avérer difficile. Les conditions sociales et environnementales d'extraction de ces minerais ont été médiatisées, et sont dans certains pays dans très dégradées (Congo, Indonésie, etc.). Il s'agit là de transferts d'impact environnementaux, des pays utilisant les batteries, bénéficiant notamment d'un air urbain moins pollué, vers les pays producteurs de ces matières premières, qui subissent les conséquences environnementales de l'extraction et du traitement. SAFT précise que l'étape d'extraction de certains métaux peut nécessiter une forte consommation d'eau et génère des rejets, soit dans l'atmosphère, soit en direction des sols, qui doivent être contrôlés. L'étape de transformation de ces matériaux de base, réalisée en Asie ou en Europe, génère des émissions de gaz à effets de serre et des rejets industriels. Les acteurs locaux, au-delà de leur soutien au projet en matière d'emplois, sont très conscients de ces problèmes, en témoigne la contribution du PMA : « La production des batteries électriques pose la question majeure des matières premières nécessaires et notamment de la dépendance à l'égard des pays de provenance où les conditions d'extraction sont le plus souvent déplorables tant d'un point de vue environnemental que social. »

La première question posée à ACC a donc été la façon dont l'entreprise compte garantir un approvisionnement de qualité et respectueux de l'environnement et des sociétés locales. ACC s'est engagé le 13 avril à des choses très concrètes : pas de cobalt issu de mines artisanales en République Démocratique du Congo - pour des raisons plus

sociales qu'environnementales, pas de nickel issu de mines faisant des rejets en haute mer, pas de lithium provenant de zones où des contraintes hydrauliques durables seraient créées. Pour tenir ces engagements, ACC mettra en place la technologie du *blockchain* qui permet le traçage de toutes les composantes de la batteries de la production initiale jusqu'à la fabrication finale de la cellule. Un cahier des charges, en cours d'élaboration, sera imposé à l'ensemble des fournisseurs. ACC se refuse en revanche à préciser plus avant les sources d'approvisionnement en matériau, et souhaite laisser à ses fournisseurs la possibilité de faire des propositions différentes, du moment qu'ils respecteront ce cahier des charges.

Comme indiqué plus haut, l'approvisionnement en ces matières est largement contrôlé par les pays asiatiques. France Stratégies rappelle que les mines de métaux pour l'industrie automobile ne se situent pas en Europe mais en Afrique, au Moyen Orient, en Amérique du Sud, où la Chine s'est assuré un monopole. Les entreprises qui traitent ensuite le matériau sont principalement asiatiques, et plus spécifiquement chinoises. L'autre dimension clé des matières concerne donc la dépendance qu'elles créent vis-à-vis des pays non-européens. Sur ce sujet, la Ministre déléguée à l'Industrie a indiqué qu'elle visait la construction d'un champion européen des minerais pour produire des batteries 100% européennes, de l'extraction des minerais à la fabrication, puis au recyclage. L'enjeu est de taille car le BRGM précise que plus de 80% de la production de lithium provient de 3 pays (l'Australie, le Chili et l'Argentine) et que cette production est portée à plus de 90 % par uniquement 5 entreprises. L'IFRI précise qu'il existe plusieurs prétendants pour ce rôle de champion européen, et qu'il existe un potentiel minier en Europe : dans les pays nordiques notamment, à travers une production domestique de certains métaux pertinents pour la fabrication des batteries, et via des projets d'exploitation du lithium au Portugal et en Allemagne. Un participant insiste aussi pour qu'ACC favorise la mine de Nickel de Nouvelle-Calédonie. En réponse, ACC ne s'engage pas sur ce point, mais indique qu'il vise, d'ici le milieu de la décennie, une chaîne d'approvisionnement au moins à 70% européenne. La concertation n'a cependant pas permis d'aller plus loin dans les manières dont cet objectif est ou non atteignable. L'engagement de la Ministre, développé dans le cadre du développement d'une politique européenne propre aux matières premières, mériterait d'être questionné : la provenance 100 % européenne des matières est une promesse qui donne une autre perspective sur la question des impacts environnementaux globaux du projet. **Voir recommandation #6**

Pour réduire cette dépendance stratégique, une troisième voie est explorée par les acteurs. Le BRGM indique que le développement du véhicule électrique va multiplier par 5 le besoin de ces matières. Devant ce constat, pour France Stratégie, la France devrait adopter une stratégie visant à se passer de ces métaux dans la fabrication des batteries : « le meilleur métal dans les batteries est celui que l'on ne consomme pas NM ». Sur ce point, ACC a indiqué qu'il visait développait des efforts principalement sur le cobalt, dont il souhaiterait ne plus avoir besoin à terme pour les futurs blocs de production de Douvrin.

- **La voiture électrique et son bilan environnemental global**

Les échanges ont porté plus globalement sur le bilan environnemental des voitures électriques et plus précisément des batteries, incluant aussi bien les terres rares que la question des émissions de gaz à effet de serre. Sur ce deuxième point, comme indiqué plus haut, la façon dont le véhicule électrique est présenté comme la voiture propre n'a pas convaincu tous les participants à la concertation.

ACC et les acteurs de la filière mobilisent sur ce sujet la dernière étude réalisée par la Fondation pour la Nature et l'Homme (FNH) et l'European Climate Foundation, en partenariat avec l'Ademe, en France, indiquant que les émissions de GES du véhicule électrique sont globalement 2 à 3 fois inférieures à celles des véhicules thermiques, sur l'ensemble de leur cycle de vie, de la fabrication au recyclage. Ce résultat, reflétant une moyenne, a cependant

été nuancé au cours de plusieurs réunions de la concertation. Tout d’abord sur le fait que les modes d’énergie utilisées pour la fabrication puis pour l’usage de la batterie ont une influence déterminante sur cette question. La localisation en Europe de la production des batteries ne garantit pas un bilan carbone équivalent selon les pays où seront localisées les Gigafactories. Ainsi, selon Christian de Perthuis, par exemple en Pologne, où l’électricité est très carbonée, l’économie d’émissions de CO₂ du véhicule électrique par rapport au véhicule thermique n’est que de 30%, alors qu’en France, où l’électricité est peu carbonée, le gain est de 77%.

Les acteurs de la protection de l’environnement sont eux-mêmes traversés par les débats sur ce bilan global. La FNH assume une position déterminée en faveur de la généralisation du véhicule électrique, sur la base de cette différence dans les émissions de GES. Pour FNE en revanche, qui est intervenu en fin de concertation sur ce sujet, le bilan du véhicule électrique doit être regardé de façon plus globale en analyse de cycle de vie complet pour saisir l’ensemble des problèmes. FNE a présenté plusieurs graphiques réalisés à partir de données provenant de l’institut Paul Scherrer en Suisse, et repris dans la contribution écrite de l’association à la concertation.

Ces graphiques témoignent des impacts des différents types de véhicule sur la santé humaine et montrent que, si le véhicule électrique fait beaucoup mieux que les autres en termes d’impact sur le changement climatique, il fait moins bien en matière de toxicité humaine et de pollution de l’air. Ainsi l’impact environnemental du véhicule électrique n’est pas à l’échappement, mais à la production de la batterie : 60 % de son impact est lié à l’extraction des métaux et 40 % à l’assemblage. Pour ce qui est de l’impact sur la santé humaine, il est lié à la mine et à l’extraction des métaux, pouvant entraîner des pollutions locales à long terme avec des impacts sur les populations via la contamination des cultures ou de leurs réserves en eau.

FNE évoque par ailleurs l’impact sur la biodiversité lié à l’exploitation minière des matériaux et des carburants, qui apparaît plus important que celui sur la santé humaine, avec une pollution des sols, une pollution de l’eau douce et de l’eau marine, et des impacts liés au changement climatique. Ces impacts entraînent des migrations, des pertes d’écosystèmes et des conséquences gravissimes sur les océans, qui absorbent le CO₂, conduisant à une acidification de l’eau, une hausse des températures et du niveau des océans.

- **Des approches plus exigeantes sur l’usage des batteries**

Cette analyse plus globale a été complétée par plusieurs autres intervenants, estimant que la généralisation de la voiture électrique ne garantissait pas à elle seule une amélioration de l’environnement et de la mobilité.

D’abord, la question des sources d’énergie pose une question majeure à plusieurs acteurs. ENEDIS assure que le réseau actuel de production et de distribution d’électricité pourra prendre en charge l’ensemble des véhicules électriques, jusqu’à 15 millions de véhicules électriques en 2035, selon les estimations du gestionnaire du Réseau de Transport d’Electricité (RTE), sous réserve d’une augmentation significative des points de recharges publics et privés. Surtout, pour le réseau, les batteries des voitures électriques peuvent être rechargées à des horaires variés et choisis, et ainsi équilibrer les pics de demande (*smart grid*). En d’autres termes, l’augmentation du besoin de production n’est pas arithmétique puisqu’il peut se répartir mieux dans le temps, et réguler d’une certaine façon les intermittences de production de certaines ENR. Pour l’Etat, « le véhicule électrique représente une chance pour le système électrique ». (DGEC, webinaire du 30/03).

Cette capacité d’absorption sur le réseau suppose néanmoins que les moyens de production actuels soient maintenus, et notamment le nucléaire. Un maire écologiste du secteur, très engagé pour la mobilité électrique, estime que cette question pose un problème majeur : il ne souhaite pas que les voitures électriques soient la

justification du maintien de l'énergie nucléaire. Il défend une approche décentralisée de l'énergie, qui permette de mettre en lien directement la production locale (toits de bâtiments communaux par exemple), avec la recharge des batteries.

L'analyse portée par FNE, un ingénieur spécialisé ou encore par France Stratégie, ne porte pas sur la source d'énergie, mais plutôt sur l'usage final des batteries. L'impact d'un gros véhicule étant trois fois plus important que celui d'un petit véhicule, FNE considère qu'il faut produire des véhicules électriques les plus petits et légers possible, des Tesla électriques n'étant, de fait, pas des véhicules écologiques.

Laurent Castaignède a développé lors du dernier webinaire de la concertation une approche similaire. Il estime que la généralisation des véhicules électriques est basée sur un raisonnement dans lequel la capacité de production de batteries mondiale est infinie et dans lequel il est possible de substituer plus d'un milliard de véhicules par des voitures électriques, sans compter les camions, les deux-roues ou autres objets mobiles du quotidien. Il s'interroge au contraire sur la quantité de batteries qui pourra être fabriquée, au vu des impacts et des difficultés d'approvisionnement en matières premières notamment. Or si on considère que cette capacité n'est pas infinie, il faudrait dédier ces batteries aux véhicules qui roulent le plus, plutôt qu'à des « SUV ostentatoires », des « bolides » ou des « *deuxièmes voitures* » qui roulent peu.

Il recommande que l'électrification concerne la substitution des deux-roues, des véhicules urbains de livraison et de collecte, les taxis et les bus qui roulent beaucoup, le reste des véhicules pouvant se contenter d'une hybridation légère. Sans quoi il évoque la perspective d'un "*electric gate*", qui serait le fait d'un gaspillage des matières stratégiques indispensables pour produire les batteries et avec une absence d'amélioration des impacts environnementaux malgré le développement de la mobilité électrique.

Cette approche, plus exigeante, est partagée par plusieurs participants et intervenants, qui regrettent que le système actuel, considérant les véhicules électriques comme ayant une émission de 0 g de CO₂ quelle que soit leur taille, et fixant des moyennes d'émissions pour les constructeurs, encourage de fait ces constructeurs à convertir en priorité les véhicules les plus gros de leurs gammes. Ces éléments ont notamment amené des questions directes à ACC concernant la destination des batteries qui seront fabriquées à Douvrin. Un maire écologiste a notamment demandé si l'usine fabriquerait des batteries pour vélos.

Plus largement, cette question interroge le rôle de l'Etat et sa définition de la politique industrielle. Ainsi la Ministre déléguée à l'industrie, souhaite s'appuyer principalement sur l'industrie automobile pour conduire cette mutation. La FNH, de même, indique que la transition écologique doit permettre de se réconcilier avec une trajectoire industrielle : le développement de l'électromobilité représente une opportunité de relever la filière automobile, sur le déclin depuis plusieurs années. Il ne s'agit pas d'éradiquer la voiture mais d'opérer une transition. D'autres acteurs, aussi bien France Stratégie, FNE ou d'autres participants à la concertation, sont partisans d'une approche plus exigeante envers les constructeurs, qui encadre mieux l'usage final des batteries. A ce titre, la concertation interroge clairement ACC dans sa responsabilité d'entreprise, bénéficiant d'aides publiques, et la façon dont elle participera à la transition énergétique en privilégiant certains véhicules plus que d'autres. Sur ce point, ACC a plusieurs fois mentionné le fait qu'un bloc de production pouvait équiper un nombre de véhicule variant du simple au double, 75 000 à 150 000 véhicules, selon leur taille, mais sans préciser si l'entreprise aurait une stratégie ou une position en la matière. **Voir recommandation #5**

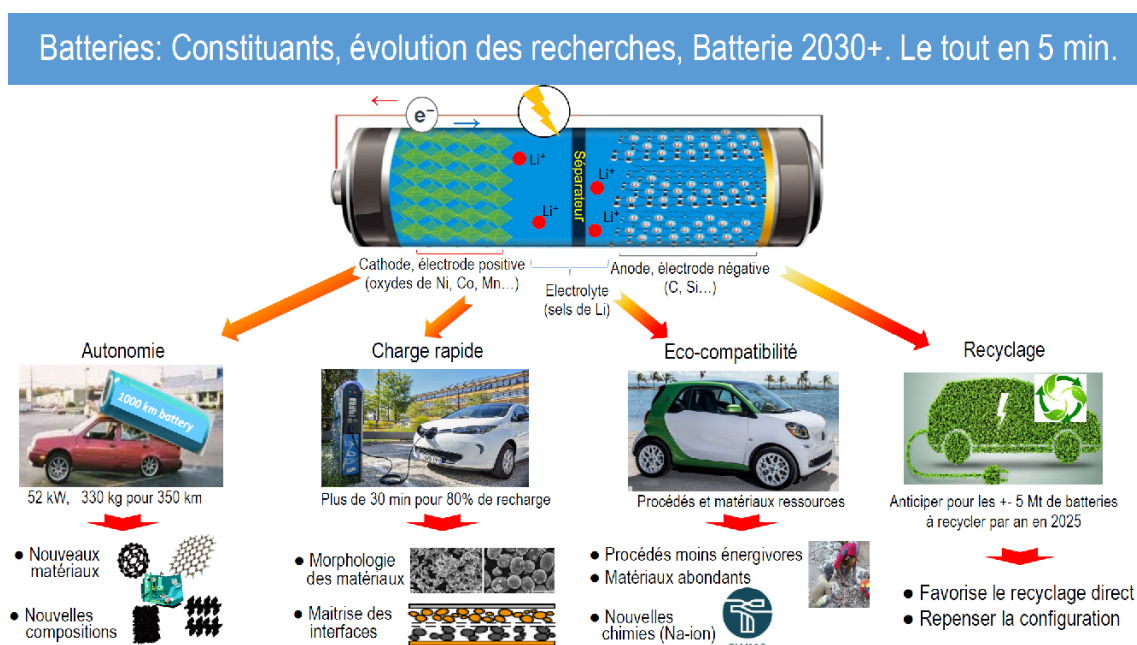
III- Un projet dont les performances environnementales ont vocation à être améliorées

Liés pour partie aux sujets qui précèdent, la concertation a pointé plusieurs axes d'amélioration possible et souhaitable du projet, au regard de sa performance environnementale :

- La recherche sur les batteries
- Le recyclage
- La maîtrise des impacts environnementaux de l'usine
- Le transport vers le site et le potentiel de recours au ferroviaire et au fluvial
- La sécurité industrielle

● La recherche sur les batteries

Le sujet de la recherche sur les batteries a particulièrement été traité lors du webinaire du 13 avril. L'intervention du professeur Tarascon présente très simplement avec ce visuel, les grands axes de la recherche sur les batteries pour les 10 prochaines années menées dans le cadre du programme européen Batteries 2030 + :



Source : Présentation du professeur Tarascon à retrouver en lien <https://www.concertation-acc-batteries.fr/compte-rendu-et-replay/7>

❖ Les différentes échelles de temps de la batterie

Au niveau de la recherche sur les batteries, le professeur Jean-Marie TARASCON a rappelé qu'il y a différentes échelles de temps. La recherche portant sur des matériaux à faible présence de cobalt étant très active, des solutions seront disponibles d'ici deux à trois ans. D'autres recherches se placent à un peu plus long terme, notamment celles destinées à introduire de l'intelligence dans la batterie avec toutes les méthodes modernes d'intelligence artificielle. Ces dernières recherches se placent plutôt à une échelle de dix ans. La recherche va ainsi s'échelonner dans le temps, travaillant sur différents systèmes pour résoudre des problèmes d'aujourd'hui,

notamment autour de la question de la charge rapide ou de la présence du cobalt, avant de se pencher sur le futur et le recyclage.

En réponse à une question sur les incertitudes liées à la recherche sur les batteries, le professeur TARASCON indique que si la recherche ne va pas tout résoudre, elle y travaille fortement au niveau français et européen, et il espère que les recherches pourront profiter à ACC pour lui permettre d'être évolutif et de devenir numéro un mondial.

❖ L'investissement de recherche d'ACC

Le projet d'ACC est un projet de Recherche & Développement sur les batteries électriques principalement en œuvre sur les sites ACC en Nouvelle-Aquitaine. Ces deux sites ont vocation à concevoir, élaborer les prototypes, et tester des batteries plus performantes, tant en termes d'autonomie que de temps de recharge. L'objectif est aussi de trouver des solutions techniques pour fabriquer des batteries avec un bilan carbone meilleur que celui des produits concurrents et de les valider avec cette ligne de test.

Pour la nouvelle entreprise ACC, l'investissement en recherche est important et stratégique. Le détail des financements totaux consacrés à la recherche sont des données confidentielles couvertes par le secret industriel et commercial, mais ACC a cependant pu préciser les grands axes de la recherche conduite :

- Les différentes générations de chimies qui vont accompagner les futurs concepts de batteries (NMC, LFP, batterie « tout solide », ...),
- La conception mécanique de cellules et de modules innovants. Pour cela, les chercheurs s'appuieront sur différents moyens de labo, de la mécanique classique jusqu'à l'impression 3D.
- L'univers numérique servant à modéliser les performances du produit, des procédés. De manière plus générale, l'univers de la data et de l'intelligence artificielle afin d'exploiter au mieux les usines 4.0.
- La fabrication et le test de prototypes innovants ou liés aux programmes clients pour définir les futures batteries des constructeurs automobiles.

Les raisons de la confidentialité sont bien comprises. Compte tenu de l'importance des financements publics, il est attendu à l'avenir des réponses d'ACC sur plusieurs sujets précisément (par ex hydrolite solide, remplacement du cobalt, etc. ; et sur quels montants d'investissement, part du budget global, etc.).

❖ Les choix technologiques d'ACC pour les batteries

Le choix technologique retenu aujourd'hui par ACC est la technologie Lithium-Ion car le rapport entre la densité énergétique, le poids et le prix la classe parmi les meilleures sur le marché des accumulateurs actuellement. Selon ACC, aucune technologie ne permet aujourd'hui de stocker autant d'énergie que dans 1 litre de batterie Li-Ion. S'agissant d'une technologie qui va évoluer par pallier dans les dix prochaines années, les choix technologiques retenus pour les batteries sont prévus pour s'adapter aux évolutions technologiques à venir.

❖ Les retombées de l'effort de recherche pour la collectivité et pour le milieu universitaire

Dans le cadre du PIIEC, ACC s'est engagé à faire bénéficier la communauté scientifique et universitaire de retombées de son activité. Cela passera d'abord par des publications dans des revues scientifiques, ensuite par le financement de thèses. Ainsi plusieurs universités et centres de recherches, notamment dans la région, bénéficieront de la diffusion des résultats de la recherche menée par ACC. L'ensemble de ces engagements fera l'objet d'un rapport annuel d'activité par ACC.

La question des retombées en termes de recherche pour la Région Hauts-de-France reste posée en lien avec l'émergence d'une filière de recyclage en Hauts-de-France.

- **Le recyclage des batteries - une filière qui progresse par étape**

De nombreuses interrogations dans la concertation ont porté sur le recyclage des batteries et des matériaux contenus ainsi que sur l'émergence d'une filière industrielle autour du recyclage en particulier dans la région Hauts-de-France.

En complément des questions lors des webinaires, quelques exemples des questions lors des micro-trottoirs :

- Une habitante indique que les moteurs diesels sont diabolisés alors que de gros progrès ont pourtant été réalisés sur ces moteurs et que leur pollution est parfois bien moindre que certains moteurs essence. Elle dit s'interroger sur le stockage des batteries en fin de vie et sur le devenir de tous les acides et polluants qui les composent, même si elle reconnaît ne pas être une spécialiste du domaine.
- Une autre habitante avoue se poser des questions par rapport au devenir des batteries et leur recyclage, par rapport à la pollution que cela peut engendrer.
- Un habitant se demande si les batteries sont aussi écologiques qu'on le prétend et dit vouloir être convaincu sur ce point.

- ❖ Un sujet à engager dès maintenant pour un horizon de 10 ou 15 ans

ACC rappelle que le recyclage est un problème à long terme dans la mesure où les batteries fabriquées par ACC et les autres industriels devront être recyclées dans dix ans ou quinze ans. Mais, il faut s'y préparer maintenant. ACC explique que la Recherche & Développement d'ACC travaille déjà avec différents acteurs du recyclage et les fabricants automobiles afin de démarrer une boucle vertueuse et d'utiliser au maximum des métaux issus du recyclage. **Voir Recommandation #7**

- ❖ Un cadre réglementaire en forte évolution avec la révision de la directive européenne batterie en cours

Le recyclage des batteries s'inscrit dans le contexte actuel de la révision de la directive européenne des batteries. Olga Kergaravat, spécialiste de la fin de vie des batteries à l'ADEME a présenté l'organisation de la filière de recyclage des batteries en France et les perspectives à moyen terme. Le recyclage est actuellement encadré par une directive européenne de 2006, qui impose un rendement de recyclage de 50% en masse de batterie. L'enjeu est pour l'avenir avec la révision en cours de la directive qui donnera, notamment, des seuils d'exigence plus forts à partir de 2024.

Par exemple, à partir du 1er juillet 2024, seules les batteries électriques qui auront fait l'objet d'une déclaration sur leur empreinte carbone pourront être mises sur le marché. La prochaine directive porte également sur l'approvisionnement éthique et transparent en matières premières.

- ❖ Une responsabilité du recyclage attribuée au constructeur automobile et une préoccupation majeure d'ACC

Le recyclage des batteries est une obligation réglementaire et il a été rappelé plusieurs fois que le recyclage des batteries de véhicules est de la responsabilité des constructeurs automobiles. Cependant, il est clair également que pour que les objectifs de recyclage des batteries soient atteints, la fabrication des batteries doit être conçue en conséquence. Le recyclage des batteries est ainsi une forte préoccupation d'ACC, ce qui a été rappelé à plusieurs reprises pendant la concertation. ACC précise ainsi que le design des batteries est fait de manière à faciliter leur

recyclage, l'objectif étant de pouvoir récupérer, par ce design, 95% des matériaux utilisés pour la fabrication des électrodes. ACC va concevoir ses cellules et ses modules pour qu'elles soient recyclables. Concrètement, cela signifie qu'ACC va utiliser des matériaux recyclables et va veiller à ce que ses modules soient facilement démontables, réparables et insérables dans les filières de recyclage.

❖ L'interrogation sur l'utilisation de batteries pour la seconde vie

Même si ACC a rappelé que l'usine produira en grande majorité des cellules et modules pour des véhicules neufs, la concertation a permis d'envisager le sujet plus largement : quels usages de la batterie en fin de vie ? L'ADEME indique qu'à l'issue de sa première vie, une batterie dispose de 80% de sa capacité de charge initiale et peut donc être remanufacturée et servir par exemple comme moyen stationnaire de stockage d'électricité, par exemple dans le cadre des projets portés par REV3. C'est également un moyen de repousser la fin de vie de la batterie. A noter que le projet de règlement batteries s'attachera à rendre les informations disponibles pour faciliter la seconde vie des batteries.

❖ Collaboration et potentialité pour l'émergence d'une filière recyclage dans les Hauts-de-France

L'importance de l'émergence d'une filière de recyclage a été partagée par l'ensemble des participants. L'ADEME souligne que l'enjeu est de permettre le développement des capacités industrielles de recyclage tout en maintenant l'innovation. Elle indique que plusieurs projets ambitieux de recyclage en boucle fermée des batteries sont en préparation en France dans le cadre du plan de relance gouvernemental. En complément ACC a indiqué collaborer également activement à l'émergence d'une filière de recyclage avec les chimistes d'une part, qui sont ceux qui fournissent la matière première aux fabricants de composants comme ACC, et avec les constructeurs automobiles d'autre part.

La région est identifiée dans le monde comme un important berceau d'innovations sur cette filière, tant chez des acteurs industriels de première transformation que chez ceux du recyclage. Depuis 2010, 26 projets pour un montant total de R&D de 168 millions d'euros ont été labellisés dans ce domaine. Actuellement, la région compte près de 700 emplois directs et 1000 emplois induits dans le secteur du travail et du recyclage des métaux stratégiques et critiques.

Dans les Hauts-de-France, l'émergence de cette filière s'appuie sur TEAM2, pôle de compétitivité sur le cycle de vie des matières et matériaux et notamment la valorisation des déchets issus du recyclage. Une collaboration est déjà engagée avec ACC. Le projet ACC dans les Hauts-de-France permettra de bénéficier et de stimuler la grande concentration d'industriels et des partenaires spécialisés sur cette filière.

Le point de vue d'un industriel avec Eric Nottez, président de la société SNAM, société spécialiste du recyclage, a bien illustré la nature du process du recyclage qui est complètement intégré dès l'éco conception du produit mais également la nature du process qui doit faire appel à des métiers extrêmement complexes et technologiques pour lesquels les efforts de R&D sont très importants. Les objectifs à moyen terme des recycleurs sont ambitieux et dépassent ceux de la législation à 65% pour atteindre plus de 70 %.

Les ambitions du recyclage ne doivent pas faire oublier la question du modèle économique. Le recyclage est un marché qui dépend de la production et indique que la croissance de la capacité doit être extrêmement cohérente car une capacité de recyclage beaucoup plus conséquente que les besoins réels est presque aussi problématique en termes d'impact économique qu'une capacité un peu en retard. Cette dernière remarque renforce l'importance de la concertation entre l'ensemble des acteurs autour de l'émergence régionale de cette filière.

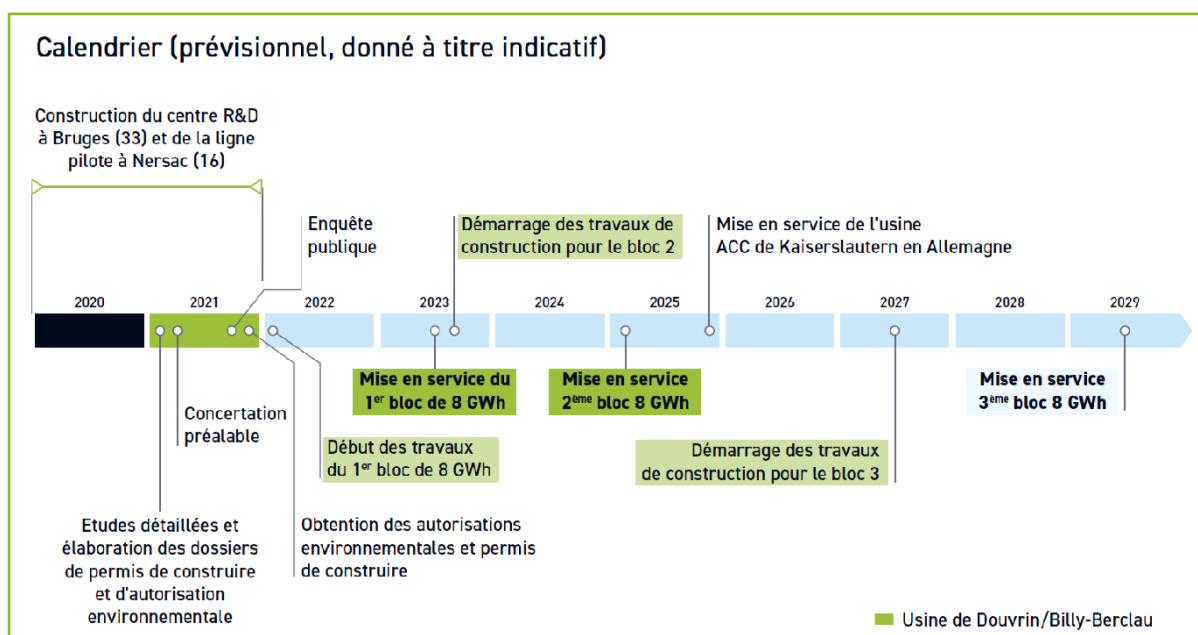
- **Maîtrise des impacts environnementaux de l'usine ACC**

Pendant toute la durée de la concertation l'empreinte environnementale de l'usine a été questionnée et ceci à plusieurs niveaux : la construction de l'usine et son empreinte environnementale, les rejets de son activité et leurs impacts et enfin les exigences de management environnemental. Ils sont au cœur du projet, pour des raisons de citoyenneté, éthiques et économiques. Également traiter ces questions environnementales est une façon pour ACC de se différencier des acteurs de l'écosystème, notamment asiatiques.

- ❖ Replacer la démarche de la concertation préalable dans l'ensemble du processus

Les interrogations soulevées sur les impacts environnementaux ont nécessité de clarifier les principales étapes de la concertation et de rappeler que la concertation préalable se déroule à un stade très précoce du projet et qu'à la suite de la concertation, ACC soumettra aux services de l'Etat une étude d'impact environnemental plus détaillée. L'étude d'impact et l'avis de l'autorité environnementale notamment, seront disponibles pour le public lors de la phase d'enquête publique.

Parfois, la mauvaise compréhension de ces étapes et du rôle de la concertation préalable a conduit à des doutes sur les informations. Il est donc très important d'indiquer et de rappeler que ces sujets seront traités de manière plus approfondie dans la suite du processus et que d'autres moments seront ouverts pour partager des éléments. Une question et remarque sur ce sujet a porté également sur le fait d'assurer par la suite la traçabilité et la transparence des différentes dimensions du projet.



- ❖ Une analyse cohérente avec les engagements environnementaux du Parc des Industries Artois-Flandres - SIZIAF

Le SIZIAF a manifesté tout son intérêt pour accueillir un projet le projet d'ACC. C'est d'ailleurs le SIZIAF qui est en charge de l'aménagement des 34 hectares de friche industrielle destinés à accueillir l'entreprise et ses partenaires. Il est important également de souligner que le SIZIAF a de fortes orientations environnementales, qui l'ont amené à se poser plusieurs questions dans le cadre de l'arrivée d'ACC, notamment sur la provenance et l'acheminement des matières premières de la future usine, ou encore le cycle de vie et le recyclage des batteries.

Dans sa contribution finale à la concertation, le SIZIAF prend des positions claires sur ces questions environnementales :

« Pour répondre à cet objectif, nous demandons que :

- *L'ensemble de la chaîne d'approvisionnement des matières premières à l'expédition des cellules de batteries empreinte les flux logistiques les plus propres possibles. Il est précisé que le site d'ACC Douvrin se situe à 500 m du canal d'Aire, à 2.5 km d'un quai existant qui pourrait être remis en service et à 25 km de Delta 3. De plus, un ancien faisceau du réseau ferré est encore présent sur le site.*
- *Les nouveaux bâtiments construits soient étudiés pour limiter leur consommation d'énergie et permettent une production d'énergie. La récupération des matériaux des bâtiments existants peut permettre de réduire l'impact environnementale de la construction.*
- *La création d'un écosystème local pour réduire les distances de l'ensemble des flux générés par ce nouveau process. »*

❖ L'empreinte environnementale du projet : faune et flore

Aux questions posées sur les impacts du projet, notamment sur le fait que le projet ne pouvait uniquement être dans des mesures compensatoires, la concertation a permis de donner trois éléments de réponse :

- Une réponse de clarification : une étude d'impact plus précise présentera l'état initial de l'environnement, les effets du projet dans son ensemble sur l'environnement et les mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. Les études détaillées seront présentées au public au moment de l'enquête publique.
- Une précision de contexte : l'usine ACC de Douvrin va s'installer sur un site industriel existant, ce qui va fortement réduire les impacts du projet sur la faune et la flore
- Des précisions sur les mesures déjà prises : des études détaillées sont en cours pour évaluer plus précisément certains impacts du projet, et déterminer les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets. D'ores et déjà l'état initial du site a été réalisé et ont été identifiés notamment, l'Ophrys abeille et le Gnaphale jaunâtre. La compensation pourrait être trouvée sur une zone sanctuarisée par le SIZIAF. Sur les bâtiments existants qui vont être démolis par PSA, PSA a détecté deux nids d'oiseaux nicheurs et goélands, PSA a décidé une mesure d'évitement, par le décalage de 3 mois de la démolition hors des périodes de nidification, en accord avec ACC.

Concernant le site de l'usine et notamment les impacts du projet sur la faune et la flore, l'usine étant localisée sur un site déjà existant, le SIZIAF a connaissance de la biodiversité et des espèces présentes sur le site. ACC pourra s'appuyer sur cette démarche d'expérience et en tenir compte tout au long de la mise en place du projet.

❖ La construction de l'usine : une labellisation HQE, efficacité énergétique des process et potentiel d'utilisation des énergies renouvelables

Plusieurs questions portent sur l'empreinte de l'usine, la mise en œuvre de process et le potentiel de développer les ENR. A ce stade du projet, les réponses sont encore préliminaires, un certain nombre d'études ayant vocation à se poursuivre dans la suite du projet.

- Atteindre une labellisation HQE

ACC indique qu'une étude globale a été initiée sur la conception des bâtiments du site, et il a été identifié des ouvrages pour lesquels la labellisation HQE serait possible. ACC poursuit les études de faisabilité sur les aspects

d'éco-conception des bâtiments par exemple avec à l'étude les différentes options comme l'utilisation de matériaux « bas carbone » : notamment utilisation de bétons bas CO2, de matériaux recyclés avec traçabilité de leur origine.

- Efficacité énergétique et potentiel de production d'ENR

La consommation prévue de l'usine sera de 220 GWh / an pour une puissance installée de 50MW, soit l'équivalent d'une ville d'environ 50 000 habitants. La conception du projet travaille sur deux grandes pistes qui ont fait l'objet de plusieurs questions :

- En termes d'efficacité énergétique : analyse des process avec une étude en cours sur la réduction de la consommation des groupes froids en hiver avec un apport d'air extérieur, gestion énergétique et pilotage optimisé des installations, la récupération d'énergie dans les chambres de formation électrique, l'utilisation de l'éclairage Led. Concernant les installations de ventilation et de conditionnement, une étude spécifique de récupération d'énergie est prévue.
- Plusieurs solutions de production d'énergies renouvelables sur le site pour satisfaire une partie la consommation de l'usine, par exemple installer des panneaux photovoltaïques sur le parking ainsi que sur une partie des bâtiments. Les échanges sont en cours avec le SDIS et les assurances pour la question des toitures.

- Bilan Carbone

Les émissions de CO2 font l'objet d'une analyse dont les résultats devraient être définis en octobre 2021 afin que les émissions de CO2 soient les plus faibles possibles.

- La mise en place d'un système de Management environnemental, santé et sécurité répondant aux normes ISO 14 001 et 50 001

La question de l'application d'un système de management environnemental a été posée, ce qui a été confirmé par ACC. C'est l'occasion dans la concertation également de rappeler que des compétences et de l'expertise sont disponibles dans le bassin d'emploi pour la future usine. ACC a indiqué avoir le souhait d'être certifié ISO 50 001 et ISO 14 001 pour maîtriser ses impacts sur l'environnement et assurer une utilisation plus efficace de l'énergie ainsi que la recherche constante de la plus faible empreinte environnementale possible, dans une démarche d'amélioration continue.

❖ L'empreinte environnementale de l'usine : eau, pollution de l'air et déchets

L'ensemble de ces rejets feront l'objet d'un suivi environnemental. Un plan de contrôle adapté sera mis en place afin de s'assurer de la qualité des rejets. Des organismes extérieurs agréés procéderont également à des contrôles des rejets atmosphériques. Les conduits d'évacuation des effluents atmosphériques seront équipés de dispositifs permettant le prélèvement et la mesure des gaz émis. Pour les rejets de composés organiques volatils (COV), il sera mis en place un plan de gestion des solvants établi conformément aux principes exposés dans le « guide d'élaboration d'un plan de gestion des solvants » de l'INERIS de décembre 2003. Ce plan sera remis à jour au minimum chaque année. Il est important de noter que pour les générations futures de batteries (3+ et 4/4+) autour de 2025, il n'y aura plus de solvant dans le procédé de fabrication.

- Consommation d'eau et rejets :

La consommation est estimée à 100 000 m3/an, dont 90% pour le processus industriel et 10 000 m3/an pour l'eau potable pour le personnel. A titre de comparaison, la consommation d'eau industrielle d'une usine de fabrication d'automobiles est de 5 à 10 fois supérieure à celle prévue pour l'usine ACC de Douvrin. Sur le plan des rejets, il n'y aura aucun rejet d'eaux industrielles lié au processus de fabrication dans les réseaux d'eau à l'extérieur du site. Les

eaux industrielles seront traitées dans une filière de gestion des déchets liquides et envoyées dans une filière permettant le recyclage de ces eaux, en particulier la récupération du solvant présent. Les eaux usées provenant des lavabos, douches, toilettes, restaurants et réfectoires du personnel seront collectées dans le réseau d'assainissement du SIZIAF et rejoindront la Station d'Épuration biologique du SIZIAF située au nord de la zone d'activités.

- Pollution de l'air

En matière de rejets atmosphériques, ACC utilise des solvants organiques qui sont nécessaires sur la partie « mélanges » du processus de fabrication pour les encres des électrodes. La majeure partie de ces solvants sera récupérée par condensation au niveau du process. La partie non condensée fera l'objet d'un traitement avant rejet. Des composés organiques volatils (COV) sous forme de traces seront potentiellement présents dans les rejets atmosphériques. ACC a précisé au cours de la concertation les volumes de solvants concernés, et les risques potentiels associés.

A noter une question plus spécifique sur les nuisances olfactives et sonores qui devront trouver une réponse plus complète dans le dossier de l'étude d'impact.

- Déchets

ACC s'appuiera sur les filières existantes de traitement et de valorisation des déchets et vise au moins 90% de recyclage. En fonction de leur nature, les 10% de déchets qui ne pourront ou ne pourraient pas faire l'objet d'une valorisation ou d'un recyclage seront envoyés dans les filières de déchets ultimes adaptées. L'identification des filières est en cours, sujet qui a été questionné dans la concertation et qui n'a pas encore trouvé de réponse à ce stade du projet.

- **Transports sur le site**

Le projet d'ACC ayant pour objectif de contribuer à la transition énergétique en participant au développement du véhicule électrique, la question des modes de transports sur le site concernant l'ensemble de la chaîne de production a été évoquée plusieurs fois lors de la concertation, à la fois à travers les interrogations du public et par les intervenants lors des différents rendez-vous.

En effet, il s'agit pour ACC d'un défi à plusieurs niveaux : l'entreprise s'étant engagée à avoir l'empreinte carbone et environnementale la plus faible possible, avec des faibles émissions de CO2 et à limiter les nuisances pour les riverains aux alentours. Le bilan carbone du projet dépend des flux de transports et de l'approvisionnement de l'usine. L'ADEME et plusieurs élus ont ainsi invité ACC à se saisir de la question de la gestion des flux de transports générés par le projet.

L'objectif est d'étudier l'ensemble des moyens d'approvisionnement de l'usine en s'attachant à avoir l'impact environnemental le plus faible dans un cadre économique maîtrisé. L'entreprise étudie l'ensemble de ces moyens : fluvial, ferroviaire et routier. Elle examine, en collaboration avec la Région Hauts-de-France les principales alternatives au transport routier, c'est-à-dire le réseau ferroviaire et le canal du Nord. Le SIZIAF souhaite également qu'ACC étudie la solution du transport fluvial, un canal étant situé à proximité du site, qui offre des opportunités pour la logistique d'approvisionnement de l'usine.

Autre point, celui de la circulation pour l'accès au site : le territoire étant fortement marqué par un usage très important de l'automobile lié à la production industrielle et à la circulation des riverains. Un certain nombre de participants font part de l'inquiétude des riverains des communes concernées quant à la forte saturation routière et quant aux impacts pour la santé, le bassin étant dans une situation fragile dans le domaine de la santé pulmonaire. Les élus invitent ACC à se saisir de cette question pour avoir une démarche vertueuse en termes de

gestion des flux d'arrivée et de sortie des matières. Ils proposent ainsi de privilégier l'usage du canal du Nord et le réseau ferroviaire

- **Sécurité industrielle du site**

Tout au long de la concertation, et par les divers moyens de participer, le public a fait part de ses inquiétudes quant aux risques industriels provoqués par un tel projet et à la capacité de l'entreprise ACC d'assurer la sécurité des futurs employés de l'usine et des riverains à proximité de l'usine. Le public a exprimé une attente importante d'informations sur le sujet. Notamment sur les futurs rejets provoqués par l'usine ou encore sur les produits potentiellement nocifs présents dans les batteries.

En effet, de par sa nature, le projet ACC présente des risques d'une nature nouvelle pour le territoire. Pour prévenir ces risques et assurer la sécurité au sein de l'usine et dans ses alentours, la discussion doit pouvoir s'organiser entre ACC et les autres industriels du secteur ainsi qu'avec les services de l'Etat. Une étude de dangers est toujours en cours et sera publiée après la concertation. L'Etat a également indiqué que ce site, considéré « hors norme » et présentant des risques nouveaux, sera inspecté plusieurs fois par an. De plus, des contrôles de la qualité de l'air seront effectués à l'intérieur et l'extérieur de l'usine.

C'est en réponse aux élus locaux et aux inquiétudes des habitants qu'une réunion publique a été organisée le 7 avril sur la sécurité industrielle. Les débats et les informations ont permis de préciser le cadre de la réglementation, la nature des risques et les dispositifs qui seront en vigueur.

Conformément à la réglementation, et concernant les risques liés aux produits présents dans les batteries, ACC a mis en place des fiches contenant les règles d'utilisation de chaque produit qui devront être appliquées lors du processus de fabrication. A ce sujet, les trois matières présentes dans les batteries et qui font l'objet d'un classement sont bien connues par ACC. Il s'agit de l'oxyde métallique de nickel-manganèse-cobalt, l'électrolyte et le solvant (NMP). Les risques liés à ces trois matières sont également identifiés et connus par ACC. L'électrolyte présente un véritable danger en étant inflammable et toxique en cas d'ingestion et la NMC présente un risque cancérigène pour ceux qui viendraient à la manipuler. Pour ces raisons, ACC a mis en place l'automatisation des lignes de production de façon à ce que les opérateurs n'entrent jamais en contact avec ces matières.

Les études en cours semblent montrer trois risques principaux liés à l'activité de l'usine : le risque d'incendie, le risque de surpression et le risque de déversements accidentels de produits. Ces risques ne dépasseraient pas les limites de l'usine. Les résultats de cette étude devraient permettre d'organiser le service sécurité d'ACC en collaboration avec le Service départemental Incendie et Secours pour définir les besoins et offrir une solution adaptée, bien identifier les risques pour mieux les maîtriser. La formation doit pouvoir être partagée entre ACC et les secours publics pour former au mieux le service sécurité. Par ailleurs, les rejets engendrés par l'usine, revenus de nombreuses fois dans les contributions du public, feront l'objet d'une analyse.

L'ensemble de ces sujets, abordés lors de la réunion de clôture a fait l'objet de précision de la part d'ACC. A propos de la conduite des opérations dans la future usine, ACC indique que les demandes de recourir aux énergies renouvelables (panneaux solaires sur le site), ainsi que celles d'être informé sur le fonctionnement de l'usine et sur ses impacts sur l'environnement ont bien été entendues. Il relève également les attentes en matière de logistique, notamment pour trouver des alternatives aux transports routiers afin de limiter les nuisances pour les riverains.

DEMANDES DE PRÉCISIONS ET RECOMMANDATIONS AUX RESPONSABLES DU PROJET

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Cet important projet industriel porté par un acteur privé s'inscrivant dans des enjeux de transition écologique et ayant des retombées en termes d'emploi et de développement économique a mis en évidence l'importance de la concertation préalable. Or, les garants ont pu constater sur ce projet la méconnaissance des processus CNDP de la part du porteur du projet et plus globalement des acteurs industriels :

1. **Recommandation à l'Etat et aux futurs porteurs de projets** : Il conviendrait que l'Etat s'appuie sur cette concertation pour montrer qu'il y a un vrai intérêt pour le projet, ses porteurs et l'ensemble des parties prenantes à conduire la concertation préalable. Il s'agirait d'informer mieux et en amont les industriels de l'importance et des bénéfices collectifs qu'apportent ces dispositifs pour tous les acteurs, et de l'utilité de saisir la CNDP plus en amont du processus. Il pourrait être demandé à ACC de témoigner de son expérience. Faisant suite à l'engagement de la Ministre Agnès Pannier-Runacher, les garants proposent que les résultats de la concertation et les recommandations lui soit présentés, et que le Ministère engage avec la CNDP un processus d'information et sensibilisation des industriels.
2. **Recommandation à l'Etat au niveau central et aux acteurs publics locaux** : Les acteurs nationaux ont été très impliqués dans la concertation, il est essentiel de ne pas laisser retomber la suite uniquement au niveau local. C'est un débat national qui pèse sur les projets locaux, et c'est en même temps la possibilité de peser sur les choix globaux à partir de l'expérience locale, comme l'a rappelé le maire de Loos-en-Gohelle, au cours de la concertation.
3. **Recommandation au porteur de projet et aux acteurs** : Suite à cette concertation préalable une phase de concertation continue sera engagée, également sous l'égide de garants CNDP. Il conviendrait en effet de s'accorder collectivement pour poursuivre la concertation au niveau régional en s'appuyant sur les instances existantes qui ont déjà une large pratique du travail collectif. L'intervention de FNE lors de la réunion de clôture et reprise par la CFDT demande la création d'une commission de suivi.

La concertation a bien montré que les batteries utilisent des matières stratégiques dont la disponibilité est limitée et l'empreinte écologique importante. Avec la même quantité de matières, on peut équiper en batterie un nombre et des types de véhicules électriques différents :

4. **Demande de précision à l'Etat** : la préservation des ressources en matières stratégiques et la maîtrise de l'empreinte environnementale des futurs véhicules dépendent largement des choix réalisés en matière de politique industrielle. Il revient à l'Etat de préciser les orientations qui pourraient être prises pour privilégier l'efficacité de

l'usage des batteries en ciblant des véhicules petits, roulant beaucoup, comme demandé par plusieurs acteurs. Cette orientation est à préciser en lien avec la SNBC - Stratégie Nationale Bas Carbone.

5. **Demande de précision au porteur de projet** : il convient au porteur de projet de préciser ses objectifs en termes de futures clientèles et d'engagements en termes de responsabilité globale d'entreprise vis-à-vis de l'usage final de ses batteries.

Recyclage des batteries, maîtrise des filières de matériaux stratégiques et des ressources disponibles sont d'autres sujets très importants abordés à plusieurs reprises et qui questionnent les objectifs de souveraineté nationale et d'empreinte globale de la filière du véhicule électrique. Dans son intervention, la Ministre Madame Agnès Pannier-Runacher indique la volonté de créer un champion du minerai assurant la souveraineté européenne de l'extraction au moteur, alors que ces activités sont aujourd'hui maîtrisées par la Chine principalement.

6. **Demande de précision à l'Etat** : il conviendrait d'approfondir le sujet de la création d'un champion européen / français du minerai et de demander à l'Etat de préciser les voies et les moyens pour la création de ce champion ainsi que des objectifs qui seront visés pour la souveraineté en termes de métaux stratégiques.

7. **Recommandation à l'Etat, au porteur de projet et aux acteurs économiques** : au vu des attentes et de la dynamique enclenchée à l'occasion de la concertation, il semble opportun de poursuivre avec les parties prenantes de la filière et les acteurs publics régionaux, le travail sur l'émergence d'une filière du recyclage des batteries.

Beaucoup d'éléments, de références et de documents ont été recueillis pendant la concertation. Des institutions et experts de niveau national ont contribué aux débats permettant de progresser dans la compréhension des enjeux du développement du véhicule électrique et de la batterie. Au moment où l'ADEME prépare au niveau national ses nouveaux scénarios pour 2050 avec une déclinaison régionale sur la filière automobile et en lien avec la SNBC et la préparation du PTEF - Plan de transformation de l'économie française du Shift Project, les travaux menés ont vocation à venir y apporter un éclairage et des contributions robustes.

8. **Recommandations à l'Etat et l'ADEME** : utiliser la matière de la concertation préalable et la mettre à disposition des différents services et démarches pour contribuer aux scénarios de transition 2050 et intégrer les données sur le véhicule électrique présentées par FNE dans la trajectoire bas carbone.

Enfin, sur les sujets plus locaux liés à l'insertion de l'usine, la concertation, les micros-trottoirs ont montré une inquiétude de la population et des élus sur les dangers de l'usine. C'est d'ailleurs pour cela qu'un atelier spécifique de proximité a été consacré à ce sujet.

9. **Recommandation au porteur de projet** : l'étude de dangers devrait être publiée au plus tôt après la concertation et sans attendre et diffusée largement. Il sera important qu'elle puisse répondre à toutes les inquiétudes exprimées et être suivie d'informations régulières au niveau local.

Sujet très sensible dans une région et un bassin d'emploi très touchés, de nombreux acteurs ont été rencontrés et rassemblés pendant la concertation, témoignant d'une volonté commune de faire réussir le projet et d'y travailler ensemble avec anticipation, travail partenarial et progressivité des transitions. C'est d'ailleurs dans cet esprit que l'atelier du 25 avril « emploi et compétences » a été organisé. De nombreuses propositions pour la suite ressortent de cet atelier.

10. **Recommandation au porteur de projet** : il conviendrait de clarifier le rôle des Hauts-de-France dans la R&D, le recrutement dans cette région et le développement de ces activités dans la région ainsi que la création de partenariats avec les acteurs universitaires et de recherche de la Région.

Plus largement, les échanges ont fait écho aux travaux et propositions portées au niveau national sur la Transition Juste et qui traitent pour certaines de la filière automobile. Des scénarios sont ainsi en préparation dans le cadre d'une étude co-pilotée par FNH, CFDT et Fondation Européenne pour le climat. C'est également le cas de la Task Force Transition Juste portée par les investisseurs et regroupés au sein de Finance For Tomorrow en vue de la prochaine COP26.

11. **Demande de précision à l'Etat, au porteur de projet et aux parties prenantes, notamment les syndicats :** Il conviendrait de préciser les engagements de chacun pour faire de ce projet et de sa mise en œuvre un laboratoire de la Transition Juste.

Enfin, il demeure à l'issue de la concertation une ambiguïté forte (sur les effectifs et le calendrier) entre les emplois qui seront progressivement créés selon une échelle de temps progressive jusqu'à 2030 et le calendrier de la suppression des postes de Française de Mécanique. L'image des vases communicants ne saurait suffire à expliquer précisément le rythme précis de ce déplacement des emplois.

12. **Recommandation au porteur de projet :** Il conviendrait de clarifier le calendrier de suppression des postes à la FM et les embauches par ACC. Nous attirons l'attention sur les éléments de langage concernant le potentiel de création de la part d'ACC et la réalité et le planning du projet par rapport à la FM dans le bassin d'emploi. Les deux processus étant présentés par ACC comme fortement liés, il est important de sortir de l'ambiguïté et d'assumer l'identité de donneur d'ordre entre les décisions prises sur la Française de Mécanique et par ACC.

13. **Recommandation aux acteurs de l'emploi et de la formation et au porteur de projet :** Il conviendrait de présenter de manière transparente et régulière les objectifs en termes de création d'emploi tout en précisant les incertitudes et les limites et préserver ainsi la confiance collective dans le processus de conduite du projet.

ANNEXES

Annexe n°1 : Synthèse du dossier de concertation



Projet d'usine de production de batteries de Douvrin/Billy-Berclau



Synthèse du dossier de concertation

➤ Février 2021



Participez à la concertation,
VOTRE AVIS
NOUS INTÉRESSE !

www.concertation-ACC-batteries.fr

Le projet de la société ACC sur le site de Douvrin/Billy-Berclau consiste à construire une usine de production de cellules et modules de batteries pour les véhicules électriques, à côté du site PSA de Douvrin, à cheval sur les communes de Douvrin et de Billy-Berclau, dans le Pas-de-Calais, au sein du Parc des industries Artois Flandres.

Ce document présente les informations sur le projet et sur la concertation qui est organisée du jeudi 25 février au vendredi 23 avril 2021 inclus. Vous pouvez retrouver le dossier de concertation complet et donner votre avis sur le site www.concertation-ACC-batteries.fr.

Le mot des garants



La concertation préalable est une démarche d'information et de participation du public, obligatoire sur les grands projets qui ont un impact sur l'environnement. C'est la Commission nationale du débat public, autorité indépendante, qui a décidé des modalités de cette concertation. Elle a nommé deux garants pour garantir à chacune qu'il, elle pourra être informée et participer à l'élaboration de la décision publique (article 7 de la Charte de l'Environnement, Constitution française).

Toute personne peut s'adresser aux garants sur le déroulement de la concertation, l'accès aux documents, la participation en ligne, le déroulement des réunions, etc. Les garants peuvent également aider les personnes à exprimer leur point de vue et à se faire entendre si elles éprouvent des difficultés particulières.

Pour nous contacter
06 76 95 77 13 ou 07 49 59 30 13

Anne Girault :
anne.girault@garant-cndp.fr
Etienne Ballan
etienne.ballan@debat-cndp.fr

Plus d'information sur la CNDP :
www.debatpublic.fr

1 Qui est ACC, porteur du projet ?

Le projet est porté par une co-entreprise formée par Saft et le groupe PSA

A l'été 2020, Saft, PSA et Opel ont créé une co-entreprise, ACC (Automotive Cells Company) qui porte le projet de Douvrin/Billy-Berclau. Saft apporte son expertise en matière de recherche et développement et d'industrialisation des batteries, et le Groupe PSA sa connaissance du marché automobile et son expérience de la production en grande série.

Le projet d'ACC fait partie du groupe de "projets importants d'intérêt européen commun" (PIIEC) approuvé et lancé par la Commission européenne en décembre 2019 (17 entreprises de 7 Etats membres) : les PIIEC sont des projets de recherche innovants avec des intérêts stratégiques élevés ; en approuvant un PIIEC, l'Union européenne autorise les Etats à subventionner des projets industriels.

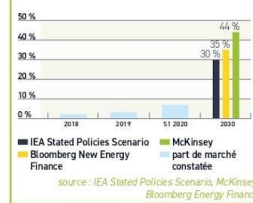
2 Pourquoi produire des batteries pour les véhicules électriques en France ?

Que peut-on attendre des véhicules électriques ? Réduire les émissions de CO₂, pour lutter contre le changement climatique, améliorer la qualité de l'air, réduire le bruit du trafic automobile

Le véhicule électrique au service de la lutte contre le changement climatique

Contre le changement climatique, les Etats souhaitent agir dans le secteur des transports, première source des émissions de gaz à effet de serre en France, et le développement des véhicules électriques est un moyen essentiel pour cela. Plusieurs études montrent que la part de ces véhicules devrait croître rapidement d'ici 2030 : le projet s'inscrit donc dans un cadre français et européen très favorable.

Part de marché des véhicules électriques en Europe à l'horizon 2030



Une question de souveraineté industrielle

Aujourd'hui, les batteries représentent environ 35% du coût total du véhicule, d'une part, et, d'autre part, le marché des batteries pour véhicules électriques est dominé par les fabricants asiatiques : les entreprises présentes en Europe ne produisent que 3% des batteries mondiales.

Il est donc crucial d'abord de pouvoir **baiss**er le **coût des batteries** : cela passe par une production massive et par des évolutions technologiques. Et la création d'un acteur européen majeur, en réduisant les distances

de transport des batteries, diminuera leur **empreinte environnementale** sur toute leur durée de vie.

domaine de la mobilité électrique, contribuer à atteindre les objectifs de transition énergétique et de mobilité décarbonée, travailler sur l'empreinte carbone des batteries depuis leur production jusqu'à leur recyclage, et renforcer la place de la filière automobile française dans la compétition mondiale.

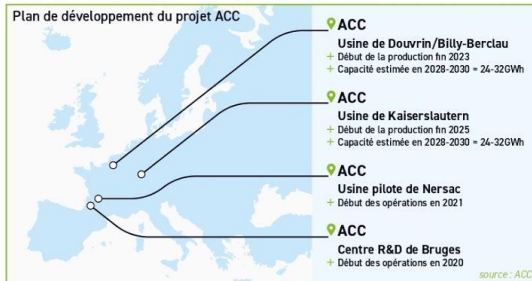
Maîtriser la chaîne de production des batteries s'avère donc stratégique : pour retrouver une **souveraineté industrielle de l'Europe** dans le

3 Quel déroulement général pour le projet d'ensemble ACC ?

Le projet d'ACC se décline en trois grandes phases :

- Une étape de recherche et développement avec la construction, en Nouvelle Aquitaine, d'un centre de R&D à Bruges près de Bordeaux (33) et d'une usine pilote à Nersac, près d'Angoulême (16) ;
- La construction de l'usine de production de batteries à Douvrin/Billy-Berclau dans la région Hauts-de-France, avec un premier bloc d'une capacité d'au moins 8 GWh en 2023, puis entre 2023 et 2028 la construction progressive des 2 ou 3 autres blocs ;
- La construction d'une seconde usine de production de batteries en Allemagne à Kaiserslautern à partir de 2025.

A l'horizon 2030, avec un investissement total de près de 5 milliards d'euros, cela permettra de produire des batteries pour **un million de voitures par an**.

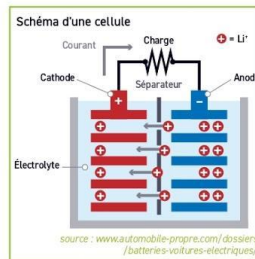


4 En quoi consiste le projet d'usine de Douvrin/Billy-Berclau ?

Le projet consiste à produire des cellules et modules pour les batteries de véhicules électriques, sur un site industriel existant, après un chantier de 18 mois environ, pour une production démarrant en 2023

La batterie électrique

Une batterie est un peu comme une poupée russe : à la base, on trouve une cellule qui contient des électrodes, ces cellules sont assemblées dans un module, plusieurs modules sont assemblés par le constructeur automobile pour fabriquer le "pack batterie" qui équipera chaque véhicule, avec des tailles et des formes différentes.



L'usine de Douvrin/Billy-Berclau

L'usine de Douvrin/Billy-Berclau produira des cellules et des modules de batteries au **lithium-ion**, dont la technique est déjà bien connue depuis plusieurs décennies ; cette technologie présente le meilleur rapport entre l'énergie stockée, le poids de la batterie et son coût.

Par rapport aux usines actuelles, les procédés de fabrication de l'usine ACC pour le premier bloc seront innovants, basés sur les travaux de recherche et développement et testés à l'usine pilote de Nersac. Ils utiliseront des matériaux déjà connus et maîtrisés, en particulier dans des usines de Saft.

Le projet d'usine ACC de Douvrin/Billy-Berclau a pour objectif industriel de répondre à ses clients principalement européens, et en particulier au besoin de PSA (Peugeot, Citroën, etc.) de disposer de modules de batteries pour la prochaine génération de ses véhicules électriques, prévue en 2023.

Son intégration au sein du Parc des industries Artois-Flandres

L'usine est prévue sur un site industriel existant utilisé par PSA pour la fabrication de moteurs thermiques. Pour cela, PSA utilisera moins d'espace pour son usine, pour permettre à ACC de s'installer sur une surface de 34 ha avec :

- La construction de nouveaux bâtiments destinés à accueillir les blocs de production (jusqu'à 4 blocs à terme si la demande le justifie) ;

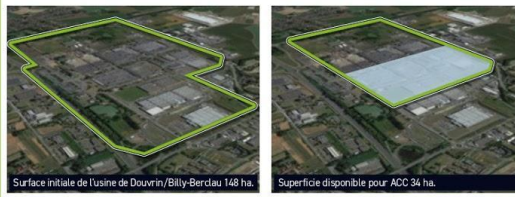
- La création d'une nouvelle sous-station électrique par ACC pour se raccorder à une ligne existante ;
- L'installation et la mise en exploitation des lignes de production, et les services logistiques associés.

Il ne sera pas nécessaire de créer de nouvelles voiries pour accéder au site.

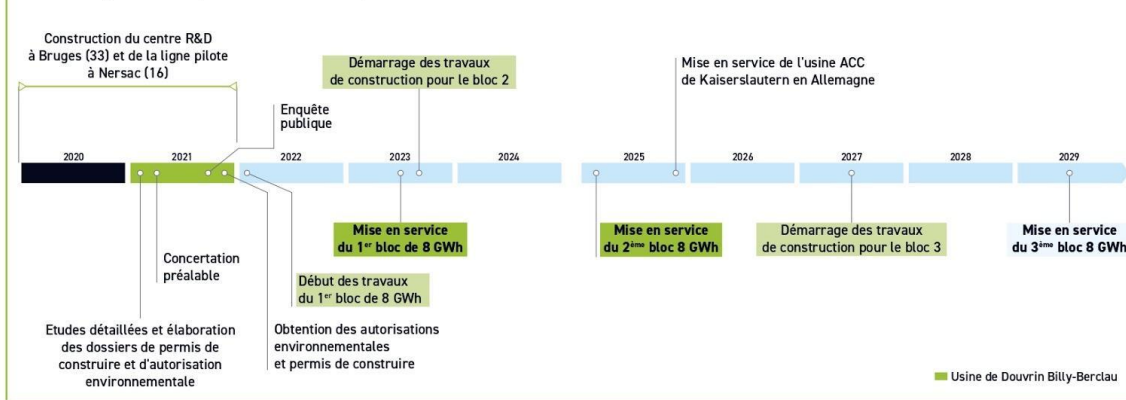
Le chantier de construction
Le chantier est prévu pour une durée de 18 mois, et devrait mobiliser en moyenne 400 personnes en 2022 et 2023.

Le début de la production
La production pourrait démarrer au 2^{ème} semestre 2023, avec une capacité d'au moins 8 GWh dans un premier temps soit l'équivalent de l'équipement de 100 000 véhicules / an, puis de 16 GWh, pour atteindre 24 GWh à terme en 3 blocs, fin 2029.

Les terrains de la société AUTOMOTIVE CELLS COMPANY SE



Calendrier (prévisionnel, donné à titre indicatif)



5 Quels sont les effets potentiels de l'usine sur l'environnement ?

Les effets potentiels du projet ont fait l'objet de premières évaluations

L'usine ACC de Douvrin/Billy-Berclau va s'installer sur un site industriel existant, **sans consommation d'espace naturel ou agricole.**

Ses autres impacts ont été estimés.

Un diagnostic "faune-flore" a montré la présence d'espèces protégées pour lesquelles des mesures d'évitement et, le cas d'échéant, des mesures compensatoires, seront mises en œuvre.

Ensuite, la consommation d'eau sera plutôt faible et il n'y aura pas de rejet d'eau industrielle dans les réseaux extérieurs au site. Tous les rejets d'eau seront surveillés régulièrement.

Pour la consommation d'énergie, ACC cherchera à réduire la consommation, et étudie la possibilité de produire des énergies renouvelables sur le site même.

Quant à la qualité de l'air, les impacts principaux sont les émissions liées aux

solvants utilisés dans le procédé industriel : ces émissions resteront discontinues, contrôlées et inférieures, dans tous les cas, aux niveaux prévus par la réglementation.

Pour le bruit, le bâtiment n'occasionnera pas de nuisance supplémentaire ; le bruit lié à la circulation des camions (environ 30 par jour pour l'approvisionnement et 10 en sortie), au poste électrique et aux équipements annexes reste en-dessous des seuils réglementaires.

L'usine produira des déchets "classiques", des déchets liquides (avec des solvants) et solides (métaux notamment), pour lesquels les filières de traitement existent. ACC s'est fixé un taux ambitieux pour le recyclage des déchets, soit 90 %. Pour les batteries elles-mêmes, le recyclage en fin de vie est de la responsabilité des constructeurs automobiles. Toutefois, ACC travaille pour permettre leur recyclage futur, en utilisant des matériaux recyclables et en concevant des batteries faciles à démonter et à réparer.

6 Quelles matières seront employées pour les batteries, et d'où viendront-elles ?

La fabrication des cellules utilise des matériaux variés, parmi lesquels du nickel, du cobalt, du lithium, 3 métaux parfois vus comme "stratégiques", dont l'approvisionnement sera particulièrement cadré et surveillé par ACC

Le cobalt, le lithium et le nickel seront achetés par des fournisseurs qui s'approvisionneront selon les spécifications qu'ACC aura définies. Les équipes Achats d'ACC travaillent à la rédaction d'une charte "achats responsables", se basant sur :

- un cahier des charges avec des critères stricts sur les aspects environnementaux, sociaux et sociétaux ;

- la sélection de fournisseurs reconnus sur des standards de qualité internationaux, jouissant d'une expérience dans le domaine ;
- la mise en place d'un mécanisme d'audit par des tiers de confiance.

ACC travaille enfin sur des technologies permettant d'assurer la traçabilité complète des matériaux entrant dans la composition de ses cellules et la fiabilité de cette traçabilité.

7 Quels sont les risques liés au projet ? Comment sont-ils maîtrisés ?

L'usine sera une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) et SEVESO seuil bas

L'objectif d'ACC est de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et de sécurité industrielle, dès la conception des bâtiments et des procédés industriels. Pour cela, ACC a fait l'analyse des "meilleures techniques disponibles" : ce sont les techniques de production qui limitent au maximum l'impact et les émissions sur l'environnement, voire qui les diminuent par rapport aux autres techniques existantes.

L'usine sera une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), classée Seveso seuil bas en raison des quantités stockées d'oxydes métalliques (mélange de métaux).

Comme le prévoit la réglementation, ACC conduit une étude de dangers afin de déterminer la nature des risques, leur potentielle gravité et les mesures à mettre en place pour assurer la sécurité industrielle. Cette étude sera remise avec la demande d'autorisation environnementale.

La première partie de l'étude de dangers a mis en lumière les risques suivants : départ de feu, surpression et déversement accidentel. Pour chacun de ces risques potentiels, des mesures sont prévues, qui portent sur des moyens à la fois techniques et organisationnels : murs coupe-feu, enceintes closes, systèmes de sécurité active et passive, calcul du besoin en eau, accessibilité des services de secours,

contrôle périodique des installations, actions de sensibilisation, formation du personnel et des pompiers présents sur site à la typologie des risques spécifiques à l'usine, aux différentes mesures de sécurité préventives ou curatives, etc. Le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) est associé à l'élaboration de la conception de l'usine ainsi qu'à l'élaboration de la politique de prévention des accidents d'ACC.

8 Quelles sont les retombées potentielles pour le territoire ?

Des retombées pour l'emploi, l'économie locale et le tissu industriel du territoire

Le projet d'usine ACC de Douvrin/Billy-Berclau représente une opportunité de revitalisation économique importante pour son territoire d'accueil et s'inscrit dans la dynamique collective "Rev3, la Troisième Révolution Industrielle" engagée par les Hauts-de-France et dans la mutation industrielle de la région.

L'arrivée d'ACC sur le Parc des industries Artois-Flandres constitue une opportunité sociale et économique en particulier pour la transition de l'industrie automobile des véhicules thermiques vers les véhicules électriques.

Après le chantier de construction de l'usine, le site pourrait ensuite représenter entre 1 400 et 2 000 emplois directs en 2030. Il s'agit à ce stade d'estimations, le nombre dépendra de la compétitivité réelle d'ACC et du niveau

du marché automobile européen, impactant directement la demande en batteries et le volume de production. A cela s'ajoutent les sous-traitants et fournisseurs.

Pour s'y préparer ACC travaille, en concertation avec les pouvoirs publics et les acteurs de la formation, au lancement de formations aux différents métiers pour former et certifier les futurs collaborateurs.

Le projet pourra contribuer également à l'émergence d'une filière de recyclage des batteries.

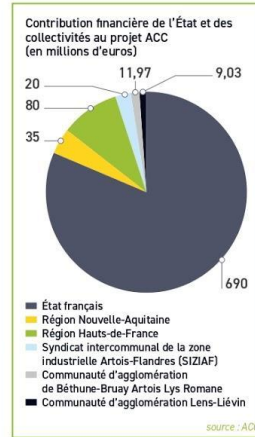
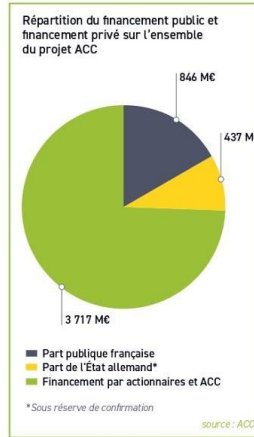
ACC devrait enfin contribuer de façon significative en termes de rentrées fiscales et de cotisations sociales aux niveaux local, régional et national.

9 Quel est le montant de l'investissement ? Comment est-il financé ?

Le projet est financé par ACC et par des financements publics (Etat, collectivités territoriales)

Le montant total de l'investissement en France et en Allemagne d'ici 2030 est d'environ 5 milliards d'Euros. Pour le projet d'usine de Douvrin/ Billy-Berclau, le montant des investissements est estimé à plus de

2 milliards d'euros. La construction du premier bloc de 8 GWh de l'usine devrait représenter un investissement d'environ 500 à 600 M€,



10 Comment s'informer et donner son avis sur le projet ?

Pour tout savoir sur la concertation, rendez-vous sur le site www.concertation-ACC-batteries.fr

Du jeudi 25 février au vendredi 23 avril 2021 inclus, le projet de Douvrin/Billy-Berclau fait l'objet d'une concertation avec le public sur :

- son opportunité : **faut-il le faire ?**
- ses objectifs : **pourquoi le faire ?**
- ses grandes caractéristiques : **comment le faire ?**

Cette concertation est menée sous l'égide de deux garants nommés par la Commission nationale du débat public.

Une série de rencontres est prévue dans le cadre de cette concertation, dans le respect des règles sanitaires qui seront en vigueur (horaires, capacité des salles, gestes barrière, etc.). Les rencontres sont ouvertes à tous, certaines sur inscription préalable pour des raisons techniques (webinaires).

- Une réunion publique d'ouverture de la concertation, à Billy-Berclau, mercredi 10 mars 2021 ;
- Un atelier sur les thèmes des compétences-formation, à Béthune, jeudi 25 mars 2021 ;
- Une réunion publique sur la sécurité industrielle, à Douvrin, mercredi 7 avril 2021 ;
- Une série de trois webinaires nationaux sur les thèmes de la mobilité électrique (mardi 16 mars 2021), de la politique industrielle en faveur de la mobilité électrique (mardi 30 mars 2021) et des impacts environnementaux des batteries (mardi 13 avril 2021) ;
- Un webinaire régional sur les thèmes de l'emploi et du tissu industriel dans les Hauts-de-France, lundi 15 mars 2021 ;

- Des rencontres de proximité au plus près de vos lieux de vie du quotidien (marchés, centres commerciaux...);
- Un débat sur une émission TV ou radio régionale ;
- Une réunion publique de restitution, à Lens, mardi 20 avril 2021.

En raison des évolutions régulières des mesures sanitaires gouvernementales, ce programme peut être amené à évoluer, n'hésitez pas à vérifier sur le site www.concertation-ACC-batteries.fr le jour, le lieu et l'horaire de la rencontre à laquelle vous souhaitez participer. Rendez-vous également sur ce site internet pour poser vos questions et donner votre avis.

À l'issue de la concertation, le bilan des garants rendra compte de son déroulement et des arguments échangés ; ensuite, ACC annoncera s'il poursuit le projet et les mesures qu'il prendra pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Si ACC décide de poursuivre le projet, après une instruction par tous les organismes concernés et une enquête publique sur un projet plus détaillé, le préfet du Pas-de-Calais pourra donner l'autorisation d'exploiter.



ACC

AUTOMOTIVE CELLS Co

www.concertation-ACC-batteries.fr