Envision AESC

PROJET D'USINE DE PRODUCTION DE BATTERIES HAUTS-DE-FRANCE

RAPPORT DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Février 2022

www.concertation-envision-aesc.fr

SOMMAIRE

1

PARTIE 1
PRÉSENTATION DU PROJET D'USINE DE PRODUCTION DE BATTERIES HAUTS-DE-FRANCE 4

Le maître d'ouvrage : ENVISION AESC 5
Le contexte general du projet 6
Rappel des grandes lignes du projet 6
Les impacts du projet sur le territoire 7

2

PARTIE 2
L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PRÉALABLE 10

Une concertation sous l'égide de la CNDP 11
Les objectifs de la concertation 11
La volonté d'aller à la rencontre de tous les publics 11
Un dispositif important pour informer et mobiliser 12
- L'information initiale au lancement de la concertation 12
- L'information continue tout au long de la démarche 13

Le deroulé de la concertation préalable 16
- Réunion publique d'ouverture 16
- Deux reunions publiques thématiques 18
- Quatre ateliers de travail 19
- Table ronde-debat à IMT Nord-Europe 20
- Rencontres avec les lycéens 20
- Rencontres de proximité 21
- Réunion publique de synthèse 21

Les outils de participation et d'expression mis à disposition du public 22
La concertation en chiffres 23

3

PARTIE 3
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE 24

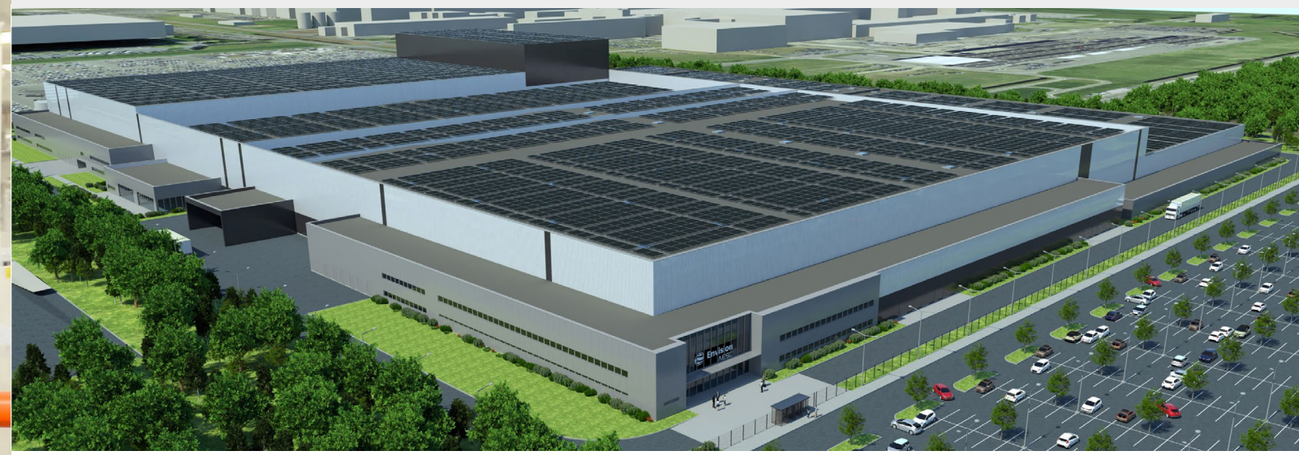
Une participation réelle, malgré quelques questions sur l'utilité de la concertation 25
Une réflexion plus générale sur la mobilité électrique et l'opportunité du projet 25
Un débat constructif sur la chaîne de valeur des batteries électriques 27
Des inquiétudes autour de l'intégration du projet dans son environnement 29
Des attentes fortes en termes d'emploi et de formation 33

4

PARTIE 4
LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LES PORTEURS DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE 36

Plan de déplacements 37
Emploi 38
Approvisionnement 39
Risques 40
Eau, rejets 41
Neutralité carbone/photovoltaïque 41
Chantier et calendrier 42
Déchets de process 45
Desserte locale du site / Douaisis Agglo 45
Soutien à la filière par l'État et la Région 46
Suite à donner à la concertation 47

SYNTHÈSE DES ENGAGEMENTS DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DES ACTEURS DÉCISIONNAIRES 48



PARTIE 1
PRÉSENTATION DU PROJET D'USINE DE PRODUCTION DE BATTERIES HAUTS-DE-FRANCE

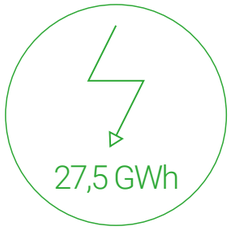
LE MAÎTRE D'OUVRAGE : ENVISION AESC

Envision AESC est un acteur d'envergure mondiale spécialisé dans la production de batteries électriques, avec 4 usines dans le monde (Japon, Angleterre, États-Unis et Chine) et plus de 600 000 véhicules déjà équipés.

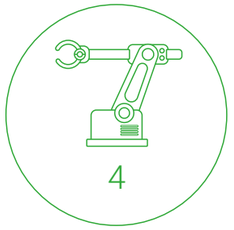
Le capital d'Envision AESC est détenu à 80 % par le groupe chinois Envision, acteur majeur dans les énergies renouvelables et les réseaux électriques intelligents, et à 20 % par le groupe automobile japonais Nissan. Son siège social est basé au Japon.

ENVISION AESC : CHIFFRES CLÉS

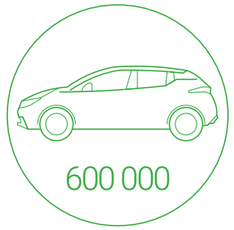
14 ans d'existence



27,5 GWh/an :
capacité de production opérationnelle en 2021



4 usines dans le monde
(États-Unis, Grande-Bretagne, Japon, Chine)



Plus de **600 000 voitures** équipées

920 M€ : chiffre d'affaires en 2019 (année fiscale du Japon de mars 2019 à mars 2020) à nouveau en croissance depuis l'automne 2020

0 incident critique
depuis le début d'existence

Au-delà d'Envision AESC, **trois partenaires privilégiés du projet** seront mobilisés à différents stades de sa réalisation :

- **Le groupe Renault :** premier constructeur automobile français, l'ancien propriétaire du terrain d'implantation de l'usine en cours de cession à EPF de Hauts-de-France et premier client d'Envision AESC ;
- **RTE** (Réseau de transport d'électricité) : entreprise de service public en charge de l'exploitation et du développement du réseau électrique français, maître d'ouvrage du raccordement électrique nécessaire dans le cadre d'une éventuelle extension de l'usine ;
- **L'Établissement public foncier (EPF) de Hauts-de-France :** gestionnaire du foncier en Hauts-de-France en partenariat avec les collectivités locales, maître d'ouvrage des travaux de proto aménagement préalable des terrains.

LE CONTEXTE GÉNÉRAL DU PROJET

Le projet d'Envision AESC s'inscrit dans **les engagements de la France et de l'Union européenne en matière de transition énergétique** et de lutte contre le réchauffement climatique, qui visent la **neutralité carbone à l'horizon 2050.**

Ces engagements portent notamment **un objectif de décarbonation du secteur des transports**, et en particulier du parc automobile, qui s'est traduit par **une règlementation ambitieuse en faveur de la mobilité électrique :** plan d'action européen pour « la mobilité durable et intelligente » qui propose de réduire de 55 % les émissions de CO_2 des voitures neuves, Loi d'orientation des mobilités qui vise à atteindre la neutralité des transports terrestres d'ici 2050 et interdire la vente de voitures thermiques en 2040, etc.

Pour répondre à l'enjeu de décarbonation du parc automobile, **le véhicule électrique à batterie apparaît en effet comme la technologie la plus avancée et la plus efficace,** puisqu'il n'émet pas de CO_2 en phase d'utilisation et permet de réduire d'environ 50 à 80 % l'empreinte carbone par rapport à un véhicule thermique sur l'ensemble de son cycle de vie (de sa fabrication au recyclage).

Par ailleurs, alors que 85 % des batteries sont aujourd'hui importées d'Asie, le choix du Douaisis pour la future usine d'Envision AESC s'inscrit pleinement dans la **dynamique de localisation de la production en Europe**. Le projet contribue ainsi à l'émergence d'une **filière européenne des batteries**, aux côtés des constructeurs et fournisseurs européens de véhicules électriques.

RAPPEL DES GRANDES LIGNES DU PROJET

Le projet porté par Envision AESC prévoit **la construction et l'exploitation d'une usine de fabrication d'électrodes, cellules et modules de batteries** pour véhicules électriques et éventuellement pour stockage stationnaire.

Le projet est situé dans les Hauts-de-France, sur les communes de **Cuincy, Lambres-lez-Douai et Brebières,** à proximité de l'usine Georges Besse de Renault à qui seront destinés les modules de batteries dans un premier temps.

La future usine disposera d'**une capacité de production initiale de 9 GWh/an** à horizon 2024, puis potentiellement de 30 GWh/an ou plus à horizon 2029 ou plus tôt, selon les commandes reçues.

La surface totale de la future installation représente une surface d'environ **20 hectares** pour une capacité de production annuelle de 9 GWh/an, qui pourrait aller jusqu'à 60 hectares ou plus après extension potentielle de l'usine pour une capacité annuelle de 30 GWh ou plus.

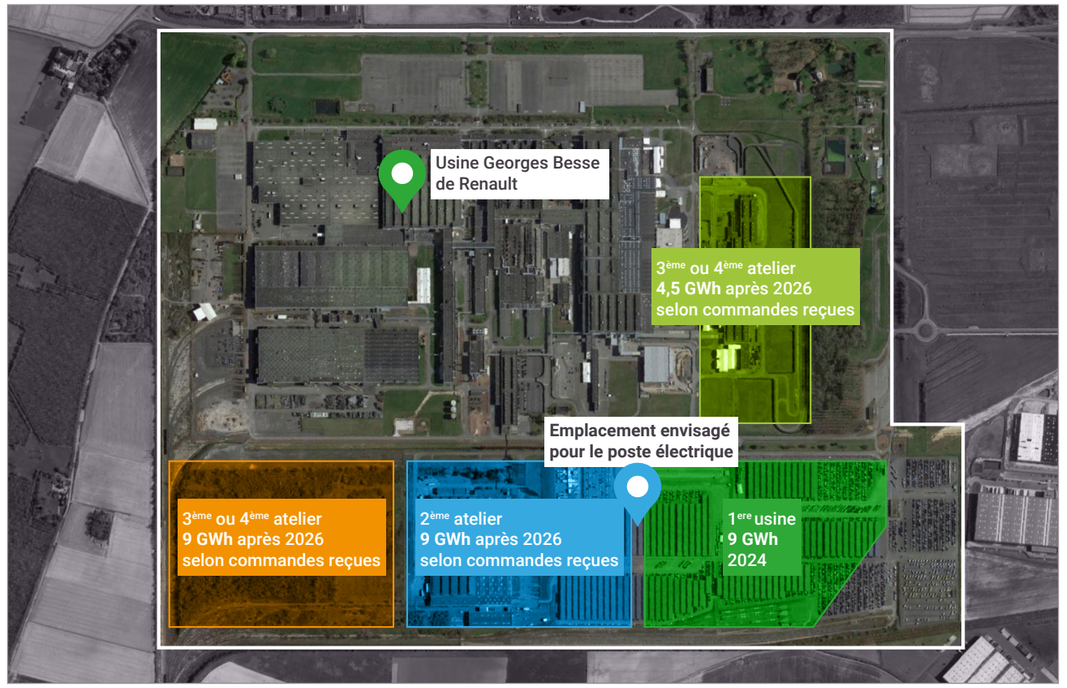
CHIFFRES CLÉS DU PROJET

Horizon 2024 :
- Capacité de production : **9 GWh/an**
- Coût de réalisation estimé : **environ 800 millions d'euros**
- Superficie : **environ 20 hectares**
- Nombre d'emplois : **entre 1 000 et 1 200**

Potentiel pour 2029 ou plus tôt, selon les commandes reçues :
- Capacité de production : **30 GWh/an** ou plus
- Coût de réalisation estimé : **2 milliards d'euros**
- Superficie : **60 hectares** ou plus
- Nombre d'emplois : **3 000** ou plus

L'implantation de l'usine d'Envision AESC à proximité immédiate de l'usine Georges Besse de Renault

Crédit : Google Maps



Au-delà des 9 GWH/an de production annuelle, tout nouveau besoin supplémentaire en puissance nécessitera un raccordement **direct au réseau de transport d'électricité** dont les modalités de réalisation devront être définies par RTE.

Les coûts estimés pour la réalisation de la première phase du projet (capacité de production de 9 GWh/an) sont estimés à environ **800 millions d'euros.**

LES IMPACTS DU PROJET SUR LE TERRITOIRE

Les impacts sur l'environnement :
Une étude d'impact est en cours de réalisation dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale. Cette dernière doit permettre de **démontrer l'acceptabilité du projet au vu des risques et impacts identifiés.** L'ensemble des enjeux et impacts, ainsi que les mesures d'amélioration à apporter seront présentés en détail et rendus publics dans le dossier d'enquête publique.

Si les études sont en cours, **les principaux enjeux environnementaux ont d'ores et déjà été identifiés** et l'impact du projet devrait être limité puisque ce dernier sera implanté dans une zone déjà industrialisée.

Envision AESC et ses partenaires s'engagent à mettre en place des mesures adaptées permettant d'éviter ou de réduire les effets négatifs en lien avec le projet et ainsi **favoriser son intégration sur le territoire.** Dans cette perspective, Envision AESC a d'ores et déjà revu son projet afin d'éviter la zone humide d'environ 8 hectares identifiée sur son terrain d'implantation initiale.

Les enjeux de sécurité :
Compte tenu de la nature et de la quantité de produits à stocker sur le site, l'usine relèvera du **régime SEVESO seuil haut,** qui implique l'intégration de procédures spécifiques dans son système de management de la sécurité et/ou dans son système qualité. Ce classement se traduira également par une implication des représentants du personnel et des riverains autour de la prévention des risques, ainsi que la mise en place d'une **Commission de suivi de site (CSS).**

Le projet fait l'objet d'une **étude de dangers** au titre de la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), qui présentera l'ensemble des **moyens de prévention et de lutte contre les sinistres** prévisibles et qui sera soumis à l'avis des services de l'État.

Les retombées socio-économiques :
Implanté dans un bassin industriel historique, le projet d'Envision AESC participe à la **reconversion industrielle du territoire avec la création de 1 000 à 1 200 emplois** à la mise en service de l'installation prévue en 2024, avec environ 750 opérateurs de production, 250 techniciens en maintenance et qualité et 100 ingénieurs et cadres. En fonction des commandes reçues et de l'extension potentielle de l'usine, 3 000 emplois ou plus pourraient être créés à terme sur l'ensemble du projet.

Une réflexion sera menée avec le tissu académique et les acteurs de l'emploi et de l'insertion pour définir **une politique de recrutement et de formation adaptée au territoire,** afin que le projet bénéficie au mieux à l'économie locale et à ses habitants.

Par ailleurs, le projet aura **un impact positif et durable sur la fiscalité locale,** par la location du terrain nécessaire à la construction des différentes phases du projet, la taxe foncière communale et la contribution foncière des entreprises, cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises.

Enfin, le projet participera plus largement à la constitution d'un **cluster industriel autour de la technologie de batteries** dans la région Hauts-de-France, aux côtés notamment du pôle Renault ElectriCity dédié au véhicule électrique et des usines de batteries à Douvrin et à Dunkerque.

L'ensemble des informations relatives au projet figurent dans le dossier de concertation, disponible sur le site Internet de la concertation : https://www.concertation-envision-aesc.fr/documentation/page-2

© AdobeStock - Valmedia

Conférence de presse d'annonce de la concertation, Douai, le 4 novembre 2021

PARTIE 2
L'ORGANISATION ET LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

UNE CONCERTATION SOUS L'ÉGIDE DE LA CNDP

Conformément à la règlementation en vigueur (art. L. 121-8 du Code de l'environnement), la Commission nationale du débat public (CNDP) est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État. Dans ce cadre, les équipements industriels de plus de 300 millions d'euros d'investissements font l'objet d'une saisine obligatoire. Après l'étude de cette saisine, il revient à la CNDP de décider s'il faut organiser un débat public ou une concertation préalable.

Conformément à cette obligation, Envision AESC, Renault, RTE et l'EPF de Hauts-de-France ont saisi la CNDP, qui a décidé d'organiser une concertation préalable et a désigné trois garants de la concertation : Madame **Isabelle JARRY,** Madame **Anne-Marie ROYAL** et Monsieur **Christophe BACHOLLE**.

Tout au long de la concertation, qui s'est déroulée entre le 8 novembre 2021 et le 10 janvier 2022, les garants avaient pour mission de **veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation**. Pour ce faire, ils agissaient en liaison avec Envision AESC et ses partenaires dans le respect des principes et des valeurs de la CNDP (valeurs d'**indépendance**, de **neutralité**, de **transparence**, d'**égalité de traitement**, d'**argumentation** et d'**inclusion**). Ils étaient présents à l'ensemble des temps d'échange organisés dans le cadre de la concertation.

A l'issue de la concertation, ils ont rédigé un bilan retraçant les différents temps et les conditions de déroulement de la concertation. Ce bilan est disponible sur le site internet de la concertation : *concertation-envision-aesc.fr*

LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

Conformément aux dispositions du Code de l'environnement, la concertation préalable sur le projet porté par Envision AESC avait pour objectif de débattre :

- De l'**opportunité**, des objectifs et des **caractéristiques du projet** ;
- Des **enjeux socio-économiques** qui s'y attachent ainsi que de leurs **impacts** significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- Des **solutions alternatives**, y compris de l'absence de mise en œuvre du projet ;
- Des **modalités d'information et de participation du public** après concertation préalable.

L'ensemble de ces questions ont été abordées lors de la démarche.

LA VOLONTÉ D'ALLER À LA RENCONTRE DE TOUS LES PUBLICS

Afin de favoriser la participation et l'information de tous les publics la concertation préalable a été organisée selon les principes suivants :

- **Un périmètre de la concertation étendu** (90 communes représentant plus de 360 000 habitants) :
  - **35 communes de la Communauté d'agglomération de Douai (Douaisis Agglo) :** Anhiers, Arleux, Aubigny-au-Bac, Auby, Brunémont, Bugnicourt, Cantin, Courchelettes, Cuincy, Dechy, Douai, Erchin, Esquerchin, Estrées, Faumont, Féchain, Férin, Flers-en-Escrebieux, Flines-lez-Râches, Fressain, Goeulzin, Guesnain, Hamel, Lallaing, Lambres-lez-Douai, Lauwin-Planque, Lécluse, Marcq-en-Ostrevent, Râches, Raimbeaucourt, Roost-Warendin, Roucourt, Sin-le-Noble, Villers-au-Tertre, Waziers ;

- **36 communes qui ne sont pas membres de Douaisis Agglo mais appartiennent à la zone d'emploi de Douai :** Aniche (59), Aubenchel-au-Bac (59), Auberchicourt (59), Bruille-lez-Marchiennes (59), Écaillon (59), Émerchicourt (59), Erre (59), Fenain (59), Lewarde (59), Loffre (59), Marchienne (59), Masny (59), Moncheaux (59), Monchecourt (59), Montigny-en-Ostrevent (59), Pecquencourt (59), Somain (59), Vred (59), Bellonne (62), Brebières (62), Corbehem (62), Ecourt-Saint-Quentin (62), Etaing (62), Gouy-sous-Bellonne (62), Leforest (62), Noyelles-sous-Bellonne (62), Oisy-le-Verger (62), Palluel (62), Quiéry-la-Motte (62), Récourt (62), Rumaucourt (62), Sailly-en-Ostrevent (62), Sauchy-Cauchy (62), Saudemont (62), Tortequesne (62), Vitry-en-Artois (62) ;
- **14 communes de la Communauté d'agglomération de Hénin-Carvin :** Bois-Bernard, Carvin, Courcelles-lès-Lens, Courrières, Dourges, Drocourt, Evin-Malmaison, Hénin-Beaumont, Leforest, Libercourt, Montigny-en-Gohelle, Noyelles-Godault, Oignies, Rouvroy ;
- **5 autres communes concernées en cas de la mise en place d'une nouvelle ligne RTE :** Fresnes-lès-Montauban, Gavrelle, Izel-lès-Equerchin, Neuvireuil, Oppy.

→ **Des temps d'animation aux formats variés** (réunions publiques, tables rondes-débat, ateliers de travail, interventions lycées, rencontres de proximité) et adaptés à un contexte sanitaire sensible (inscription préalable pour respecter les jauges autorisées, formats hybrides avec possibilité de contribuer à distance) ;

→ **Des canaux d'information et de participation multiples**, accessibles tout au long de la démarche : site internet dédié (*concertation-envision-aesc.fr*), exposition projet, ressources documentaires en ligne et en version papier disponibles en mairies et à chaque temps d'échange, carte T distribuée sur le territoire, communiqués de presse diffusés avant chaque temps public)

UN DISPOSITIF IMPORTANT POUR INFORMER ET MOBILISER

En amont et tout au long de la concertation préalable, l'information et la mobilisation du public ont été assurées par **un vaste dispositif multicanal**.

L'information initiale au lancement de la concertation

Le lancement de la concertation a été annoncé au public dès le 22 octobre 2021 par :

→ **Une campagne d'affichage réglementaire** (avis format A2, 42 x 59,4 cm) dans les **90 mairies du périmètre de la concertation** et aux sièges de Douasis Agglo et de la Communauté d'agglomération Hénin-Carvin.

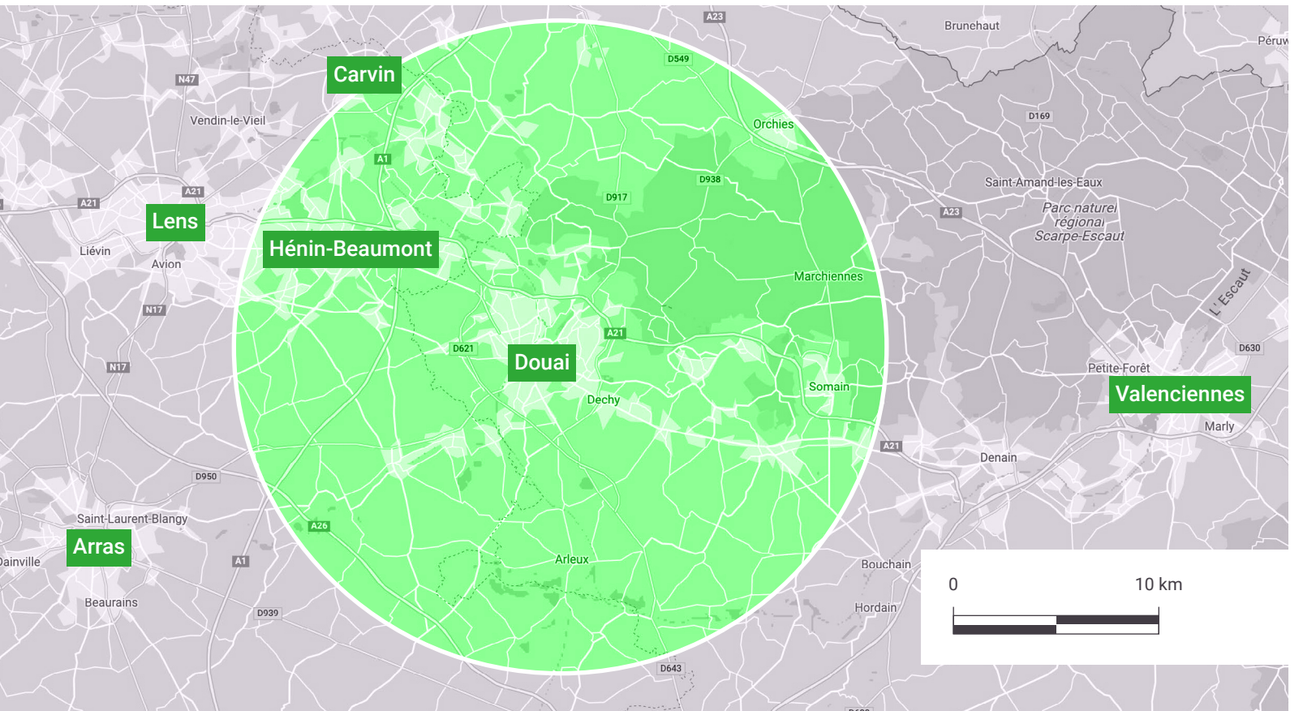
→ **La publication sur le site internet de la concertation :** *https://www.concertation-envision-aesc.fr/documentation/page-2*

→ La publication dans trois journaux locaux : La Voix du Nord, L'Observateur du Douaisis, la Gazette du Nord Pas de Calais

→ **La mise à disposition d'un dossier de concertation** de 68 pages (version PDF et papier) ;

→ **La mise à disposition d'une synthèse du dossier de concertation** de 8 pages (version PDF et papier) ;

Périmètre de la concertation



Avis de concertation mairies de Cambrai et de Rumaucourt

→ **La diffusion d'un « kit de communication » à l'ensemble des collectivités du périmètre** comportant un article pour le magazine, un post Facebook, un post Twitter, une affiche et un texte pour les panneaux lumineux informant de la concertation préalable ;

→ **Une conférence de presse** en présence des maîtres d'ouvrage et des garants, organisée à Douai le 4 novembre 2021 avec **11 journalistes** et qui a donné lieu à **11 publications** dans la presse locale, nationale et spécialisée.

L'information continue tout au long de la démarche

Tout au long de la concertation préalable, le public a pu s'informer sur le projet et sur la concertation à travers :

→ **Le site internet de la concertation :** *concertation-envision-aesc.fr*

Mis à disposition du public dès l'annonce de la concertation, le site avait pour vocation de présenter le projet et de centraliser les informations et les documents liés au débat.

Il s'organisait en 5 rubriques :

1. **Actualités :** permettant de s'informer de l'actualité de la concertation, trouver les lieux des réunions, suivre les réunions à distance, etc.
2. **La concertation :** permettant de s'informer sur la concertation préalable (objectifs, organisation), télécharger les documents en lien avec le projet et les comptes rendus des temps publics, et revoir les réunions publiques en *replay* ;
3. **Le projet :** présentant les grandes lignes du projet et ses impacts potentiels ;
4. **Participer/contribuer :** permettant de déposer une question, un avis, une contribution, et de prendre connaissance des réponses des maîtres d'ouvrage.
5. **Contact :** permettant de contacter directement les garants ou l'équipe de la concertation.

Encart presse, La voix du Nord, lundi 25 octobre 2021

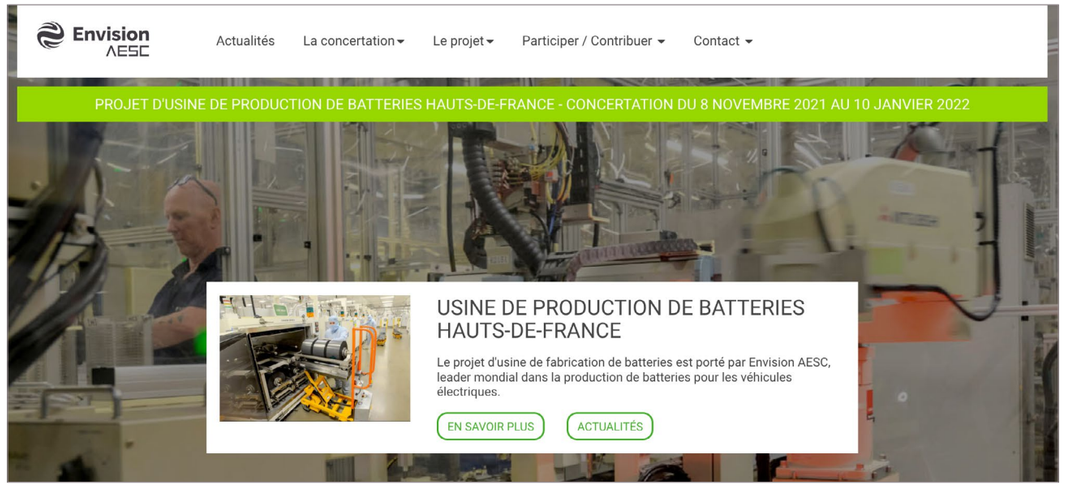
AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

en application des articles L121-1 et suivants, notamment le I de l'article L121-8 du Code de l'environnement

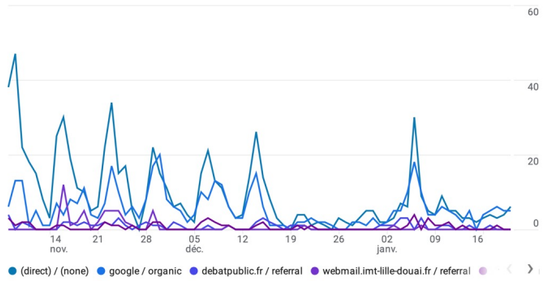
Projet d'usine de production de batteries dans le Douaisis (Hauts-de-France)

● Objet de la concertation préalable
La société Envision AESC Group Ltd organise une concertation préalable sur le projet d'usine de production de batteries dans le Douaisis (Hauts-de-France). Le projet vise à construire puis exploiter une usine de fabrication d'électrodes, cellules et de modules de batteries pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers électriques, pour camions électriques et, éventuellement, pour stockage électrique stationnaire. L'installation doit s'implanter sur des terrains appartenant actuellement à l'usine Georges Besse d'assemblage de voitures de Renault, sur les communes de Cuincy, de Lambres-lez-Douai et de Brebières. Au-delà d'Envision AESC, le projet mobilisera à différents stades de sa réalisation les partenaires suivants : le groupe Renault, propriétaire actuel du terrain d'implantation, RTE, maître d'ouvrage du raccordement électrique nécessaire dans le cadre d'une éventuelle extension de l'usine, EPF Hauts-de-France, maître d'ouvrage des travaux de proto aménagement des terrains cédés par Renault. En raison de la nature et de la quantité de produits utilisés dans la production des modules de batteries, le projet relève du régime SEVESO seuil haut.
● Organisation de la concertation préalable
La concertation préalable a été décidée en application de l'article L. 121-9 du Code de l'environnement par la Commission nationale du débat public. La décision 2021/56/ENVI-SION AESC/1 en date du 5 mai 2021 est publiée sur le site de legifrance.gouv.fr
La concertation préalable est organisée par Envision AESC Group Ltd sous l'égide de trois garants désignés par la Commission nationale du débat public : Madame Isabelle JARRY, Madame Anne-Marie ROYAL et Monsieur Christophe BACHOLLE.
● Durée de la concertation préalable
La concertation se tient du 8 novembre 2021 au 10 janvier 2022 inclus.
● Périmètre de la concertation préalable
Anhiers, Arleux, Aubigny-au-Bac, Auby, Brunémont, Bugnicourt, Cantin, Courchelettes, Cuincy, Dechy, Douai, Erchin, Esquerchin, Estrées, Faumont, Féchain, Féris, Flers-en-Escrebieux, Flines-lez-Râches, Fressain, Gœulzin, Guesnain, Hamel, Lallaing, Lambres-lez-Douai, Lauwin-Planque, Lécluse, Marcq-en-Ostrevent, Râches, Raimbeaucourt, Roost-Warendin, Roucourt, Sin-le-Noble, Villers-au-Tertre, Waziers, Aniche, Aubenchel-au-Bac, Auberchicourt, Bruille-lez-Marchiennes, Ecaillon, Emerchicourt, Erre, Fenain, Lewarde, Loffre, Marchienne, Masny, Moncheaux, Monchecourt, Montigny-en-Ostrevent, Pecquencourt, Somain, Vred, Bellonne, Brebières, Corbehem, Ecourt-Saint-Quentin, Etaing, Gouy-sous-Bellonne, Leforest, Noyelles-sous-Bellonne, Oisy-le-Verger, Palluel, Quiéry-la-Motte, Récourt, Rumaucourt, Sailly-en-Ostrevent, Sauchy-Cauchy, Saudemont, Tortequesne, Vitry-en-Artois, Bois-Bernard, Carvin, Courcelles-lès-Lens, Courrières, Dourges, Drocourt, Evin-Malmaison, Hénin-Beaumont, Leforest, Libercourt, Montigny-en- Gohelle, Noyelles-Godault, Oignies, Rouvroy, Gavrelle, Neuvireuil, Izel-lès-Equerchin, Fresnes-lès-Montauban, Oppy
● Modalités de la concertation préalable
Information du public :
o Un site internet dédié à la concertation www.concertation-envision-aesc.fr.
o Un dossier de concertation sur le projet, ses enjeux, son contexte, le rôle et les objectifs du maître d'ouvrage disponible sur le site internet www.concertation-envision-aesc.fr et lors des rendez-vous de la concertation.
o Une synthèse du dossier de concertation disponible sur le site internet www.concertation-envision-aesc.fr et lors des rendez-vous de la concertation.
o Un document d'information avec un coupon T détachable distribué aux habitants du périmètre de concertation.
o Des annonces dans la presse quotidienne régionale.
o Une exposition projet dans les mairies des communes de Douai, Lambres-lez-Douai, Brebières, et Cuincy et lors des rendez-vous de la concertation.
o Affichage d'annonce de la concertation dans les lieux publics du périmètre de la concertation.
Participation du public (renseignements à venir sur les dates, horaires et lieux sur le site www.concertation-envision-aesc.fr) :
4 réunions publiques en présentiel dans le strict respect des conditions sanitaires gouvernementales et diffusées en direct sur le site de la concertation :
o Réunion publique d'ouverture le 9 novembre 2021 à 18h à Lambres-lez-Douai
o Réunion publique thématique sur le contexte général du projet et la place des véhicules électriques dans la mobilité de demain le 23 novembre 2021 à 18h à Cuincy
o Réunion publique thématique sur la contribution potentielle d'Envision AESC à la création d'un cluster de production de batteries et à la pérennité du projet le 14 décembre 2021 à 18h à Leforest
o Réunion publique de synthèse le 6 janvier 2022 à 18h à Douai
4 ateliers de travail en présentiel dans le strict respect des conditions sanitaires gouvernementales :
o Atelier sur l'intégration du projet dans son environnement le 30 novembre 2021 à 18h à Brebières
o Atelier sur l'emploi le 7 décembre 2021 à 18h à Flines-lez-Râches
o Atelier sur l'organisation du chantier le 8 décembre 2021 à 18h à Brebières
o Atelier sur le projet en lien avec son environnement proche le 13 décembre 2021 à 18h à Douai
1 table ronde débat dans l'enseignement supérieur sur la chaîne de valeurs des batteries, ses enjeux géopolitiques et la possibilité d'un cluster français de production de batteries
2 temps d'information et d'échanges pour les jeunes dans 2 lycées du territoire
3 rencontres de proximité sur trois marchés
Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur le site internet www.concertation-envision-aesc.fr, sur papier dans les urnes mises à disposition lors des rendez-vous de la concertation et avec l'exposition, ainsi que via les coupons T joints au document d'information distribué dans les boîtes aux lettres. Des réponses seront apportées aux questions posées sur le site internet.
Tout au long de la concertation, le public peut s'adresser directement aux garants :
isabelle.jarry@garant-cndp.fr, anne-marie.royal@garant-cndp.fr
ou christophe.bacholle@garant-cndp.fr.
● A l'issue de la concertation préalable
A l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, les garants établissent un bilan de la concertation. Il est rendu public et joint au dossier d'enquête publique.
Dans un délai maximum de deux mois suivant la publication du bilan des garants, Envision AESC rendra publiques les mesures qu'elle juge nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation. Ces mesures seront publiées sur le site www.concertation-envision-aesc.fr.
Le présent avis est publié sur le site internet de la concertation et en mairie de chaque commune du périmètre de la concertation.

Page d'accueil du site internet de la concertation



Nombre d'utilisateurs par source et support associé à la session au fil du temps



Le site a été alimenté et complété tout au long de la concertation préalable. Du 25 octobre 2021 au 10 janvier 2022, les statistiques de fréquentation du site internet font état de **836 visiteurs, avec un total de 8 003 pages vues et un temps moyen de visite de 1 min 55secondes**.

80 questions, avis et contributions ont été déposés via la rubrique participative pendant la durée de la concertation.

→ **Une exposition projet**

Une exposition dédiée au projet a été présentée lors de chaque temps de concertation (réunions publiques, tables rondes-débat, ateliers de travail). Composée de 6 panneaux, elle a permis de proposer au public des informations clés sur le projet, son contexte, ses principaux enjeux et la démarche de concertation préalable.

Une exposition permanente sur le projet a également été proposée tout au long de la concertation dans les 4 mairies proches du site (Douai, Brebières, Lambres-lez-Douai, Cuincy) et au siège de Douaisis Agglo.

→ **Le dossier de concertation et sa synthèse**

Présentant l'ensemble des informations utiles à la concertation sur le projet, le **dossier de concertation de 68 pages** a été mis à disposition du public **en ligne**, sur le site internet de la concertation, et **en version papier** dans les mairies des communes du périmètre de la concertation, au siège de Douaisis Agglo et au siège de la Communauté d'agglomération Hénin-Carvin, et lors des temps d'échange organisés dans le cadre de la concertation.

La **synthèse du dossier de concertation de 8 pages** a également été mis à disposition en ligne et lors des temps d'échange.

230 exemplaires du dossier de concertation et **1 900 exemplaires de la synthèse** ont été distribués entre le 8 novembre 2021 et le 10 janvier 2022.

→ **Un dépliant d'information avec carte T intégrée**

167 000 exemplaires de dépliant 4 pages informant des dates et des lieux des temps de concertation ont été distribués dans les boites aux lettres du périmètre de la concertation dès octobre 2021. Le dépliant comportait une carte T permettant de s'exprimer sur le projet par voie postale.

149 cartes T ont été retournées par les habitants du territoire. Leur contenu, organisé par thématique, a été rendu public sur le site internet de la concertation. Une réponse globale a été apportée à chaque thématique. Elle est disponible dans une rubrique dédiée sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/reponses-aux-cartes-t*

Exposition projet

Dossier de concertation et sa synthèse

Page d'accueil du site internet de la concertation

→ **Une affiche « grand public »**

Afin d'élargir l'information du public sur le lancement de la concertation préalable en complétant l'affichage règlementaire, 115 exemplaires d'une affiche « grand public » informant des dates et lieux des temps de concertation ont été apposés dans les principaux commerces et lieux de vie autour du site de projet.

Affiche grand public

→ **Une information continue à destination des médias**

Les temps d'échange prévus initialement dans le dispositif de concertation préalable (réunions publiques, tables rondes-débat, ateliers de travail) ont fait chacun l'objet d'un **communiqué de presse** diffusé à plus de 80 contacts presse.

LE DÉROULÉ DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

14 temps de présentation et d'échange ont été proposés dans le cadre de la concertation préalable sur le projet d'Envision AESC.

Afin de pouvoir respecter les consignes sanitaires en vigueur, les temps d'échange en présentiel ont été organisés sur inscription préalable. Lors de chaque temps de rencontre, une liste des noms, prénoms et coordonnées des personnes réunies a été établie. Elle a été conservée par les organisateurs de la concertation en conformité avec le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD).

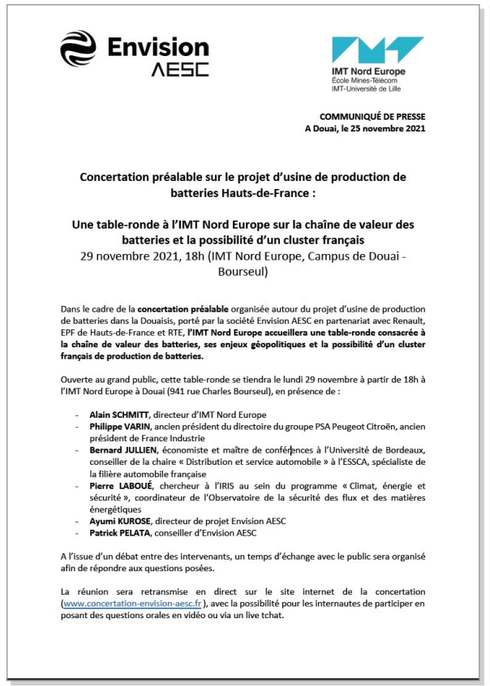
Toutes les personnes intéressées ont pu participer aux temps publics de leur choix.

Réunion publique d'ouverture

La réunion publique d'ouverture de la concertation s'est tenue le mardi **9 novembre 2021 à Lambres-lez-Douai.**

Elle a permis de **présenter Envision AESC et ses partenaires stratégiques dans le cadre du projet (Renault, EPF de Hauts-de-France, RTE), le projet, les modalités de la concertation préalable**, et de **répondre aux premières questions** du public.

Communiqué de presse information de la table ronde-débat à l'IMT Nord-Europe



Envision AESC — IMT Nord Europe, École Mines-Télécom, IMT-Université de Lille

COMMUNIQUÉ DE PRESSE
A Douai, le 25 novembre 2021

Concertation préalable sur le projet d'usine de production de batteries Hauts-de-France :

Une table-ronde à l'IMT Nord Europe sur la chaîne de valeur des batteries et la possibilité d'un cluster français
29 novembre 2021, 18h (IMT Nord Europe, Campus de Douai - Bourseul)

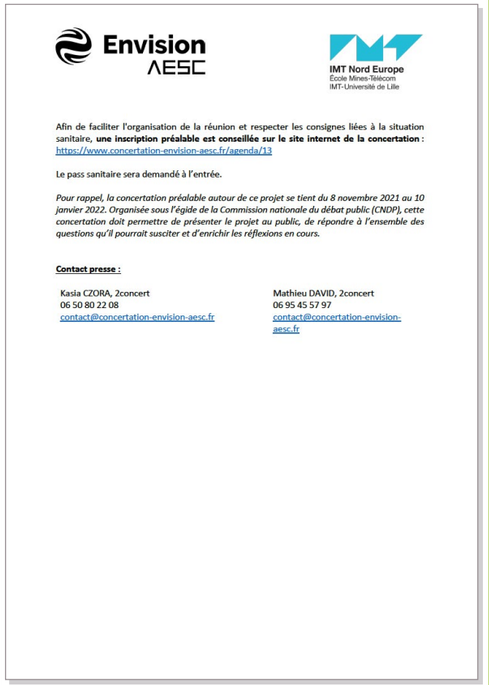
Dans le cadre de la **concertation préalable** organisée autour du projet d'usine de production de batteries dans la Douaisis, porté par la société Envision AESC en partenariat avec Renault, EPF de Hauts-de-France et RTE, **l'IMT Nord Europe accueillera une table-ronde consacrée à la chaîne de valeur des batteries, ses enjeux géopolitiques et la possibilité d'un cluster français de production de batteries.**

Ouverte au grand public, cette table-ronde se tiendra le lundi 29 novembre à partir de 18h à l'IMT Nord Europe à Douai (941 rue Charles Bourseul), en présence de :

- **Alain SCHMITT**, directeur d'IMT Nord Europe
- **Philippe VARIN**, ancien président du directoire du groupe PSA Peugeot Citroën, ancien président de France Industrie
- **Bernard JULLIEN**, économiste et maître de conférences à l'Université de Bordeaux, conseiller de la chaire « Distribution et service automobile » à l'ESSCA, spécialiste de la filière automobile française
- **Pierre LABOUÉ**, chercheur à l'IRIS au sein du programme « Climat, énergie et sécurité », coordinateur de l'Observatoire de la sécurité des flux et des matières énergétiques
- **Ayumi KUROSE**, directeur de projet Envision AESC
- **Patrick PELATA**, conseiller d'Envision AESC

A l'issue d'un débat entre des intervenants, un temps d'échange avec le public sera organisé afin de répondre aux questions posées.

La réunion sera retransmise en direct sur le site internet de la concertation (www.concertation-envision-aesc.fr), avec la possibilité pour les internautes de participer en posant des questions orales en vidéo ou via un live tchat.



Envision AESC — IMT Nord Europe, École Mines-Télécom, IMT-Université de Lille

Afin de faciliter l'organisation de la réunion et respecter les consignes liées à la situation sanitaire, **une inscription préalable est conseillée sur le site internet de la concertation** : https://www.concertation-envision-aesc.fr/agenda/13

Le pass sanitaire sera demandé à l'entrée.

Pour rappel, la concertation préalable autour de ce projet se tient du 8 novembre 2021 au 10 janvier 2022. Organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), cette concertation doit permettre de présenter le projet au public, de répondre à l'ensemble des questions qu'il pourrait susciter et d'enrichir les réflexions en cours.

Contact presse :

Kasia CZORA, 2concert
06 50 80 22 08
contact@concertation-envision-aesc.fr

Mathieu DAVID, 2concert
06 95 45 57 97
contact@concertation-envision-aesc.fr

La réunion a rassemblé **une soixantaine de personnes en présentiel** (habitants du territoire, élus locaux, acteurs socio-économiques) et **une quinzaine de personnes en ligne**. Le public suivant la réunion à distance avait la possibilité de poser ses questions par écrit via un tchat ou en prenant la parole en direct.

La séance s'est structurée autour de **six temps forts** :

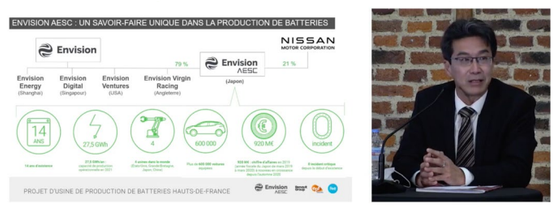
1. Un mot d'introduction par Bernard GOULOIS, maire de Lambres-lez-Douai ;
2. La présentation de la démarche de concertation préalable ;
3. Une intervention des garants de la concertation ;
4. La présentation du projet et de ses impacts potentiels ;
5. L'intervention des trois co-maîtres d'ouvrage : Renault, EPF de Hauts-de-France, RTE ;
6. La synthèse et la conclusion de la réunion par Amélie PUCCINELLI, secrétaire générale adjointe de la préfecture de la région Hauts-de-France.

Deux temps d'échange avec le public ont été proposés lors de cette réunion, après la présentation du projet par Envision AESC et après les présentations de Renault, EPF et RTE.

Lors de chaque temps d'échange avec le public, les intervenants ont répondu à la fois aux questions posées par les personnes présentes sur place et aux questions posées par les internautes. Les questions n'ayant pas pu obtenir de réponse lors de la réunion ont été publiées sur le site internet de la concertation et ont obtenu la réponse des maîtres d'ouvrage.

Un compte-rendu synthétique de la réunion, les supports de présentation et l'enregistrement vidéo ont été publiés sur le site internet *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/1*

Réunion publique d'ouverture, intervention d'Ayumi KUROSE, directeur de projet



Réunion publique thématique n°1

Deux réunions publiques thématiques
Deux réunions publiques thématiques ont été proposées dans le cadre de la concertation :

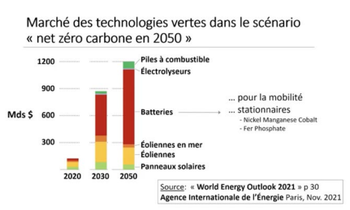
- **Réunion thématique n°1,** dédiée au **contexte général du projet et à la place des véhicules électriques dans la mobilité de demain**, le 23 novembre 2021 à Cuincy ;
- **Réunion thématique n°2,** dédiée à **contribution potentielle d'Envision AESC à la création d'un cluster français de production des batteries et à la pérennité du projet,** le 14 décembre 2021 à Leforest.

Les réunions publiques thématiques avaient pour objectif de débattre de manière collective de certaines problématiques en lien avec le projet et de répondre aux questions du public. Chaque réunion s'est organisée de la manière suivante :

- Un temps d'exposé par Envision AESC ;
- Une table ronde avec des experts thématiques ;
- Un temps d'échange avec le public.

Les réunions publiques thématiques étaient retransmises en direct sur le site internet de la concertation, avec possibilité de contribuer par écrit via un tchat ou en prenant la parole en direct. Les intervenants ont répondu à la fois aux questions posées par les personnes présentes sur place et aux questions posées par les internautes. Les questions n'ayant pas pu obtenir de réponse lors de la réunion ont été publiées sur le site internet de la concertation et ont obtenu la réponse des maîtres d'ouvrage.

Réunion publique thématique n°2,
intervention de Patrick Pélata, conseil d'Envision AESC



Les intervenants suivants ont été invités à la réunion n°1 :

- **Yannick JACQUEMART,** directeur Économie du Système, RTE ;
- **Laurent PERRON,** chef de projet Industrie automobile, The Shift Project ;
- **Olivier SILVA,** directeur projets et satisfaction clients Renault Electricity ;
- **Sébastien CROCHEMORT,** directeur performance produit du segment C – EV Groupe Renault ;
- **Patrick PÉLATA,** conseil d'Envision AESC (en visioconférence) ;
- **Ayumi KUROSE**, directeur de projet Envision AESC.

47 personnes ont participé à cette réunion en présentiel et 17 à distance.

Un compte-rendu synthétique de la réunion, les supports de présentation et l'enregistrement vidéo sont disponibles sur le site internet : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/2*

Les intervenants suivants ont participé à la réunion n°2 :

- **Frédéric MOTTE,** conseiller régional, président mission REV3 ;
- **Stephen MARVIN,** directeur R&D, Plateforme automobile (PFA) ;
- **Jean-Marie ROBERT,** secrétaire national, FGMM-CFDT ;
- **Philippe DEGOBERT,** directeur de l'ENSAM Lille ;
- **Philippe FARGE,** délégué régional Nord-Est, Affaires **Publiques,** Groupe Renault ;
- **Patrick PÉLATA,** conseil d'Envision AESC,
- **Ayumi KUROSE,** directeur de projet Envision AESC.

Une dizaine de personnes ont participé à cette réunion en présentiel et à distance.

Un compte-rendu synthétique de la réunion, les supports de présentation et l'enregistrement vidéo sont disponibles sur le site internet : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/4*

Quatre ateliers de travail
Afin d'approfondir certaines questions en lien avec le projet, quatre ateliers thématiques ont été proposés au public :

1. **Atelier n°1, dédié à l'intégration du projet dans son environnement (impacts, sécurité), le mardi 30 novembre 2021 à Brebières ;**

Organisé en présence d'Isabelle LIBERKOWSKI, responsable de l'Unité départementale du Hainaut à la DREAL Hauts-de-France, de Louise BASQUIN, représentante du S3PI Hainaut-Cambrésis-Douaisis, des eprésentants du bureau d'études chargé de la réalisation de l'étude d'impact et de l'étude de dangers dans le cadre du projet, ainsi que des représentants du groupe Renault, l'atelier a rassemblé 26 participants.

La réunion s'est déroulée en trois temps : un temps de présentation en plénière des études réalisées dans le cadre du projet, un temps de travail en tables thématiques (procédure d'autorisation, sécurité industrielle, circulation) et un temps de restitution commune.

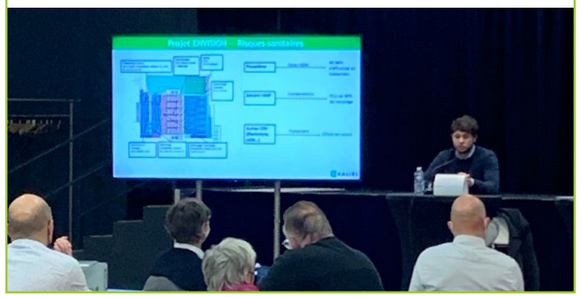
Le compte-rendu de l'atelier et les supports PPT projetés sont disponibles sur le site internet : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/5*

2. **Atelier n°2, dédié à la formation et l'emploi, le mardi 7 décembre 2021 à Flines-lez-Râches ;**

L'atelier a commencé par une table ronde dédiée au rôle des institutions et du groupe Renault dans l'accompagnement du recrutement et de la formation des futurs salariés de l'usine d'Envision AESC. Les intervenants suivants ont participé à cette table ronde :

- **Ayumi KUROSE,** directeur de projet Envision AESC ;
- **Hedi BENRACHED,** directeur d'agence Pôle Emploi Douai ;
- **Sébastien DELOUF,** DRH Pôle industriel Nord, Renault ;
- **Jacques TESTA,** directeur du travail, Direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (DDETS) Nord ;
- **Thibaut DOUAY,** directeur de la formation professionnelle Région Hauts-de-France ;
- **Annie GOUPIL,** Maire de Flines-lez-Raches, vice-présidente de Douaisis Agglo en charge de l'emploi et de la formation.

Atelier de travail n°1 : les impacts du projet, Brebières, le 30 novembre 2021



L'atelier s'est déroulé en deux temps : échanges entre l'animateur de la réunion et les intervenants, échanges entre le public et les intervenants. 62 personnes ont participé à cette rencontre.

Le compte-rendu de la réunion est disponible sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/8*

Cet atelier a été précédé d'un temps de travail spécifique avec Pôle emploi et les missions locales du territoire afin de présenter les opportunités générées par le projet, notamment pour le public jeune.

3. **Atelier n°3, dédié à l'organisation du chantier, le mercredi 8 décembre 2021 à Brebières ;**

L'objectif de cet atelier était d'approfondir les questions en lien avec le chantier prévu dans le cadre de la réalisation du projet. 19 personnes y ont participé.

Sont intervenus lors de cet atelier :

- **Ayumi KUROSE,** directeur de projet Envision AESC ;
- **Raphael OBRY,** chef de département technique, Renault ;
- **Didier HUOT-MARCHAND,** responsable technique, EPF de Hauts-de-France ;
- **Nicolas PETIT,** directeur VINCI Construction Grands Projets.

Le compte-rendu de l'atelier est disponible sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/7*

4. **Atelier n°4, dédié au projet en lien avec son environnement proche (atelier de « proximité »), le lundi 13 décembre à Douai.**

Le quatrième atelier de travail organisé dans le cadre de la concertation préalable était principalement dédié aux problématiques locales en lien le projet : impacts, circulation autour du site, vie locale et structures d'accueil.

Table ronde-débat, IMT Nord Europe, le 29 novembre 2021

Afin de renforcer la mobilisation autour de cet atelier, un flyer d'information spécifique a été proposé. Il a été diffusé par les services de la mairie de Douai.

Organisé en présence de Claude HÉGO, maire de Cuincy, président du Syndicat mixte des transports du Douaisis, de Pascal DERACHE, directeur de projets en concertation RTE, des représentants du bureau d'études chargé de la réalisation de l'étude d'impact et de l'étude de dangers dans le cadre du projet, l'atelier a rassemblé **28 participants.**

La rencontre s'est déroulée en cinq temps forts : présentation des principaux impacts du projet par Envision AESC, présentation du raccordement électrique par RTE, temps d'échange en plénière, travail en tables thématiques, restitution collective.

Le compte-rendu de l'atelier est disponible sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/6*

Atelier de travail n°4 : le projet en lien avec son environnement proche, Douai, le 13 décembre 2021

Table ronde-débat à IMT Nord-Europe

Une table ronde-débat dédiée à la chaîne de valeurs des batteries, ses enjeux géopolitiques et la possibilité d'un cluster français de production de batteries a été proposée le lundi 29 novembre 2021. Organisée en partenariat avec IMT Nord Europe, cette réunion était organisée sur inscription préalable et ouverte au grand public. Elle était retransmise en direct sur le site internet de la concertation, avec possibilité de contribuer à distance par écrit via un tchat, ou en intervenant en direct.

55 personnes ont participé à cette réunion en présentiel et 27 en ligne.

Six intervenants ont répondu aux questions de l'animateur et du public :

- **Philippe VARIN,** ancien président du directoire du groupe PSA Peugeot Citroën, ancien président de France Industrie, auteur d'un rapport sur la sécurisation de l'approvisionnement en matières premières minérales ;
- **Pierre LABOUÉ,** chercheur à l'IRIS au sein du programme « Climat, énergie et sécurité » ;
- **Bernard JULLIEN,** économiste et maître de conférences à l'Université de Bordeaux, conseiller de la chaire « Distribution et service automobile » à l'ESSCA, spécialiste de la filière automobile française ;
- **Alain SCHMITT,** directeur de l'IMT Nord Europe ;
- **Luciano BIONDO,** directeur d'ElectriCity, Renault ;
- **Ayumi KUROSE,** directeur de projet Envision AESC ;
- **Patrick PÉLATA,** conseiller d'Envision AESC ;

Un compte-rendu synthétique et l'enregistrement vidéo de la réunion sont disponibles sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/3*

Rencontres avec les lycéens

Deux temps de présentation et d'échange ont été proposés aux lycées du territoire :

- Le 30 novembre 2021 au **lycée Edmond Labbé** à Douai ;
- Le 14 décembre au **lycée Deforest de Lewarde** à Douai.

Marché de Douai, le 20 novembre 2021

Ces deux lycées ont été identifiés en lien avec les garants de la concertation et les services de la sous-préfecture de Douai, compte tenu des formations techniques proposées.

Chaque rencontre s'est déroulée en deux temps : un temps de présentation du projet et des métiers au sein de l'usine, un temps d'échange avec les jeunes.

Environ 150 élèves ont participé à ces rencontres.

Rencontres de proximité

Trois rencontres de proximité autour de l'exposition-projet ont été proposées au public :

- Le samedi 20 novembre 2021 au marché de Douai ;
- Le mardi 30 novembre 2021 au marché de Pecquencourt ;
- Le mercredi 8 décembre 2022 au marché de Auby.

Elles proposaient un temps d'échange privilégié entre le public et les représentants des maîtres d'ouvrage.

Ces rencontres avaient pour l'objectif de présenter le projet, les modalités de la concertation et d'inviter le public aux temps d'échange organisés dans le cadre de la concertation préalable.

Un mini-questionnaire était distribué lors de ces rencontres. Il proposait 6 questions en lien avec le projet et la mobilité électrique :

- *Aviez-vous entendu parler du projet d'usine de production de batteries du Douaisis ? Oui/non - Comment ?*
- *Quelles sont selon vous les raisons de mettre en œuvre ce projet ? Quelles seraient les raisons de ne pas le poursuivre ?*
- *Pensez-vous que ce projet aura de l'impact sur le territoire ? Si oui lequel (positif/négatif) ?*
- *Avez-vous des attentes particulières par rapport à ce projet ? Des points d'attention à souligner au porteur de projet ?*
- *Que pensez-vous du développement du véhicule électrique en général ?*
- *Avez-vous des questions ? Des avis en lien avec le projet ?*

51 personnes ont répondu au questionnaire.

Réunion publique de synthèse

La réunion publique de synthèse de la concertation s'est tenue **le jeudi 6 janvier 2022 à Douai**. Retransmise en direct sur le site internet de la concertation, elle permettait une participation à distance. 53 personnes ont participé à cette réunion en présentiel et 23 en ligne.

La réunion avait pour objectif de restituer au public la synthèse des temps de concertation, de présenter les premiers enseignements qu'Envision AESC et ses partenaires tirent de la concertation préalable et les mesures qu'ils jugent nécessaire de mettre en œuvre pour tenir compte de ces enseignements, et de répondre aux dernières questions.

La réunion s'est organisée en plusieurs temps forts :

- Un mot d'introduction par Frédéric CHÉREAU, maire de Douai ;
- Le rappel des grandes lignes du projet ;
- Une intervention des garants de la concertation ;
- La présentation des chiffres clés de la concertation ;
- La synthèse des contributions du public ;
- Les réponses et premières propositions d'Envision AESC ;
- Un temps d'échange avec le public ;

Réunion publique de synthèse, présentation de l'avis des garants, Douai, le 6 janvier 2022

- Une intervention des partenaires stratégiques du projet : Renault, EPF de Hauts-de-France, RTE ;
- Un temps d'échange avec le public ;
- L'avis des garants sur la concertation préalable
- La conclusion de la réunion par François-Xavier BIEUVILLE, sous-préfet de l'arrondissement de Douai.

Lors du temps d'échange avec le public, les intervenants ont répondu à la fois aux questions posées par les personnes présentes sur place et aux questions des internautes.

Le compte-rendu de la réunion, les supports de présentation et l'enregistrement vidéo sont disponibles sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/compte-rendu-et-replay/9*

LES OUTILS DE PARTICIPATION ET D'EXPRESSION MIS À DISPOSITION DU PUBLIC

Tout au long de la concertation préalable, le public a pu s'exprimer sur le projet :

- Lors des **temps d'échange**, en présentiel ou en ligne ;
- Sur les **questionnaires papier** mis à la disposition dans les 4 mairies les plus proches du site du projet : Brebières, Cuincy, Douai, Lambres-lez-Douai ;
- Via la **rubrique participative** sur le site internet de la concertation (*concertation-envision-aesc.fr*) active du 8 novembre 2021 au 10 janvier 2022 ;
- Par courrier, via une carte T intégrée au document d'information et diffusée en 167 000 exemplaires sur le territoire ;
- Par email, par le biais d'une adresse dédiée : *contact@concertation-envision-aesc.fr*
- **Auprès d'Isabelle JARRY, Anne-Marie ROYAL et de Christophe BACHOLLE, garants de la concertation,** par voie électronique.

LA CONCERTATION EN CHIFFRES

Information et mobilisation du public

- **230** dossiers de concertation
- **1 900** synthèses du dossier de concertation
- **115** affiches « grand public »
- **167 000** dépliants d'information avec Carte T intégrée
- **42** articles presse tout au long de la concertation

Participation du public

- Plus de **450** participants aux réunions et ateliers en présentiel, dont environ 150 lycéens
- Environ **90** participants à distance
- Environ **250** vues en *replay*
- **836** visiteurs du site internet de la concertation
- **80** questions et contributions formulées via le site internet
- **149** cartes T retournées
- **12** questions et contributions déposées dans les urnes
- **51** questionnaires administrés lors des rencontres de proximité (marchés)

PARTIE 3
LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PRÉALABLE

UNE PARTICIPATION RÉELLE, MALGRÉ QUELQUES QUESTIONS SUR L'UTILITÉ DE LA CONCERTATION

La concertation préalable a permis **une importante mobilisation des habitants et des acteurs du territoire** (acteurs économiques, associations, acteurs institutionnels). Ceux-ci ont pu participer lors des différents temps d'échange organisés sur le territoire, en présentiel ou en visioconférence, ainsi qu'au moyen des outils mis à leur disposition : rubrique participative sur le site internet de la concertation, cartes T distribuées à l'ensemble des habitants du territoire, urne dans les mairies proches du site du projet.

L'organisation de cette concertation et **la qualité des échanges ont été saluées par les participants**, qui ont pu débattre non seulement du projet et de ses impacts, mais aussi de l'opportunité du projet et de la mobilité électrique au sens large, même si certains se sont interrogés sur l'utilité, voire sur la sincérité d'une telle démarche.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *J'ai apprécié la qualité des rencontres organisées. C'était vraiment une bonne concertation pour moi.*
- *La concertation n'est-elle pas qu'un faire-valoir ?*
- *Réunion publique, table-ronde : tout est déjà décidé !!!!*
- *L'enquête publique est prévue en juillet, les travaux fin juillet : Est-ce qu'il n'y a pas un peu de « bousculade » en termes de calendrier ?*

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La concertation préalable autour du projet a été organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP), dans le respect des règles d'information et de participation du public fixées par le Code de l'environnement. La CNDP a désigné trois garants, chargés de veiller à la sincérité et au bon déroulement de la concertation et présents à l'ensemble des temps d'échange organisés.

Les porteurs de projet se félicitent de la tenue de cette concertation préalable et de la participation importante lors des temps d'échange, en particulier lors des débats dans les lycées techniques et à l'IMT Nord Europe. Ils tiennent à souligner la qualité des contributions qui ont permis de faire ressortir des questions et des propositions très concrètes (impact environnemental local, formations et recrutement, circulation et stationnement autour de l'usine, etc.). Loin d'être un simple « faire-valoir », cette démarche a été une opportunité pour les porteurs de projet de mieux connaître les attentes du territoire et compléter l'ensemble des questions liées à la mise en service de l'usine, suffisamment en amont pour pouvoir y apporter des solutions adaptées.

UNE RÉFLEXION PLUS GÉNÉRALE SUR LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE ET L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

La concertation préalable avait pour objectif de débattre entre autres de la place de la voiture électrique dans la mobilité de demain et des enjeux soulevés par la « mobilité propre ». A cet effet, plusieurs intervenants ont été conviés aux réunions thématiques (industriels, acteurs associatifs, enseignants-chercheurs, institutionnels, élus, etc.) afin que chacun apporte un regard différent sur ces questions. Cela a permis de présenter aux participants l'état du débat et de mettre en lumière les principales positions sur le sujet.

Tout au long de la concertation, la réflexion ouverte sur la place de la mobilité électrique et sur l'opportunité du projet a d'abord mis en avant **un intérêt fort pour ce projet**, perçu à la fois comme un élément d'attractivité au service du territoire, une perspective d'emplois pour ses habitants et plus généralement comme un levier pour réussir la transition énergétique.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Je suis favorable à l'implantation de cette usine de batteries. (...) Elle favorisera la région, l'emploi et surtout la lutte contre le réchauffement climatique.*
- *Oui à l'implantation d'une ou plusieurs unités de production dans nos territoires.*
- *Il n'y a pas d'industrie automobile électrique sans usine de production de batteries. Ce projet s'inscrit donc dans un projet de décarbonation de la mobilité et la pérennité de l'industrie automobile dans les Hauts-de-France. Il faut soutenir ce projet.*
- *Très beau projet qui ne doit pas rester dans les cartons. La France est en retard pour des investissements comme cela, on doit rattraper le retard.*

Au-delà de la question de l'électromobilité, c'est la **mobilité de demain et l'évolution des usages** qui ont été mises en débat par les participants, poursuivant ainsi les premiers échanges initiés par les intervenants lors des réunions thématiques.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Va-t-on remplacer les 30 millions de véhicules thermiques par autant de véhicules électriques ?*
- *Les constructeurs ne devraient-ils pas s'intéresser à la notion de sobriété et à la modification des usages ?*
- *-La question n'est plus « comment se déplacer » mais « pourquoi se déplacer »*
- *Arrivera-t-on à une autonomie équivalente à celle des véhicules thermiques ou doit-on envisager un ralentissement des trajets longue distance ?*

Les échanges sur la mobilité électrique ont donné lieu à **des prises de position diverses sur le rôle du véhicule électrique dans la transition énergétique,** certains estimant que cette technologie « n'est absolument pas l'avenir » quand d'autres y voient au contraire une des réponses à l'enjeu de la transition énergétique. De nombreux participants ont également souligné **le coût du véhicule électrique**, jugé par certains trop élevé pour permettre le remplacement des véhicules thermiques. Les participants ont été nombreux à demander des renseignements sur **les technologies alternatives, au premier rang desquelles l'hydrogène.**

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *La mobilité propre n'existe pas, les véhicules électriques sont très polluants*
- *La mobilité du futur sera électrique !*
- *Le prix du véhicule électrique n'est pas abordable pour tous !*
- *La production de batteries en France va-t-elle faire baisser le prix des voitures électriques ?*
- *Existe-t-il d'autres solutions aux enjeux de décarbonation des mobilités que les batteries ?*
- *Le véhicule à hydrogène ne présente-t-il pas le même bénéfice avec une autonomie plus importante ?*

Enfin, plusieurs participants ont interrogé les besoins en électricité induits par le véhicule électrique et la capacité du réseau à y répondre.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Comment va-t-on recharger toutes ces batteries ?*
- *La conversion du parc automobile génèrera quel besoin supplémentaire en production d'électricité ? Comment la France y fera face dans les délais impartis ?*

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Concernant la mobilité de demain et l'évolution des usages :
En tant qu'acteur impliqué dans la transition énergétique, Envision AESC partage la nécessité d'accompagner le développement de la mobilité décarbonée par une réflexion sur les besoins en mobilité et les usages du véhicule individuel. Cependant, l'urgence de la décarbonation justifie aujourd'hui de privilégier les solutions applicables rapidement, au premier rang desquelles la voiture électrique. Il est en effet plus facile de changer les technologies que de changer l'urbanisme ou les usages.

Renault travaille également avec différents partenaires sur les « services à la mobilité » afin d'encourager les nouveaux usages et favoriser les nouvelles mobilités, complémentaires au changement technologique du véhicule électrique.

Concernant la mobilité électrique :
L'empreinte carbone d'un véhicule électrique est calculée sur l'ensemble de son cycle de vie. Les études montrent qu'avec une électricité française, donc en grande partie décarbonée, **l'empreinte écologique d'une batterie et d'un véhicule produit en France est bien moindre que celle d'un véhicule thermique.** Ainsi, pour 150 000 km, une Renault Clio hybride émettra environ 17,5 tonnes de CO_2 eq, tandis que la Renault Zoé électrique n'en émettra en France qu'entre 4,6 et 5,1 tonnes. L'objectif du projet est donc bien d'**apporter une réponse à l'enjeu du réchauffement climatique.**

Avec ce projet, l'objectif de Renault est bien de **démocratiser le véhicule électrique avec un prix de départ équivalent à un véhicule hybride classique.** Par exemple, la nouvelle « Renault 5 » électrique qui sera construite à Douai serait vendue pour un prix de départ de 23 000 euros. La création d'une usine de batteries à proximité de l'usine Renault est un moyen de réduire le coût de la batterie, qui est aujourd'hui ce qui coûte le plus cher dans une voiture électrique.

Concernant l'hydrogène et les technologies alternatives :
Les industriels considèrent que le véhicule électrique est aujourd'hui la technologie la plus pertinente pour répondre à l'urgence de transition écologique du secteur des transports, l'un des plus émetteurs de gaz à effet de serre.

L'hydrogène pourrait être une solution pour couvrir de longues distances, mais **un véhicule à hydrogène propre (produit par électrolyse) nécessite 3 fois plus d'électricité qu'une voiture électrique à batterie.**

Surtout, pour qu'un véhicule hydrogène soit décarboné, il faut que la production et le transport d'hydrogène le soient également. Or ce dernier est aujourd'hui quasi exclusivement fabriqué avec du gaz fossile (vaporeformage), ce qui génère autant de CO_2 qu'une voiture thermique.

L'hydrogène ne résout pas la question des batteries, qui restent nécessaires dans une voiture à hydrogène pour la récupération de l'énergie au freinage et en complément de puissance. Enfin, le prix d'une voiture électrique à hydrogène reste élevé : 67 000€ pour la Toyota Mirai.

Pour Envision AESC, les batteries constituent donc la seule solution opérationnelle à l'heure actuelle face à l'urgence de la décarbonation, et la R&D se concentre sur la technologie et la chimie de ces batteries pour améliorer leur performance.

Concernant l'impact sur le réseau électrique :
RTE a récemment publié un rapport[1] présentant 6 scénarios sur les systèmes électriques français pour parvenir à la mobilité électrique d'ici à 2050. **Ces scénarios montrent que quel que soit le scénario de consommation, le système électrique peut répondre à la demande liée à la mobilité électrique.**

La hausse induite par la mobilité sera ainsi compensée par des baisses dans d'autres secteurs, même s'il y aura une hausse globale effective, puisqu'il faudra produire plus d'électricité pour réduire les émissions de CO_2. Ainsi, si les variations de volume de la consommation provenant des véhicules électriques apparaissent parfaitement gérables, il s'agira toutefois de **gérer les appels de puissance importants sur des moments restreints,** liés au fait que tout le monde risque de charger son véhicule au même moment. RTE recommande ainsi qu'une partie de ces voitures se rechargent de nuit, voire en lien avec le réseau local d'électricité.

UN DÉBAT CONSTRUCTIF SUR LA CHAÎNE DE VALEUR DES BATTERIES ÉLECTRIQUES

La concertation préalable a mis en avant **de nombreuses interrogations liées à la chaîne de valeur des batteries électriques,** qu'il s'agisse de la phase d'extraction des minerais, en amont, ou de la phase de recyclage des batteries, en aval.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Est-ce qu'on aura assez de minerais pour fabriquer toutes ces batteries ?*
- *Envision et Renault s'engagent-ils à réutiliser des matières premières issues de mines socialement et écologiquement responsables ?*
- *Avez-vous approfondi la question du recyclage ? Y a-t-il des investissements en R&D en ce sens ?*

A cette occasion, **quelques interrogations sur la souveraineté économique et la pérennité du projet** ont été soulevées, certains participants s'inquiétant de l'arrivée d'un acteur « étranger » sur ce secteur.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Malheureusement, j'ai laissé dire que le financement sera fait par les Chinois. Est-ce une bonne chose ? (...) Pourquoi pas des fonds français quand on parle de relocalisation ?*
- *Est-ce stratégique pour Renault de faire confiance à un acteur étranger quand on parle de faire revenir la chaîne de valeur en Europe ?*
- *Cette indépendance ne se heurtera-t-elle pas à la nécessité d'acquérir des matériaux issus de « terres rares » que nous ne possédons pas sur notre territoire ?*

[1] https://assets.rte-france.com/prod/public/2021-12/Futurs-Energetiques-2050-principaux-resultats.pdf

De manière plus spécifique, c'est **la batterie en elle-même,** son fonctionnement et la règlementation qui s'y applique qui ont été interrogés par les participants.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Quelles sont les normes dans les projets de batteries ?*
- *Quelle est la durée de vie moyenne d'une batterie ?*
- *Peut-on envisager d'avoir des batteries compatibles sur plusieurs véhicules de différents constructeurs ?*

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Concernant l'approvisionnement et la criticité des matériaux :
A ce stade, la provenance des matières utilisées dans le processus de fabrication des modules dans l'usine du Douaisis est encore à l'étude. Il y a aujourd'hui très peu de fournisseurs européens, mais de nombreux projets sont à l'étude pour la localisation de potentiels fournisseurs en France, par exemple à Dunkerque.

Si ces matières premières ne constituent pas ce qu'on appelle des « terres rares », certaines d'entre elles soulèvent en effet des enjeux en termes d'approvisionnement, et notamment le lithium et le nickel. A l'inverse, le cobalt, le graphite et le manganèse ne présentent pas d'enjeu critique au regard des réserves existantes.

Une première réponse à cet enjeu est le recyclage des batteries, qui permet de récupérer l'essentiel voire la totalité des matériaux utilisés et donc de réduire les besoins en approvisionnement. Envision AESC et Renault travaillent aujourd'hui à la sécurisation de l'approvisionnement métaux, pour avoir un approvisionnement bon marché et fiable.

Enfin, à l'occasion de la remise du rapport de Philippe Varin au gouvernement sur la sécurisation de l'approvisionnement en matières premières minérales, un appel à projet national a été lancé, qui vise à identifier et soutenir les projets permettant de réduire le degré dépendance nationale vis-à-vis des fournisseurs extra-européens.

Concernant les conditions d'extraction :
Concernant les conditions sociales et environnementales d'extraction du minerai dans certains pays, les conditions de travail et le travail de mineurs au sein des mines artisanales, le groupe Envision a adopté en 2020 une charte de bonne conduite[1] qui formalise les valeurs et les engagements de l'entreprise pour la protection des droits de l'Homme et la lutte contre l'esclavage moderne, pour son activité mais aussi pour celle de ses fournisseurs sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Cette charte engage l'entreprise et ses fournisseurs à n'avoir aucun recours au travail obligatoire ou forcé, aucun recours au travail des enfants, au strict respect des lois et normes applicables, à la protection des lanceurs d'alerte, l'audit des fournisseurs (normes de santé et de sécurité, contrats avec les employés, etc.) ou encore la formation du personnel et des partenaires commerciaux aux risques de l'esclavage moderne et de la traite des êtres humains. Une charte éthique spécifique pour Envision AESC est en cours d'élaboration.

La norme européenne sur le règlement batterie en cours d'examen au Parlement européen devra également indiquer la provenance des matières premières depuis des mines responsables.

Enfin, Envision AESC ne s'approvisionne que chez des gros producteurs qui travaillent avec des machines et privilégient les procédés de raffinage par hydrométallurgie, non polluants et n'émettant pas de CO_2.

Concernant le recyclage des batteries :
Une batterie peut aujourd'hui être recyclée à près de 100 %. Les déchets non recyclables sont essentiellement ce qui a été utilisé dans la logistique (emballage, etc.), et sont relativement négligeables en termes de quantité.

Le recyclage des batteries en fin de vie est aujourd'hui obligatoire. Il appartient aux constructeurs automobiles (et non aux fabricants de batteries) de s'assurer que chaque batterie vendue sera bien collectée par une société de recyclage. La filière est organisée et plusieurs grandes entreprises françaises (Veolia, Eramet avec Suez et Orano avec le Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives - CEA) préparent actuellement des projets d'usines de recyclage de batteries.

Néanmoins, Envision AESC travaille dès à présent avec un partenaire chinois sur le recyclage et des discussions sont en cours avec Eramet, le groupe minier français, qui utilise une technologie de recyclage propre basée sur l'hydrométallurgie. Le recyclage des batteries est pleinement pris en compte d'autant qu'il constitue une réponse économique intéressante aux enjeux de l'approvisionnement en matières premières puisqu'il permet de recycler à 100 % le nickel, l'essentiel du lithium ainsi qu'une partie du graphite. Le coût du recyclage est inférieur à la valeur de ces matériaux.

Envision AESC mène également des recherches et a développé des usines pilotes au Japon et en Chine pour recycler les rebuts de production et les remettre dans la fabrication.

[1] https://www.envision-group.com/en/sustainability.html

Concernant la souveraineté économique et la pérennité du projet :
Détenue à environ 80% par le groupe chinois Envision et à 20% par le groupe automobile japonais Nissan, la société Envision AESC est déjà présente au Japon, en Angleterre et aux États-Unis. Bien que les capitaux soient étrangers, le recrutement sera essentiellement local (comme c'est le cas pour tous les autres sites d'Envision AESC). Envision AESC a notamment pris des engagements pour travailler avec les institutions publiques afin que l'investissement bénéficie à son territoire d'accueil. Le groupe est également attaché au respect des conditions et de la législation en vigueur dans le pays dans lequel se situe son activité, et appliquera ce même principe pour la future usine dans le Douaisis.

Il existe aujourd'hui plusieurs dispositions prévues par la législation française pour encadrer et sécuriser les subventions publiques accordées aux entreprises. Conformément aux dispositions de la loi du 29 mars 2014 visant à reconquérir l'économie réelle (dite « loi Florange »), Envision AESC sera soumise à l'obligation, en cas de cessation d'activité, de rechercher un repreneur, sous peine de sanctions comme le remboursement des subventions prévues, des amendes administratives, voire des poursuites pénales.

Le projet est également soumis à des garanties financières pour la remise en état des sites classés, qui consistent en la mise en œuvre d'une caution bancaire. Ces garanties sont constituées au dépôt des autorisations et mobilisables même si l'entreprise n'existe plus.

Concernant les batteries électriques :
Les normes européennes sur la batterie électrique sont en cours de rédaction. Il est notamment prévu, à partir de 2024, une obligation d'indiquer l'empreinte carbone des batteries et la provenance des matières premières depuis des mines responsables, ainsi qu'une norme sur le taux de recyclage, qui devrait être fixé entre 15 à 20 % pour 2030 puis augmenté à partir de 2035. Ces normes devraient favoriser l'industrie européenne de batteries, en incitant à une implantation en Europe et en France.

Une batterie électrique doit durer au moins 2 000 cycles, mais est encore censée fonctionner à hauteur de 80 % de sa capacité à l'issue de ces 2 000 cycles. Cela représente au moins 700 000 kilomètres, ce qui signifie qu'une batterie a une durée de vie supérieure à celle d'une voiture. Cela permet de réutiliser les batteries de voitures usagées pour d'autres usages, comme le stockage stationnaire.

Les chimies et technologies ne sont aujourd'hui pas les mêmes entre les fabricants de batteries, ce qui ne permet pas d'avoir des batteries compatibles pour différents constructeurs. Il est en revanche envisageable d'avoir à terme un même modèle de batteries amovibles interchangeables.

DES INQUIÉTUDES AUTOUR DE L'INTÉGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

Sur le projet en lui-même, la concertation préalable a permis aux participants, et notamment aux riverains du projet et aux associations environnementales locales, de faire part de leurs attentes, de leurs interrogations, voire de leurs inquiétudes quant à l'intégration du projet dans son environnement. Cela s'est notamment traduit par **des demandes d'aménagements aux abords du site et des remarques sur l'installation d'énergies renouvelables sur le site.**

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Est-il prévu d'arborer les abords du site ?*
- *Une partie de l'argent que rapporte les entreprises pourrait être consacré aux aménagements pour les déplacements.*
- *Mise en sécurité de la route pour les personnes circulant en voiture, en vélo ou à pied (lampadaires, piste cyclable) ?*
- *Pourquoi Envision qui s'est engagé à couvrir les toits de l'usine de panneaux photovoltaïques se limite à 30 % de la surface ?*
- *Inacceptable du point de vue des risques accidentels de mettre autant de panneaux photovoltaïques.*

La question de l'intégration du projet dans son environnement a ainsi soulevé **des questions légitimes sur le fonctionnement de la future usine.**

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Quelles sont les consommations énergétiques du site ?*
- *Quel stockage, quelle manipulation des matières dangereuses ?*
- *D'où proviendront les équipements de l'usine ?*
- *Comment se fait l'évacuation des déchets non recyclables ?*

Les questions et les attentes des participants ont également été nombreuses concernant **les impacts du projet,** tant d'un point de vue sanitaire et environnemental qu'au niveau du cadre de vie des riverains.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *On souhaiterait que cette usine soit exemplaire, que ce soit une usine propre, zéro émission !*
- *Les risques sanitaires sont-ils pris en compte ?*
- *Est-ce qu'il n'y aura pas de risques de pollution ou de rejet dans l'air ?*
- *Quel serait l'impact pour les terres agricoles à proximité de l'usine ?*
- *Je souhaiterai qu'une protection sonore soit envisagée pour le petit Cuincy pour protéger les riverains dont je fais partie.*

En termes d'impact, c'est **la question du trafic et de la circulation qui a concentré la majorité des interventions,** mettant en évidence **des attentes fortes en matière de régulation du trafic sur le territoire.**

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *L'effet des véhicules approvisionnant l'usine a-t-il été pris en compte dans l'étude sanitaire ?*
- *Le trafic routier est actuellement déjà énorme avec 25 % de camions sur la D621.*
- *Qu'en est-il des infrastructures de desserte et de transports de proximité ?*
- *Quand va-t-on mettre en place des protections sonores pour atténuer les nuisances olfactives et sonores ?*
- *Qu'en est-il de l'échangeur (...) qui permettrait l'accès direct à la rocade en évitant de passer devant Renault Douai ?*
- *Il faudrait privilégier le rail plutôt que les poids-lourds.*

A noter également **des inquiétudes liées au classement SEVESO seuil haut** de la future usine, avec des interrogations sur les risques que cela implique pour le territoire.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Que signifie ce classement SEVESO haut ? Quels sont les risques ?*
- *On compte déjà 6 usines SEVESO à proximité : Ne peut-on pas craindre un effet domino en cas de problème ?*
- *Une usine classée SEVESO, produisant des batteries utilisant l'énergie électrique produite par des centrales nucléaires. NON MERCI !*
- *Le danger d'attaque terroriste est-il pris en compte ? Des exercices avec la population sont-ils prévus ?*

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

Concernant les aménagements aux abords du site :
La conception architecturale et paysagère du projet vise à faciliter son intégration dans le contexte paysager local. Un travail particulier sera réalisé concernant la hauteur et la géométrie des bâtiments, le traitement des façades, les aménagements extérieurs et le traitement des limites du site.

Les études d'impact en lien avec le projet sont en cours. Si leurs conclusions indiquent la nécessité de mesures supplémentaires, notamment en termes d'aménagement, Envision AESC mettra en œuvre toute action nécessaire.

Au sein de l'usine, des aménagements seront également réalisés pour favoriser le covoiturage, le véhicule électrique et les modes de déplacements doux : places de stationnement dédiées, stationnement couvert pour les vélos, etc. Par ailleurs, l'Agglomération a un plan de mobilités douces, qui devrait être réalisé dans les dix ans à venir.

Concernant l'installation d'énergies renouvelables sur le site :
Des panneaux photovoltaïques seront installés sur l'usine d'Envision AESC. La société étudie une couverture au-delà du minimum règlementaire de 30 %.

Une étude est en cours avec les fournisseurs d'énergie pour envisager l'utilisation de cette électricité produite par les panneaux pour certains besoins internes ou pour la réinjecter dans le réseau. Toutefois, l'installation de ces panneaux photovoltaïques ne pourra pas suffire à assurer les besoins en électricité du site : la production des batteries nécessite d'importantes ressources en électricité, mais surtout d'avoir accès à une électricité constante et fiable, ce qui n'est possible qu'avec une alimentation par le réseau électrique.

Concernant l'alimentation en électricité :
L'usine d'Envision AESC aura besoin d'une puissance électrique estimée à 70 MW en phase 1 et prévoit de fonctionner entièrement en électricité, sans utilisation de gaz afin de décarboner au maximum sa production.

L'alimentation électrique du site Renault à 90 kV sera utilisée pour la 1re phase (capacité de production de 9 GWh), mais deviendra insuffisante en cas de montée en capacité, d'où la nécessité d'un nouveau raccordement électrique de 225 kV par RTE. La demande de la proposition technique et financière a été faite par Envision AESC à RTE pour une réponse à fin mars 2022. La création de cette ligne, en début 2025 selon les dernières études de RTE, permettrait à l'usine d'être capacitaire, autonome et déconnectée du site Renault.

De manière générale, il est important de rappeler qu'Envision AESC vise la neutralité carbone sur le site à l'horizon 2030. Cet objectif de neutralité carbone inclut aussi la logistique amont et aval pour laquelle les modes ferroviaire, fluvial et maritime ou bien routier mais avec des camions électriques seront privilégiés, limitant ainsi les émissions de CO2 par rapport au transport routier traditionnel.

Concernant la consommation en eau :
La consommation d'eau pour l'usine de capacité de production de 9 GWh sera d'environ 150 m3/jour pour la première phase (eau domestique et eau de process). A terme (capacité de production de 30 GWh), cette consommation pourrait atteindre 525 m3/jour.

Ces quantités sont estimées sur la base de l'expérience de consommation des usines existantes d'Envision AESC et les calculs effectués par rapport aux utilités prévues pour l'usine.

Concernant la gestion des déchets :
Dans le cadre de son activité, Envision AESC doit gérer les déchets liquides (solvant NMP, électrolyte, encres de cathode et d'anode, huile d'adhésion), des résidus solides (métaux, poussière des matériaux) et autres déchets, comme par exemple du verre, des palettes en plastique ou en bois, plastique, ampoules d'éclairage, palets, etc.

La plupart des déchets liquides ainsi que les métaux seront recyclés par un tiers. Les autres déchets seront envoyés vers les filières de gestion et de traitement des déchets adaptées. À ce jour, le nombre de camions évacuant les déchets de l'usine est estimé en moyenne à 6 par jour, pour une capacité de production de 9 GWh.

Concernant les impacts du projet :
L'usine s'installe sur des terrains d'ores et déjà artificialisés par l'activité de Renault.

L'étude d'impact en cours a déjà permis de prendre des mesures comme l'évitement de la zone humide. Elle sera finalisée pour le dépôt des demandes d'autorisation prévu fin février 2022 et sera publiée lors de l'enquête publique sur le projet, qui se déroulera entre juin et juillet 2022.

Concernant les rejets atmosphériques :
L'usine sera implantée dans une zone industrielle où la qualité de l'air est déjà sous surveillance.

Les trois substances principales susceptibles d'être émises par la future usine sont les poussières d'oxydes métalliques, le solvant organique NMP, des COV (composés organiques volatils).

La règlementation sur les normes de rejets s'appliquera. Les poussières seront traitées par des filtres HEPA, dits filtres « absolus », permettant le traitement de plus de 99 % des particules. Le solvant NMP sera récupéré à plus de 99 % avant d'être envoyé en purification. Le traitement de l'électrolyte injecté dans les cellules et celui des colles est en cours de discussion avec des gestionnaires de déchet français majeurs. Des évaluations de l'état initial de la qualité de l'air et des sols aux alentours du site prochainement réalisées seront mises en corrélation avec les émissions estimées, pour valider la compatibilité du site avec les valeurs de référence pour la santé.

Par ailleurs, l'usine ne dégagera aucune odeur.

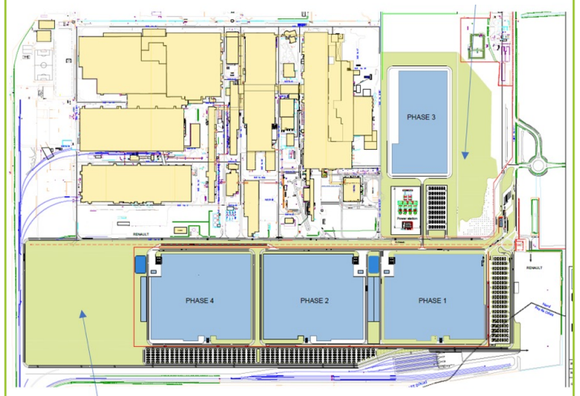
Concernant la qualité de l'eau :
Les eaux potables seraient alimentées par la société Noréade. Les eaux sanitaires seraient évacuées dans le réseau des eaux usées via le système existant de Renault, et la qualité des rejets des eaux sera régulièrement suivie.

Les eaux industrielles (eaux purifiées en production pour la fabrication de l'anode) seraient issues de l'eau prélevée dans la Scarpe ou de l'eau potable puis traitées et rejetées, après un système de contrôle qualité, à la Scarpe, à l'aide du conduit en aval de la station d'épuration de Renault. Les eaux de refroidissement des tours aéro-réfrigérantes provenant des eaux industrielles ou de puits sont recyclées et réinjectées dans le process.

À ce stade, il n'est pas prévu de construire une station d'épuration des eaux usées (STEP) spécifiquement pour le projet.

Concernant les zones écologiquement sensibles :
La conception actuelle des 4 phases permet d'éviter la zone humide (cf. carte ci-dessous). Sur la zone friche que la phase 4 pourrait toucher, une étude écologique est aujourd'hui en cours.

Évitement zone humide



Concernant les nuisances sonores :
Envision AESC respectera la règlementation pour les installations fonctionnant 7j/7, 24h/24, en termes de bruit aux abords.

En phase d'exploitation, la ventilation et les compresseurs d'air (les sources les plus bruyantes) seront installés dans des salles acoustiquement isolées afin d'éviter les nuisances sonores pour les personnels présents au sein de l'usine.

Pendant la phase de chantier, les travaux les plus bruyants, concerneront des tâches ponctuelles.

Concernant l'impact sur le trafic routier :
Pour l'approvisionnement des matières premières et les expéditions de modules, une part importante des composants arrivera par le port de Dunkerque puis par la route. Envision AESC étudie la possibilité d'utiliser le raccordement ferroviaire située sur le site. Par ailleurs, tant que l'usine George Besse de Renault sera le seul client d'Envision, les expéditions des modules seront réalisées directement entre les deux sites mitoyens, sans utiliser la voirie publique.

Pour le transport du personnel, l'usine d'Envision AESC prévoit de travailler en 5x8 plus une équipe normale, ce qui donne entre 200 et 300 salariés arrivant au même horaire pour une capacité de production de 9 GWh et environ 600 à 900 à pleine capacité (30 GWh). Les flux des arrivées et des départs seront étudiés avec Renault afin de réduire l'impact sur la circulation pour les riverains, et limiter les émissions et les nuisances sonores. Des mesures incitatives en faveur du covoiturage, du véhicule électrique et des modes de déplacement doux sont également à l'étude : places de stationnement dédiées, stationnement couvert pour les vélos, etc.

Enfin, un plan de mobilité sera réalisé pour mettre en place les moyens nécessaires au transport des salariés en fonction de leur lieu de résidence, en collaboration avec les communes.

Concernant le classement SEVESO seuil haut :

L'usine est classée SEVESO seuil haut en raison de la nature et la quantité de produits stockés sur le site. Le processus de fabrication des batteries et notamment des cathodes, nécessite en effet, la gestion et le stockage de composants spécifiques : des poudres d'oxyde métallique (dont du lithium), du graphite et de l'électrolyte.

L'étude de dangers dont la méthodologie consiste à analyser l'ensemble des dangers potentiels pouvant survenir sur le site, pour lesquels tous les scénarios de mise en œuvre sont détaillés, est en cours. A l'heure actuelle les scénarios étudiés se centrent sur le risque incendie, notamment des matières stockées.

Dans tous les cas, il n'y aura pas d'effet dangereux significatifs en dehors des limites de propriété du site, et donc pas de zone de restriction d'habitation ou autre à proximité de l'usine.

Conformément à la règlementation en vigueur, en tant qu'installation classée SEVESO seuil haut, l'usine est soumise à une surveillance renforcée des services de l'État qui procéderont à des contrôles réguliers et inopinés, garantissant aux habitants le respect des mesures de prévention. Par ailleurs, Envision AESC intègrera dans ses systèmes de management sécurité et qualité l'ensemble des procédures et prescriptions liées au classement SEVESO seuil haut : politique de prévention des accidents majeurs (PPAM) et étude de dangers réexaminée tous les 5 ans ; système de gestion de la sécurité (SGS) tenu à jour en continu ; plan d'opération interne (POI) mis à jour dès que nécessaire et à minima tous les 3 ans ainsi qu'un exercice grandeur nature annuel.

Envision AESC étudie avec Renault la possibilité d'entraide de moyens humains et matériels en cas d'intervention pour garantir le plus rapidement possible la sécurité des collaborateurs et des riverains.

Envision AESC étudie également la possibilité de se fournir à proximité et donc avec des stocks beaucoup plus faibles ou bien de stocker ses matières à l'extérieur du site ce qui pourrait permettre d'éviter la classification SEVESO seuil haut, au moins pour la première usine.

DES ATTENTES FORTES EN TERMES D'EMPLOI ET DE FORMATION

Un dernier élément particulièrement saillant qui est ressorti de cette concertation préalable a été **la réception du projet en termes d'emploi et de formation,** marquée par des attentes extrêmement fortes de la part du territoire, de ses élus et de ses habitants. De manière générale, **la perspective d'emplois et de réindustrialisation du Douaisis a été bien accueillie sur le territoire.**

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Si on a toutes les garanties pour réussir cette implantation, il faut y aller, c'est l'attractivité du territoire qui en dépend.*
- *Ce projet est une véritable opportunité pour notre territoire. Il apportera emplois et développement économique.*
- *Très beau projet, en marche vers une réindustrialisation intelligente de notre pays !*
- *1 000 emplois pour le Douaisis c'est très bien. On croise les doigts pour les 3 000.*

De nombreuses questions ont été posées sur le recrutement, la formation et la sous-traitance, témoignant de l'intérêt des habitants et des entreprises locales pour le projet.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Comment allez-vous organiser le recrutement du personnel pour le site de Douai ?*
- *Quelles sont les garanties sur le recrutement local des salariés ? Ne seront-ils pas chinois ?*
- *Actuellement en invalidité, je voulais savoir si des postes pour personnes handicapées seront disponibles.*
- *Comment les salariés qui travaillaient sur les moteurs thermiques vont être accompagnés dans leurs compétences pour cette transition ?*
- *Les formations seront accessibles aux personnes en reconversion sans aucune qualification dans l'industrie ?*
- *Comptez-vous faire appel à des sous-traitants notamment pour l'entretien des salles propres ?*
- *Même si ce n'est pas un chantier public, il serait souhaitable de mettre en place un travail sur l'insertion.*

On peut toutefois relever **des interrogations sur la capacité à attirer le personnel et les compétences nécessaires,** de la part de la société Envision AESC mais aussi de la part du territoire.

AVIS/QUESTIONS DES PARTICIPANTS

- *Derrière l'emploi il y a d'autres enjeux : le logement, la mobilité…*
- *Y aura-t-il des crèches d'entreprises ? Si vous employez du personnel féminin, il faudra permettre à ce personnel d'avoir des possibilités d'accueillir des enfants.*
- *On sait que le travail de nuit n'est pas anodin sur la santé (perturbation des rythmes biologiques et sociaux), pourquoi êtes-vous obligés d'être sur une production postée ?*
- *Les formations techniques, en maintenance par exemple attirent relativement peu, nous avons du mal à remplir les places disponibles.*
- *On a des atouts sur le territoire qu'il faut valoriser !*
- *Il y a un travail de communication à faire autour du territoire.*
- *L'avantage de la France va-t-elle permettre une relocalisation de la production de Renault ?*

RÉPONSE DES MAÎTRES D'OUVRAGE

La future usine soulève de nombreux défis en termes de recrutement et de formation : identifier les viviers de candidats en nombre et à temps, promouvoir l'activité de l'usine et de ses métiers, emploi de personnes en situation de handicap, communiquer sur le recrutement, clarifier la politique salariale, les types de contrat et le planning de recrutement, créer un pôle de compétence avec l'État, etc.

Afin de faciliter le recrutement et la formation, des groupes de travail pilotés par le sous-préfet ont été mis en place avec des établissements publics autour des principaux enjeux (attractivité du territoire, formation, etc.).

Un plan de recrutement et de formation sera par ailleurs mis en place avec l'aide du Conseil régional dès 2022 afin que le projet bénéficie au territoire de façon la plus inclusive possible.

Concernant l'emploi et le recrutement :
A ce stade du projet, le recrutement n'a pas encore démarré. Une fois le projet validé, Envision AESC prévoit de commencer la diffusion des informations à partir de mars 2022. Les annonces seront accessibles à tous, via le site Pôle Emploi et d'autres sites, et Envision AESC s'engage à étudier toutes les candidatures.

L'emploi bénéficiera au territoire, d'une part parce qu'il est important que les salariés d'une usine qui tourne entre 20 et 24h/24 résident à proximité, d'autre part parce qu'il serait économiquement incohérent de faire venir des salariés expatriés. Cependant, un recrutement national, voire international pourrait être envisagé pour certains postes d'ingénieurs, d'experts et de cadres, dans le cas où un recrutement local ou régional s'avérerait impossible, même s'il existe sur le territoire des formations permettant de répondre à ce besoin de compétences.

Les compétences recherchées pourront être bien différentes de celles requises dans le secteur automobile : l'usine étant automatisée à 90 %, les salariés seront amenés à travailler en utilisant des équipements de haute technologie, très automatisés, à l'instar des usines de semi-conducteurs ou pharmaceutiques, qui demandent davantage d'attention du point de vue du contrôle et du bon fonctionnement des machines et de la qualité que des efforts physiques. Au-delà des métiers techniques, les métiers administratifs et surtout ceux autour de la qualité, la sécurité, la santé seront recherchés.

Au-delà des emplois sur l'usine Envision AESC, le projet participera à soutenir et développer l'activité de l'usine Renault Georges Besse de Douai. Il est ainsi prévu le recrutement de 700 salariés en CDI de plus sur l'ensemble des trois usines du pôle ElectriCity (Douai, Maubeuge et Ruitz), et le groupe Renault s'est engagé sur un maintien de la rémunération et des avantages sociaux.

Concernant la formation :

Les futurs candidats seront formés sur des métiers spécifiques et essentiels pour la société : la santé-sécurité-risque, la qualité, l'automatisation, la robotique et le pilotage, l'analyse des données. Les premiers futurs salariés seront formés sur une partie pratique sur les machines dans les autres usines du groupe, et sur une partie théorique dans une démarche personnalisée. Les salariés seront intégrés progressivement, en commençant par la partie ingénierie, process, maintenance, fabrication, puis toutes les autres fonctions support.

Pour chaque métier, des formations adaptées seront proposées en amont de la prise de poste, en partenariat avec le Conseil régional, le monde académique et les acteurs de l'emploi comme Pôle Emploi, PLIE, Mission locale afin que cette nouvelle filière industrielle bénéficie à l'ensemble du territoire. Il s'agira de développer de nouvelles compétences, par exemple dans le domaine de la chimie des poudres, de l'électronique, de la maintenance d'installations robotisées complexes, de l'intelligence artificielle et du big data.

Ces formations seront accessibles aux publics en reconversion avec de surcroît une volonté des industriels de féminiser les équipes et de valoriser l'acquisition des compétences par la formation tout au long de la vie professionnelle.

De manière générale, Envision AESC souhaite créer et entretenir, avec l'État et éventuellement avec d'autres sociétés du même secteur, un pôle de compétence en fabrication de batterie.

LES ENSEIGNEMENTS DES PARTENAIRES DU PROJET : GROUPE RENAULT, EPF DE HAUTS-DE-FRANCE, RTE

Le groupe Renault salue l'intérêt manifesté par les participants, autour du projet d'usine de batteries et plus largement autour du projet Renault ElectriCity. En réponse aux attentes des participants, Renault confirme son ambition de « produire une voiture propre dans une usine propre », en transformant l'usine existante pour en faire une usine moderne.

La question du trafic aux abords de l'usine a également bien été prise en compte par Renault, qui rappelle que l'optimisation de la logistique et la réduction des camions pour approvisionner ses usines a toujours été au cœur des réflexions du groupe, afin de produire de manière propre et compétitive.

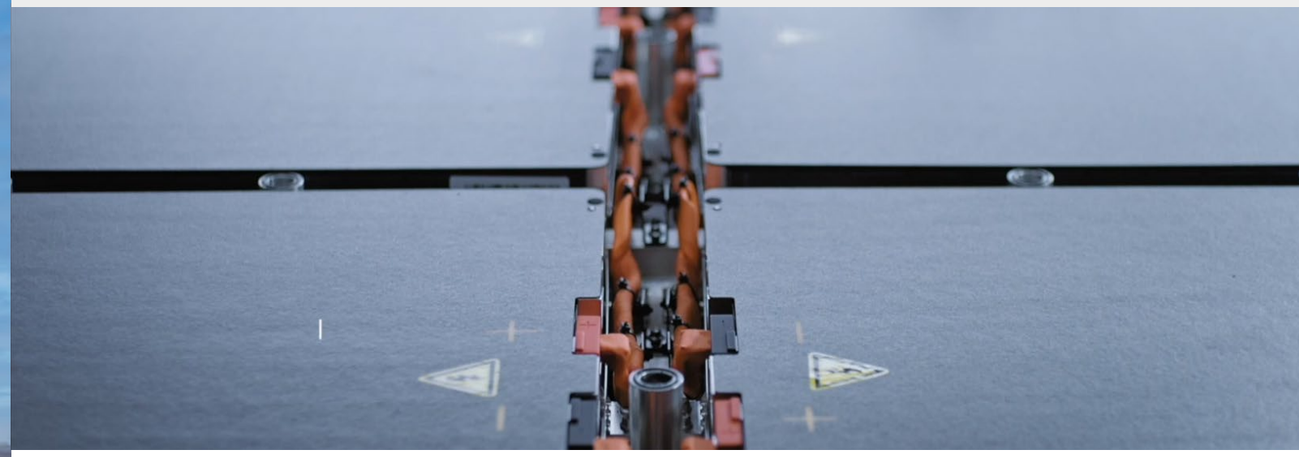
Enfin, en réponse aux attentes du territoire en matière d'emplois, Renault prend l'engagement de créer 700 CDI sur les Hauts-de-France dans le cadre du projet ElectriCity. Plus largement, Renault souhaite développer un écosystème autour de la mobilité électrique avec ses partenaires et fournisseurs, pour favoriser la production en France et l'emploi local. Le groupe Renault va créer à Douai la Renault Electric University, un centre de formation dédié aux nouveaux métiers et aux nouvelles compétences pour accompagner la transition du secteur vers la mobilité électrique.

Pour EPF de Hauts-de-France, les préoccupations qui ont émergé dans le cadre de la concertation font écho à la stratégie de l'EPF, notamment en termes de recyclage et de pollution. EPF se définit ainsi comme un recycleur de foncier, qui travaille sur la sobriété foncière. Pour le projet d'Envision AESC, il est rappelé que tout ou presque sera recyclé, qu'il s'agisse des bâtiments, des enrobés ou encore des matériaux.

Par ailleurs, afin de limiter au maximum les flux de camions au cours du chantier, EPF s'engage à laisser les matériaux sur place et à gérer leur valorisation dans le temps.

EPF de Hauts-de-France retient également les attentes en matière d'emplois, et entend participer à son niveau à l'insertion sociale sur l'ensemble des chantiers pour favoriser l'emploi local.

Soucieux d'éclairer le débat public en apportant des éléments factuels, RTE rappelle la publication de son rapport sur les futurs énergétiques 2050 qui a permis d'alimenter les échanges lors de cette concertation. Si RTE a contribué aux échanges relatifs à la transition énergétique et la mobilité électrique, les questions propres au raccordement ont donné lieu à très peu de débat. Cela peut s'expliquer par le caractère hypothétique de la seconde phase du projet d'usine et le fait que les solutions de raccordement sont encore à l'étude. En tout état de cause, RTE a veillé à transmettre au fil de l'eau toutes les informations techniques disponibles. Enfin, afin d'assurer la continuité de l'information avec le public, RTE prend l'engagement de revenir vers le public et les élus dans le cadre de l'instruction de ses autorisations administratives.



PARTIE 4
LES RÉPONSES APPORTÉES PAR LES PORTEURS DU PROJET ET LES ACTEURS DÉCISIONNAIRES À LA CONCERTATION PRÉALABLE

Le 10 février 2022, les garants de la CNDP ont rendu leur bilan de la concertation préalable. Le document est disponible sur le site internet de la concertation : *https://www.concertation-envision-aesc.fr/actu/13*

Dans ce qui suit, les maîtres d'ouvrage et acteurs décisionnaires apportent des réponses aux recommandations et/ou demandes de précision formulées par les garants.

1. PLAN DE DÉPLACEMENTS

DEMANDE DES GARANTS

Préciser ce qui est prévu, tant pour Envision que par Renault, pour les déplacements des salariés, l'approvisionnement, les expéditions.

Informer sur la méthodologie retenue :

- ***Pour la mise en place d'une collaboration inter-entreprises en lien avec l'Agglomération et les services de l'État ;***
- ***Pour limiter les gênes subies par les riverains ;***
- ***Afin d'informer sur ces points (qui pilote, échéances, association des riverains, …).***

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Concernant les déplacements des salariés :
Envision AESC s'engage à travailler sur un plan de mobilité (Plan de Déplacement Entreprise - PDE) afin d'identifier les besoins de mobilités de ses futurs salariés et y apporter les réponses adéquates en collaboration avec Renault, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis – SMTD (Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable sur le Douaisis) et les services de l'État. Compte tenu des calendriers de recrutement respectifs, les réflexions de Renault sont d'ores et déjà en cours. Envision AESC s'y impliquera pleinement une fois les recrutements effectués et les lieux de résidence de ses futurs salariés connus entre novembre 2023 et automne 2024, en fonction des postes.

Le SMTD confirme que le PDE d'Envision AESC pourra servir de base à l'évolution de la desserte en bus (dans le cadre des horaires de fonctionnement de l'exploitant Eveole).

Envision AESC et Renault étudieront ensemble les flux des arrivées et des départs de leurs collaborateurs et réfléchiront à un décalage des horaires pour réduire l'impact sur la circulation. Pour le transport des salariés, Envision AESC étudie la mise en place **des mesures incitatives en faveur des mobilités douces, propres et partagées** : places de stationnement dédiées aux véhicules électriques, stationnement couvert pour les vélos, etc.

Le Département du Nord et Douaisis Agglo ont d'ores et déjà confirmé des mesures et **des engagements sur la question des mobilités :**

- Un **échangeur sur la 621** est prévu pour améliorer la fluidité du trafic, et l'installation de pares bruit en cas de dépassement des seuils constatés par le département ;
- La collectivité se dit **prête à augmenter la fréquence des bus qui desservent le site**, voire à développer le réseau de lignes en fonction des besoins identifiés.

Il est également prévu de **créer un parking surveillé pour les poids-lourds**, de **développer les parcs de covoiturage et les parkings relais** sur l'agglomération, et de **travailler sur les cheminements cyclables** dans le cadre du schéma de développement des mobilités douces en cours de réalisation.

Quant aux nuisances sonores, notamment le long de la 621, il a été confirmé qu'elle resterait à 3 voies et ne passerait pas à 4 voies. Le Département fera les relevés de bruit et est prêt à limiter le bruit, en cas de dépassement des seuils, par l'installation d'un **pare-bruit**.

Concernant l'approvisionnement et les expéditions :
Aujourd'hui, les négociations concernant l'approvisionnement du site en matières premières sont en cours, elles demeurent donc confidentielles. A ce stade de réflexion, il semble le plus probable que les matériaux arrivent en France par voie maritime (Port de Dunkerque) et soient acheminés vers l'usine par voie routière (camions). Pour la première tranche du projet (capacité de production de 9 GWh), il s'agit d'une quinzaine de camions par jour : environ 3 camions pour les pièces relatives à la fabrication des modules, environ 5 camions pour la fabrication des cellules et environ 7 camions pour la fabrication des électrodes. Pour la capacité de production de 30 GWh ou plus (horizon 2029 ou plus tôt, en fonction des commandes), le nombre de camions serait d'une cinquantaine par jour.

Afin de limiter au maximum la circulation des poids-lourds et les nuisances qu'ils génèrent aux abords du site, **Envision AESC étudie la possibilité d'utiliser le raccordement ferroviaire situé sur le site**. Des discussions avec SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure, sont en cours. Cependant, il serait nécessaire de trouver d'autres utilisateurs de la voie ferrée pour assurer l'équilibre économique du train pour l'approvisionnement des matières premières entre le site et le port de Dunkerque. Il est également à noter que le transport ferroviaire nécessiterait une **modification lourde de la plateforme existante** appartenant à Renault qui est destinée à accueillir des wagons de chargement de véhicules alors que dans le cas d'Envision AESC, une nouvelle plateforme devrait accueillir des conteneurs. **Envision AESC s'engage à communiquer sur les résultats non confidentiels des discussions (qui ont déjà démarré) avec la SNCF** et informer le public si une autre solution s'avère plus favorable.

Pour ce qui est des expéditions, Envision AESC tient à rappeler que dans un premier temps (capacité de 9GWh), les modules fabriqués par Envision seront entièrement destinés à l'usine Georges Besse de Renault. L'étude est en cours avec Renault pour les expéditions qui se feraient donc entre les deux sites mitoyens, sans circulation de poids-lourds sur la voirie publique.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
- Formalisation d'un plan de mobilité : entre **novembre 2023** (date de mise en place des premières lignes au sein de l'usine) et l'**automne 2024**
- Communication sur les résultats des discussions avec la SNCF : **automne 2024** pour les matériaux les plus critiques (nickel, cobalt, lithium et graphite)
- Précision sur la provenance des matériaux et sur le mode d'acheminement : **décembre 2024**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris
- Groupe de travail associant Envision AESC, Renault, Douaisis Agglo et les services de l'État
- Site internet de la concertation ou futur site internet français d'Envision AESC (en cours d'élaboration)
- Réseaux sociaux

2. EMPLOI

DEMANDE DES GARANTS

Plan de recrutement et dispositifs de formation

Le maître d'ouvrage :
- ***présentera les fiches de postes des emplois de l'usine Envision ;***
- ***présentera le calendrier de recrutement aux différents acteurs en charge de la formation, de l'insertion et du recrutement afin de renforcer les collaborations ;***
- ***garantira une inclusion dans les processus de recrutement des habitants du territoire et particulièrement des publics ne s'identifiant pas comme potentiels collaborateurs d'Envision (femmes, personnes n'ayant pas de formation technique, personnes avec un handicap...) ;***
- ***mettra en place rapidement un dispositif d'information du public qui donnera les précisions manquantes lors de la concertation préalable : grilles de salaires, type de contrat...***

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Les catégories et sous-catégories d'emploi, les grilles de salaire et les types de contrat proposés seront présentés dans le cadre du **lancement des offres d'emploi**. Comme il a été précisé lors de l'atelier Emploi du 7 décembre 2021, les postes proposés par Envision AESC seront ouverts à tous, y compris les personnes en reconversion, n'ayant pas de formation technique. Envision AESC s'engage à étudier toutes les candidatures. La question de l'égalité hommes-femmes et du recrutement des personnes en situation de handicap sera traitée conformément à la règlementation française en vigueur. Cela dit, Envision AESC et Renault ont d'ores et déjà fait part de leur volonté de féminiser leurs équipes.

Le dispositif de formation est aujourd'hui à l'étude, y compris au travers de la réponse éventuelle d'Envision AESC à l'Appel à manifestation d'intérêt de l'État sur les « compétences et métiers d'avenir ».

Envision AESC s'engage à mettre en place une **démarche de communication sur les recrutements**. Elle consistera notamment en actions de **communication digitale et presse**. Une nouvelle réunion sur l'emploi, à l'instar de celle organisée le 7 décembre 2021 avec les représentants de Pôle Emploi, PLIE, Missions locales sera organisée avant la fin de l'année 2022 afin d'élargir l'information sur les métiers proposés, les formations disponibles, etc.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
- Lancement des recrutements et publication des catégories et sous-catégories d'emploi : **de septembre 2022 à fin 2023**, selon les catégories
- AMI « Compétences et métiers d'avenir » : **entre juillet et fin 2022** Lancement de la communication dédiée à l'emploi : **fin septembre 2022**
- Réunions dédiées avec **les Groupes de travail pilotés par le Sous-Préfet : déjà démarrées**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris
- Site internet de la concertation ou futur site français d'Envision AESC
- Réseaux sociaux d'Envision AESC France
- Réunion d'information et de travail avec Pôle emploi, PLIE et Missions locales
- Réponse à l'AMI « Compétences et métiers d'avenir »

3. APPROVISIONNEMENT

DEMANDE DES GARANTS

Le maître d'ouvrage fournira une présentation claire du rôle des fournisseurs de composants ou de batteries (ici Envision) et des constructeurs automobiles (ici Renault) dans l'achat des minerais et dans les obligations de recyclage.

Qui achète les minerais ? Avec quelle charte éthique ? Quel mode de contrôle de la conformité à l'éthique de l'extraction et du traitement des minerais ?

Comment sont garanties les modalités de transport, livraison sur site au regard des risques de pollution pendant le transport ?

Qui est responsable des minerais jusqu'à leur entrée dans l'usine Envision ?

Concernant l'achat des minerais et le recyclage :
Dans le cadre d'un accord de partenariat avec Renault, **les deux sociétés agiront de concert pour garantir l'approvisionnement de l'usine en matériaux critiques :** nickel, cobalt, lithium et graphite. Une communication sur ce point pourra être faite si des conditions de confidentialité ne l'empêchent pas.

Pour ce qui est du recyclage, le constructeur automobile est responsable du recyclage des batteries usagées. Envision AESC est responsable du recyclage des « loupés » ainsi que des autres déchets de production. La solution sera choisie avant mi-2024 pour ce qui concerne Envision AESC. Elle pourra évoluer dès que des solutions de recyclage compétitives auront été installées en France. Plusieurs entreprises françaises et étrangères sont intéressées, par exemple, par un site de recyclage à Dunkerque.

Concernant les engagements éthiques :
Bien que la provenance des matières nécessaires à l'usine du Douaisis soit encore à l'étude, **Envision AESC a rappelé tout au long de la concertation son engagement pour un approvisionnement écologiquement durable et socialement responsable,** sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement. Le Groupe Envision a adopté en 2020 une charte de bonne conduite[1] à ce sujet, afin de veiller notamment à ce qu'aucun de ses fournisseurs n'ait recours au travail obligatoire ou au travail des enfants. Afin de rendre visible l'engagement, Envision AESC adoptera une charte éthique spécifique **courant du premier semestre 2022**. Le groupe Renault, premier client d'Envision AESC, est également engagé dans une démarche d'achats responsables. Dans ce cadre, il a mis en place une politique volontaire sur des sujets tels que le respect des droits de l'homme, de droit du travail, de conformité, de sécurité, de qualité et de l'environnement. Les « Lignes Directrices Renault-Nissan pour la RSE des fournisseurs »[2] sont diffusées à l'ensemble du personnel de la Direction des achats dans le monde, ainsi qu'aux fournisseurs. Elles rappellent les engagements sociaux en environnementaux du groupe, et formalisent ses attentes vis-à-vis des fournisseurs.

Que ce soit Renault ou un autre futur client, le constructeur contrôle l'approvisionnement d'Envision AESC qui ne peut aller s'approvisionner que chez des fournisseurs respectant la charte éthique d'Envision AESC et celle du constructeur.

1 https://www.envision-group.com/en/sustainability.html
2 https://www.renaultgroup.com/nos-engagements/pour-une-ethique-partagee/achats-responsables/#piliers

La norme européenne sur le règlement batterie est en cours de discussion avec la Commission européenne. Elle devra ensuite passer en examen au Parlement européen qui la votera. Sont discutés dans ce cadre :

- Le taux de matières recyclées : d'abord avec une obligation de publication, puis avec un minimum exigé ;
- L'empreinte carbone des batteries (depuis l'amont, les mines, jusqu'à la fabrication du pack batterie) : d'abord avec une obligation de publication, puis avec un maximum à ne pas dépasser qui sera exigé à des dates en discussion aussi ;
- L'obligation de provenir de mines responsables selon l'un des deux standards existants.

Le tout pourrait être réuni dans un « passeport » pour chaque batterie. Pour Envision AESC en France, c'est évidemment la norme européenne qui prévaudra.

Concernant le transport des minerais :
Les minerais sont traités d'abord à proximité de la mine, puis dans une usine de purification qui peut être sur place, en Chine au début puis en Europe lorsque des entreprises s'y seront installées. Ces métaux purifiés sont ensuite livrés à des fournisseurs de « précurseurs » qui les livrent aux fournisseurs de poudres de cathode ou d'anode. Ce sont ces poudres qui seront livrées à l'usine d'Envision AESC. Ces poudres sont sous la responsabilité des fournisseurs jusqu'à leur livraison dans l'usine.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
- Communication d'Envision AESC sur la provenance des matériaux : **avant l'automne 2024,** si pas de confidentialité
- Communication d'Envision AESC sur les modalités de recyclage de déchets de production : **mi-2024**
- Norme européenne sur le règlement batterie : date de décision inconnue, mais **probablement avant fin 2022**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris
- Charte de bonne conduite du Groupe Envision : *https://www.envision-group.com/en/sustainability.html* et d'Envision AESC à venir courant 2022
- Lignes directrices Renault-Nissan pour la RSE des fournisseurs : *https://www.renaultgroup.com/nos-engagements/pour-une-ethique -partagee/achats-responsables/#piliers*
- Règlement batterie : *https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/qanda_20_2311*
- Communication sur la provenance des matériaux et les modalités de recyclage : site internet de la concertation ou futur site internet français d'Envision AESC, réseaux sociaux

4. RISQUES

DEMANDE DES GARANTS

Envision publiera sur son site internet l'étude de dangers dès qu'elle sera finalisée.

Recommandations aux services de l'État :
Informer le public sur les mesures de sécurité et de suivi de l'ensemble des sites SEVESO de l'agglomération (risques de chaque établissement et effet domino), par exemple en organisant des réunions d'information préparées avec les associations et les élus du territoire et en créant une commission de suivi intersites.

Mettre en place dès l'autorisation d'exploitation la Commission de suivi de site (CSS) et veiller pendant la concertation continue à associer dans un groupe de travail préparatoire, les associations qui se sont déjà mobilisées. Intégrer dans les sujets traités par la CSS la question de l'extraction des minerais et de la qualité des conditions sociales et environnementales de leur production.

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Concernant l'étude de dangers :
Envision AESC rendra publique les conclusions de l'étude de dangers et son résumé non technique, tous deux ne contenant pas de données confidentielles, après la fin de l'instruction par les services de l'État, **après que la recevabilité du dossier de demande d'autorisation** pour l'usine du Douaisis aura été prononcée.

Concernant l'information du public sur l'ensemble des sites SEVESO de l'agglomération :
Cette information pourra être organisée **à la demande des membres**, dans le cadre de la CSS qui sera créée pour l'usine d'Envision AESC.

Concernant la mise en place de la CSS :
Envision AESC confirme sa disponibilité pour la mise en place d'une CSS dès que possible.

Conformément au Code de l'environnement, une CSS est réunie chaque année pour apporter aux différentes parties prenantes une information qui soit la plus transparente possible et présenter l'action réalisée par les services de l'État en matière de contrôle. Sa composition est définie par le Préfet après consultation des collectivités concernées (qui peuvent ainsi indiquer les personnes et les associations de la commune identifiées et susceptibles d'être intéressées) et du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des Risques Industriels Hainaut-Cambrésis-Douaisis (S3PI HCD). Si des personnes souhaitent participer à cette commission, ils peuvent se faire connaître auprès de leur commune ou du S3PI. Une CSS comprend à minima les collèges suivants : représentants de l'État, représentants des collectivités locales, représentants des salariés, représentants des riverains et personnels qualifiés (médecin de prévention, pompier, etc.).

Les services de l'État confirment leur engagement exprimé par M. François-Xavier BIEUVILLE, sous-préfet de l'arrondissement de Douai, lors de la réunion de synthèse de la concertation préalable, **de mettre en place une CSS formelle dès que l'arrêté d'autorisation de l'usine sera signé**. Les associations s'étant mobilisées lors de la concertation préalable seront associées.

Les services de l'État confirment également leur engagement, sans attendre la signature de l'arrêté d'autorisation, à prendre le relai de la concertation continue dès qu'elle aura pris fin, afin d'assurer la continuité de l'information du public sur le projet.

La question de l'extraction des minerais et les conditions sociales et environnementales de leur extraction pourra être abordée dans le cadre de cette CSS, si telle est la volonté de ses membres.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus
- Publication des conclusions l'étude de dangers et de son résumé non technique : **juin 2022**
- Information du public sur l'état d'avancement du projet : **dès la fin de la concertation continue**
- Mise en place d'une Commission de suivi de site formelle : **dès la signature de l'arrêté d'autorisation de l'usine**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris
- Site internet de la concertation, site internet de la préfecture des Hauts-de-France
- Réseaux sociaux d'Envision AESC France

5. EAU, REJETS

DEMANDE DES GARANTS

Le maître d'ouvrage précisera les mesures de recyclage de l'eau et de traitement des rejets (station d'épuration de Renault ?), ainsi que des eaux pluviales (rejet dans la friche ?) et informera le public de ces mesures dès que possible sur le site internet.

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Concernant les **eaux sanitaires,** à ce stade des études, il est prévu qu'elles soient évacuées dans le réseau des eaux usées via le système existant de Renault. Quant aux eaux industrielles (eaux purifiées en production pour la fabrication de l'anode), elles seront issues de l'eau prélevée à la Scarpe en collaboration avec Renault ou, le cas échéant, de l'eau potable (société Noréade), puis traitées et rejetées dans la Scarpe, à l'aide du conduit en aval de la station d'épuration de Renault. Envision AESC aura ses propres **moyens de contrôle de la qualité des eaux industrielles usées**, indépendamment de Renault, et la qualité des rejets sera conforme à la réglementation. Afin de s'assurer de la qualité des rejets, Envision AESC mettra en place un plan de surveillance dès le fonctionnement de l'usine début 2023 à travers des prélèvements réguliers au niveau de la Scarpe. A ce stade, il n'est pas prévu de construire une station d'épuration biologique des eaux usées spécifiquement pour le projet.

Dans le cadre de mesures pour l'économie d'eau, Envision AESC mettra en place des tours aéroréfrigérantes avec des eaux de refroidissement qui seront récupérées, recyclées et réinjectées dans le circuit. Il n'y aura pas de mélange des eaux de refroidissement et des eaux provenant de l'évaporation de l'anode.

Concernant les **eaux pluviales**, leur gestion est prévue par infiltration dans la zone humide donc une parcelle sans pression hydraulique sur le réseau public ou la Scarpe. Si les phases 3 et 4 du projet se réalisent, à ce moment-là, les eaux pluviales seront stockées dans un **bassin tampon** et relâchées dans le milieu naturel conformément à la règlementation locale en vigueur.

Envision AESC étudie **la possibilité de récupération des eaux** pour les bâches incendies et l'arrosage des espaces verts « non naturels ».

6. NEUTRALITÉ CARBONE/PHOTOVOLTAÏQUE

DEMANDE DES GARANTS

Le maître d'ouvrage informera le public sur la quantité exacte de panneaux photovoltaïques qui seront installés sur l'ensemble du site Envision.

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Sans pouvoir s'engager à ce stade sur un chiffre précis, Envision AESC confirme que **les bâtiments de l'usine seront équipés de panneaux photovoltaïques**, avec une étude pour couvrir au-delà du minimum

règlementaire de 30 %. Une étude préalable a montré que la couverture maximale envisageable serait environ 40 %, compte tenu des hauteurs des toits couvrant les différentes parties de l'usine. Envision AESC **s'engage à rendre public la quantité exacte de panneaux photovoltaïques** dès qu'elle sera connue, au plus tard au démarrage de la construction prévue fin juillet 2022 à ce stade du projet.

Toutefois, il est à noter qu'une faible partie de **l'électricité consommée par le site pourra être compensée par l'énergie solaire produite par l'usine avec une couverture de 40 %** (environ 2 %). Une étude est en cours avec les fournisseurs d'énergie pour envisager l'utilisation optimale de cette électricité produite par les panneaux pour certains besoins internes ou pour la réinjecter dans le réseau.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus

→ Publication des résultats de l'étude sur les panneaux photovoltaïques : au plus tard au démarrage des travaux prévus à partir de fin **juillet 2022**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris

→ Site internet de la concertation, réseaux sociaux d'Envision AESC France

7. CHANTIER ET CALENDRIER

DEMANDE DES GARANTS

Les maîtres d'ouvrage (Renault et EPF) informeront sur le calendrier du chantier de préparation du site et ses modalités (tranches, évacuation et approvisionnement, etc.), et organiseront une information continue pour anticiper les différentes phases de réaménagement de la surface libérée par Renault.

Les maîtres d'ouvrage fourniront une information claire sur le traitement des déchets de chantier (démolition, traitement des sols, construction), en particulier sur les filières de traitement, les sociétés spécialisées, et leur lieu d'implantation.

Pendant la concertation continue et avant la phase chantier, ils organiseront un espace de dialogue avec les riverains (élus des communes, habitants, associations...).

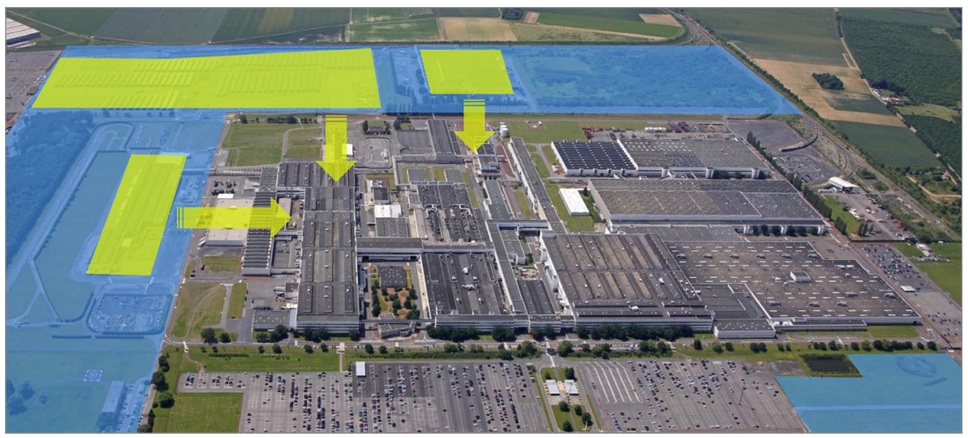
RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Concernant la préparation du site :

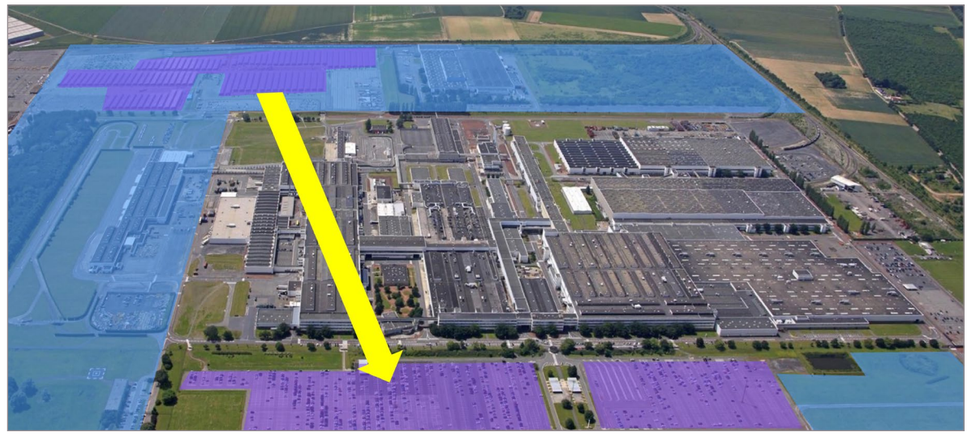
Dans le cadre du projet, Renault cède à l'EPF de Hauts-de-France 142 hectares de terrain, ce qui représente près de la moitié de la surface de son site industriel Georges Besse. Les surfaces cédées sont à la périphérie du site et regroupent des activités de logistique, le centre livraisons/expéditions, qui seront repositionnées à l'intérieur de l'usine, ainsi qu'une friche non exploitée actuellement.

Renault doit préparer le terrain, en rendant notamment les terrains cédés indépendants en ce qui concerne les fluides et l'énergie (alimentées auparavant par l'usine Georges Besse). Il est à noter que la première usine de batteries d'Envision sera temporairement alimentée par l'usine Renault jusqu'à la mise à disposition par RTE des lignes électriques 225kV dédiées. Concernant les travaux, la partie la plus importante consiste à déplacer le centre livraisons/expéditions sur lequel se trouvent des panneaux photovoltaïques qui seront réinstallés sur le parking des collaborateurs du site et la partie restante du centre de livraisons/expéditions à proximité de la gare ferroviaire existante.

Relocalisation d'activités de Renault dans le site et compactage



Relocalisation de la centrale photovoltaïque par son exploitant Sonnedix



Enfin, les études de sol réalisées ont décelé la présence d'une pollution par des solvants sous le bâtiment F (secteur 9 - voir plan page 44). Elle sera traitée par Renault lors d'un point d'arrêt des travaux de proto-aménagement réalisés par l'EPF sur la zone concernée.

Le planning des travaux s'organise de la manière suivante, avec pour objectif une livraison des terrains à Envision AESC en juillet 2022 :

→ **Mars 2022 :** début de déplacement de la centrale photovoltaïque
→ **Avril 2022 :** début des travaux du nouveau centre logistique d'expédition des véhicules (maîtrise d'ouvrage : Renault)
→ **Avril 2022 :** fin de démantèlement de la centrale photovoltaïque située au niveau de la première usine d'Envision AESC (9 GWh), début des travaux d'EPF
→ **Juillet 2022 :** fin de travaux d'EPF phase 1, début de construction par VINCI de l'usine de batteries d'Envision AESC
→ **Août 2022 :** fin des travaux du nouveau centre logistique d'expédition des véhicules et de relocalisation de la centrale photovoltaïque

L'EPF de Hauts-de-France interviendra pour les travaux de proto-aménagement selon le phasage suivant :

Une première phase est prévue de mars à juin 2022, sur l'emprise occupée par le parking et les panneaux photovoltaïques (sur 125 000 m²) en réalisant le rabotage et le retrait des enrobés, la purge des fondations des supports des panneaux photovoltaïques (soit 2500 m3) et le retrait d'une partie des réseaux existants (soit 2300 mètres linéaires). Sur cette surface, 2 bâtiments d'environ 300 m² au total seront déconstruits.

La 2e phase d'intervention concerne le secteur 9 qui regroupe les anciens bureaux (800 m²) et un bâtiment logistique (2 ha) (bâtiment F), des parkings et des voiries sur 6 ha environ, ainsi que la piste d'essai Renault (2 ha). Aucune intervention n'aura lieu sur la partie boisée ou les parties non artificialisées.

Des diagnostics préalables ont été réalisés en vue des travaux de déconstruction pour analyser la présence d'amiante, de plomb et de pollution et prévoir les travaux conséquents. La consultation des entreprises pour l'attribution des travaux des phases 1 et 2 est terminée. Les phases préparatoires des travaux démarreront en mars 2022.

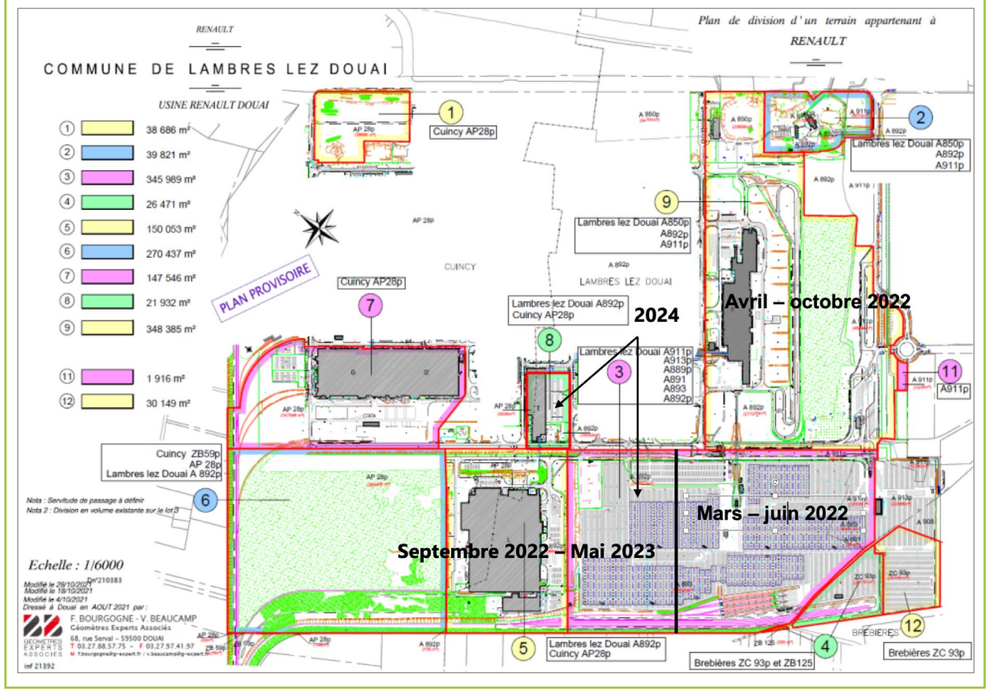
Une 3e phase interviendra (secteur 5) sur une emprise bâtie de 5 ha à laquelle sont associés 4 ha de parkings. Les travaux seront de même nature que les précédents avec des diagnostics préalables.

Enfin, un bâtiment d'environ 5 000 m² (secteur 8) sera déconstruit selon le même type de procédé.

Puis, les derniers travaux permettront d'aménager la partie auparavant occupée par les panneaux photovoltaïques qui aura servi de base vie au chantier de l'usine d'Envision AESC.

L'ensemble des travaux se déroulera **ainsi de mars 2022 à 2024**.

Travaux de proto-aménagement réalisés par EPF de Hauts-de-France



Concernant la gestion des déchets de chantier :

Les fraisats d'enrobés et les bétons issus des démolitions seront stockés sur le secteur 9 en vue de leur éventuel réemploi dans le cadre du réaménagement du site. Les bétons seront concassés et criblés de façon à obtenir deux types de granulométrie (0/31,5 mm et 31,5/80 mm).

Les déchets amiantés seront conditionnés et évacués vers des filières d'enfouissement spécifiques.

Pour les autres déchets, des bennes ou des zones de stockage avec panneaux indicateurs seront utilisés pour les trier et les regrouper avant évacuation vers des filières de traitement autorisées. Les filières pressenties pour les principaux déchets évacués du site sont :

- Déchets inertes (déchets qui ne se décomposent pas, ne brûlent pas et ne produisent aucune réaction physique ou chimique) : envoi en centre de recyclage (brique, pavés) ou en ISDI ;
- Déchets bois (palettes, éléments de charpente) : envoi en centre de recyclage ;
- Déchets métalliques : rachat par ferrailleur pour recyclage ;
- Déchets végétaux : envoi en plateforme de compostage ;
- Déchets industriels banaux (déchets mélangés, déchets de nettoyage, emballages, plastiques, déchets alimentaires) : envoi en centre de traitement /élimination ;
- Déchets industriels spéciaux (extincteur, produits chimiques, emballages souillés par des produits chimiques, DEEE …) : envoi en centre de traitement / élimination.

Préalablement à la démolition, les bâtiments feront l'objet d'une opération de curage pour limiter le mélange de déchets de natures différentes.

Les eaux souillées pendant le chantier ne seront rejetées ni dans le milieu naturel ni dans les réseaux, elles seront traitées sur le chantier ou évacuées en filière de traitement autorisée.

Concernant le dialogue avec les riverains avant la phase chantier :

Envision AESC s'engage à **poursuivre le dialogue avec les acteurs, habitants et usagers du territoire** tout au long de la réalisation du projet. La concertation continue démarrant au printemps 2022, des **actions d'information spécifiques** seront proposées **rapidement à destination des riverains du site** afin de les informer des travaux de préparation du site.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus

- Début de la concertation continue : **mars 2022**
- Information de proximité sur les premiers travaux d'aménagement du site : **dès mai 2022**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris

- Site internet et réseaux sociaux

8. DÉCHETS DE PROCESS

DEMANDE DES GARANTS

Le maître d'ouvrage fournira une information claire sur le traitement des déchets de process : fabrication des cellules de batteries, vie sur le site, filières de traitement... Y aura-t-il des reliquats de déchets ultimes issus des filières de traitement spécialisées à enfouir ou à incinérer ?

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Dans le cadre de son activité, Envision AESC est responsable du recyclage des rebuts et d'autres déchets de production. La société doit ainsi gérer des **déchets liquides** (solvant NMP, électrolyte, eaux usées, huile d'adhésion), des **résidus solides** (métaux, poussière des matériaux) et autres déchets, comme par exemple du verre, des palettes en plastique ou en bois, plastique, ampoules d'éclairage, palets, etc.

La plupart des déchets liquides ainsi que les métaux seront **recyclés par un tiers.** Les autres déchets seront envoyés vers les **filières de gestion et de traitement des déchets adaptées.**

Les prestataires en charge du traitement des déchets liquides et solides sont **en cours d'identification**. Une communication pourra être faite sur ce point vers la mi-2024.

Comme mentionné ci-dessus, les eaux industrielles seront traitées et rejetées, après un contrôle de qualité, dans la Scarpe.

Dans le cadre de la concertation continue et/ou la CSS, Envision AESC s'engage à préparer une fiche dédiée à la gestion des déchets de process. Elle sera mise à disposition sur le site internet de la concertation ou le futur site français d'Envision AESC.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus

- Information sur le site internet ou les réseaux sociaux : **mi-2024**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris

- Site internet et réseaux sociaux

9. DESSERTE LOCALE DU SITE/DOUAISIS AGGLO

DEMANDE DES GARANTS

L'Agglomération informera le public :

- *sur les aménagements de voiries à venir ;*
- *sur la manière dont seront prises en compte les demandes des riverains en matière de nuisances sonores ;*
- *sur les aménagements cyclables dans cette zone (liaison inter-tronçons, éclairage, sécurisation de passage de voies de circulation…).*

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Comme cela été précisé ci-dessus, la concertation préalable a été l'occasion de rappeler **les mesures et les engagements pris par le Département du Nord et Douaisis Agglo sur la question des mobilités** :

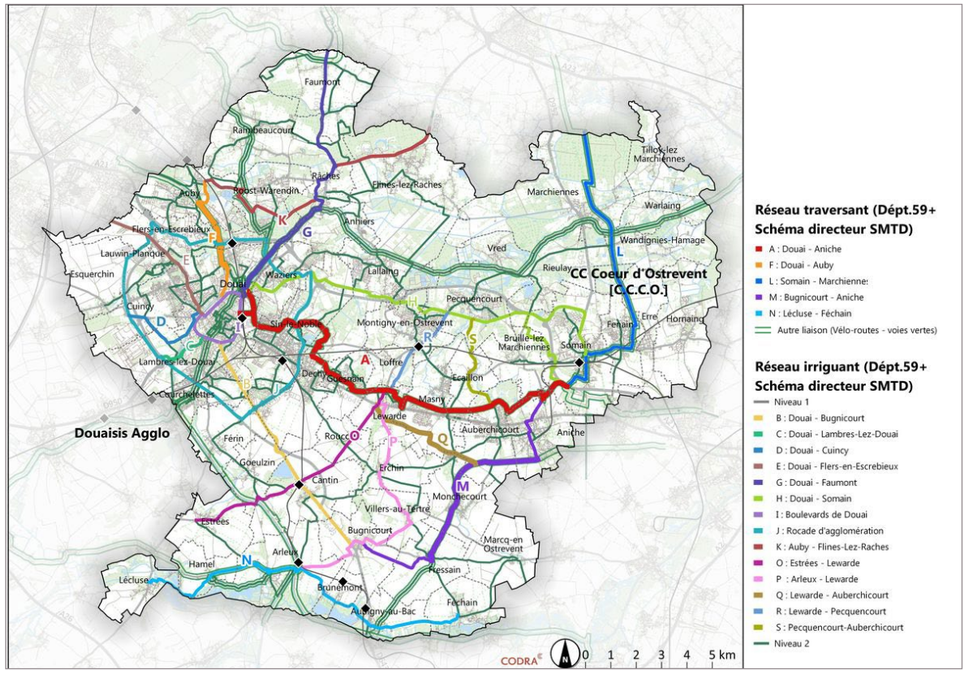
- Un **échangeur sur la 621** est prévu pour améliorer la fluidité du trafic, et l'installation de pares bruit en cas de dépassement des seuils constatés par le département.
- La collectivité se dit **prête à augmenter la fréquence des bus qui desservent le site**, voire à développer le réseau de lignes en fonction des besoins identifiés.

Douaisis Agglo a également prévu de **créer un parking surveillé pour les poids-lourds**. Le SMTD a engagé la réflexion sur les deux intercommunalités (Douaisis Agglo et Communauté de communes Cœur d'Ostrevent) pour la création de parcs de covoiturage et de parkings relais.

Quant aux nuisances sonores, notamment le long de la 621, il a été confirmé qu'elle resterait à 3 voies et ne passerait pas à 4 voies. Le Département fera les relevés de bruit et est prêt à limiter le bruit, en cas de dépassement des seuils, par l'installation d'un **pare-bruit.**

Concernant les aménagements cyclables, un travail spécifique sur ce point est mené dans le cadre du **Schéma Directeur Modes Doux (SDMD)**. La réalisation d'études et de travaux a démarré, pour une échéance à 2035. Le SDMD pourra évoluer en fonction du plan de déplacements d'Envision AESC (nécessité de connaître les origines de déplacements.

Réseau cyclable traversant et irriguant à l'horizon 2035



Source : https://www.smtd.fr/pole-mobilite/le-velo-sur-le-douaisis-et-lostrevent/schema-directeur-modes-doux#fancybox-2885

Un échange sera organisé avec Envision AESC pour évaluer si des aménagements spécifiques complémentaires sont nécessaires. Le cas échéant, le Syndicat Mixte des Transports du Douaisis communiquera sur ce point.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus

→ Communication sur le site internet et les réseaux sociaux site : entre novembre 2023 (date de mise en place des premières lignes au sein de l'usine) et l'automne 2024

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris

→ Site internet de la concertation ou le futur site français d'Envision AESC, réseaux sociaux d'Envision AESC France

10.SOUTIEN À LA FILIÈRE PAR L'ÉTAT ET LA RÉGION

DEMANDE DES GARANTS

Au-delà des annonces d'intention exprimées pendant la concertation, l'État et la Région sont invités à préciser les mesures prises pour organiser, développer et soutenir cette filière.

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

A la demande des ministres de la Transition écologique et solidaire et de l'Industrie, Philippe Varin a remis en janvier 2022 **un rapport intitulé « Sécuriser l'approvisionnement de l'industrie en matières premières minérales »**. La première partie du rapport est consacrée à « la filière des batteries pour véhicules électriques ». Ses recommandations, validées par les Ministres, comprennent entre autres :

→ **L'action auprès de la Commission européenne** pour accélérer la prise de décision sur des normes européennes strictes sur les batteries ;

→ **La création d'un fonds d'investissement public-privé** français, voire européen pour soutenir les investissements dans cette filière ;

→ **La création à Dunkerque d'une plateforme à proximité des gigafactories** pour un véritable écosystème de fournisseurs alimenté en électricité compétitive et décarbonée (raffinage des métaux, précurseurs, poudres d'électrodes, recyclage). Une douzaine d'entreprises sont intéressées et considèrent ce site en compétition avec des sites en Europe de l'Est ou Finlande.

A l'occasion de la remise du rapport Varin, **un appel à projet national** a été lancé à destination des filières industrielles stratégiques ciblé sur les métaux critiques. Il vise les projets permettant de diminuer le degré de dépendance nationale vis-à-vis de fournisseurs extra-européens.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus

→ Démarche en cours

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris

→ L'État envisage la nomination d'un responsable de haut niveau pour animer et coordonner les actions concernant plusieurs ministères, services déconcentrés de l'État et la Région Hauts-de-France.

11.SUITES À DONNER À LA CONCERTATION

DEMANDE DES GARANTS

Les maîtres d'ouvrage poursuivront collectivement, en accord avec les services de l'État, la concertation au niveau régional, en s'appuyant sur les instances existantes qui ont déjà une large pratique du travail collectif, en particulier dans le domaine de l'emploi, de la formation, les questions d'environnement, de santé, de sécurité.

RÉPONSE DU/DES MAÎTRE(S) D'OUVRAGE OU DE L'ENTITÉ RESPONSABLE DÉSIGNÉE

Envision AESC s'engage à **poursuivre, en lien avec ses partenaires, le travail d'information et de dialogue** autour des prochaines actualités du projet auprès des riverains du projet, des acteurs locaux, des médias et du public sensibilisé au projet. La société souhaite **entretenir une relation étroite avec les parties-prenantes** politiques et institutionnelles locales ainsi qu'avec les partenaires (directs et indirects) du projet. Aussi, des actions spécifiques seront mises en place, en lien avec Renault, EPF, RTE et les services de l'État, **dès le printemps 2022** afin de poursuivre le dialogue autour du projet, notamment pendant la phase de l'aménagement des terrains cédés par Renault, pendant la phase chantier et au moment des campagnes de recrutement. Une **réunion de présentation** des enseignements de la concertation et du dossier d'enquête publique sera proposée au printemps 2022.

RTE entamera une démarche spécifique concernant le projet de raccordement au réseau électrique de la future usine dans le cadre de l'instruction des autorisations administratives dès que celui-ci aura été confirmé.

Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus

→ Concertation continue : **dès le printemps 2022**
→ Communication chantier : **dès septembre 2022**
→ Communication emploi et formation : **dès septembre 2022**
→ Mise en place de la commission de suivi de site : **dès la signature de l'arrêté d'autorisation d'exploiter**

Moyens mis en œuvre pour tenir les engagements pris

→ Concertation continue jusqu'à l'enquête publique
→ Réunion publique de présentation du dossier d'enquête publique
→ Commission de suivi de site
→ Plan de communication (digitale et classique) sur le proto-aménagement du site, le chantier, les formations et l'emploi
→ Réunion Emploi avec les services de l'État liés à l'emploi et la formation

SYNTHÈSE DES ENGAGEMENTS DES MAÎTRES D'OUVRAGE ET DES ACTEURS DÉCISIONNAIRES

Concernant l'information et la participation du public

- Concertation continue jusqu'à l'enquête publique
- Réunion publique de présentation du dossier d'enquête publique
- Commission de suivi de site (CSS) dès l'arrêté d'autorisation d'exploiter
- Communication de proximité sur les travaux de proto-aménagement du terrain et tout au long du chantier
- Communication spécifique dédiée aux recrutements en cours
- Démarche spécifique RTE concernant le projet de raccordement au réseau électrique de la future usine dès que celui-ci aura été confirmé

Concernant l'emploi et la formation

- Poursuite de la collaboration avec les structures locales liées à l'emploi et la formation (services de l'État, collectivités, etc.)
- Recherche de l'emploi local
- Étude de toutes les candidatures
- Communication spécifique dédiée aux recrutements et formations disponibles, information sur les catégories er sous-catégories d'emploi, et sur les grilles de salaires
- Réponse à l'AMI national sur les « compétences et métiers d'avenir »

Concernant la mobilité autour du site

- Étude commune Envision AESC-Renault sur les flux des arrivées et des départs des collaborateurs, réflexion sur un décalage possible des horaires
- Mise en place des mesures incitatives en faveur des mobilités douces, propres et partagées
- Plan de mobilité élaboré en lien avec Renault, Douaisis Agglo et les services de l'État
- Réalisation d'un échangeur sur la 621 pour améliorer la fluidité du trafic, installation de pare bruits en cas de dépassement des seuils règlementaires
- Possibilité d'augmenter la fréquence des bus desservant le site, voire à développer le réseau de lignes en fonction des besoins identifiés
- Création d'un parking surveillé pour les poids-lourds à proximité du site
- Développement des parcs de covoiturage et des parkings relais
- Travail sur les cheminements cyclables dans le cadre du schéma de développement des mobilités douces en cours de réalisation

Concernant l'extraction des matières premières

- Communication sur la provenance des matériaux critiques dans le respect des règles de confidentialité
- Respect de la norme européenne sur le règlement batterie
- Concernant l'approvisionnement du site et les expéditions
- Étude de l'opportunité d'un raccordement ferroviaire
- Communication sur les résultats de l'étude

Concernant l'installation d'énergies renouvelables sur le site

- Installation sur les bâtiments de l'usine de panneaux photovoltaïques, avec à l'étude possibilité d'aller au-delà des 30 % règlementaires
- Communication sur la quantité exacte de panneaux photovoltaïques dès qu'elle sera connue
- Concernant la gestion des déchets et le recyclage
- Communication sur les modalités de traitement de déchets de production
- Communication sur les modalités de recyclage de batteries

Envision AESC

Renault Group

epf
Recycleur de foncier en Hauts-de-France

RTE

www.concertation-envision-aesc.fr

Rédaction : 2CONCERT
Contact concertation : Kasia CZORA
contact@concertation-envision-aesc.fr
Création : www.happyday.fr