

# Rapport de la concertation continue

Construction d'une  
usine « Envision » de  
batteries électriques  
dans le Douaisis

Concertation continue  
Du 15 avril 2022 au 10 Août  
2022

Christophe BACHOLLE

Date de remise du rapport : le 10 Août 2022



## Sommaire

Fiche d'identité du projet.....	3
Les chiffres clef de la concertation.....	6
Rappel des enseignements et des recommandations de la concertation préalable....	7
Suites données par le maître d'ouvrage à la concertation préalable.....	8
Mission du garant.....	8
Organisation et modalités de la concertation.....	9
Résultats de la concertation continue.....	10
Avis du garant sur le déroulé de la concertation et, le cas échéant, recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information.....	15
LISTE DES ANNEXES.....	17

## Fiche d'identité du projet

### Maître d'ouvrage :

Le projet est porté par l'entreprise Envision AESC, une entreprise japonaise détenue à 20 % par Nissan, et à 80 % par l'entreprise chinoise Envision basée à Shanghai dont l'activité d'origine est la conception, la construction, la vente et l'exploitation d'éoliennes connectées. La maîtrise d'ouvrage est assurée conjointement par les quatre entités concernées : Envision AESC, Renault, l'Etablissement Public Foncier des Hauts de France (EPF) et Réseau de Transport d'Electricité (RTE). Envision se présente également comme l'un des leaders mondiaux dans le domaine des réseaux intelligents de gestion de systèmes électriques (smart grid).

La décision finale sera prise par le préfet du nord par la délivrance d'un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter si le Dossier de Demande d'Autorisation d'Exploiter (DDAE) satisfait à l'ensemble des exigences réglementaires applicables.

### Contexte du projet :

Le projet s'inscrit dans le cadre de la mutation de l'industrie automobile de la voiture thermique vers la voiture électrique pour satisfaire aux objectifs de la lutte contre le changement climatique, c'est à dire l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 selon les objectifs de l'Union Européenne et la réduction de 55 % les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2030 par rapport au niveaux de 1990. Ces objectifs européens se déclinent au niveau Français par ce même objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050 et par la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) qui décrit les mesures qui permettront à la France d'atteindre cette neutralité carbone en 2050.

Le secteur des transports a été identifié comme le principal levier pour atteindre cet objectif, il représente en effet le premier secteur émetteur de Gaz à effet de serres (GES) avec 31 % des émissions au niveau français dont plus de 70 % imputables aux seuls transports routiers.

Dans ce contexte le véhicule électrique apparaît comme une solution crédible et, de fait la plus avancée aujourd'hui, puisqu'il n'émet pas de CO<sub>2</sub> en phase utilisation. La voiture électrique permet de réduire l'empreinte carbone par rapport à un véhicule thermique de 50 à 80 % en fonction du caractère plus ou moins carboné de l'électricité utilisée pour charger les batteries.

La localisation en France de la fabrication des véhicules électriques, de leurs batteries et donc du présent projet d'usine de batterie, renforce leurs atouts environnementaux du fait d'une électricité française parmi les plus décarbonées d'Europe grâce au nucléaire et aux énergies renouvelables.

Le projet bénéficie d'un fort soutien des différents services de l'État, du conseil régional et des collectivités locales.

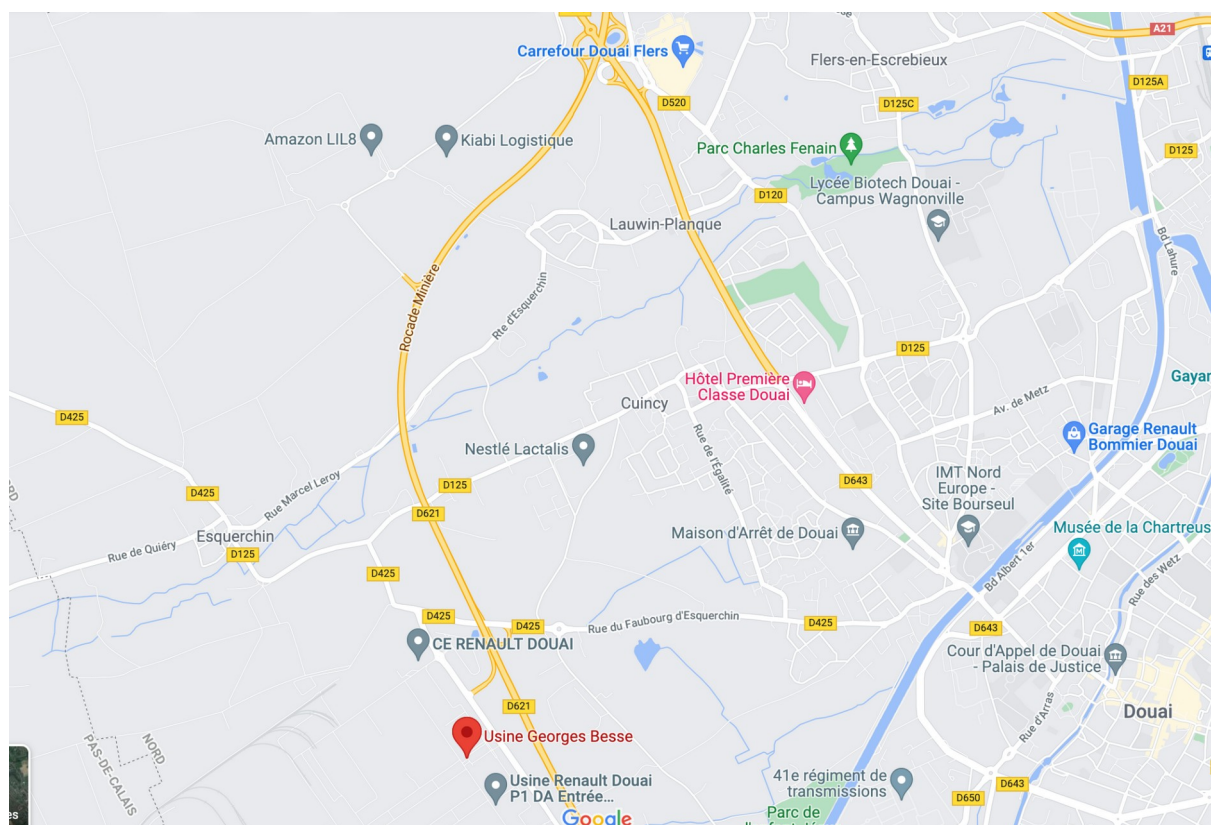
Il s'inscrit dans le contexte de l'ancien bassin minier, très peuplé et très industrialisé, qui a connu récemment plusieurs fermetures d'usines et qui peine à se relever d'une longue période de désindustrialisation. Au déclin économique se sont ajoutés des dégâts environnementaux et sanitaires

consécutifs à la fermeture de certaines entreprises comme Metaleurop, cette dernière était en effet située à une dizaine de kilomètres du site pressenti pour l'usine d'Envision.

Plus récemment le secteur a vu l'installation de nombreux entrepôt logistique (Amazon,...) générant de multiples nuisances liés au trafic Poids Lourds, sujet très largement évoqué de façon récurrente durant la concertation préalable.

## Localisation du projet :

Le projet est situé sur les communes de Cuincy et de Lambres lez Douai, sur l'emprise foncière de l'usine Renault



Source : Google maps



Source : Dossier

### Objectifs du projet selon Envision AESC :

Les objectifs du projet sont dans un premier temps, pour Envision, de produire des batteries pour voitures électriques et Véhicules Utilitaires Legers (VUL) électriques afin de satisfaire les besoins de l'usine Renault voisine dorénavant dédiée à la production de véhicules électriques, pour ensuite fournir d'autres constructeurs européens. L'objectif d'une installation en France est aussi de pouvoir afficher un bilan carbone favorable de la fabrication de ses batteries grâce au caractère très décarboné de l'électricité française.

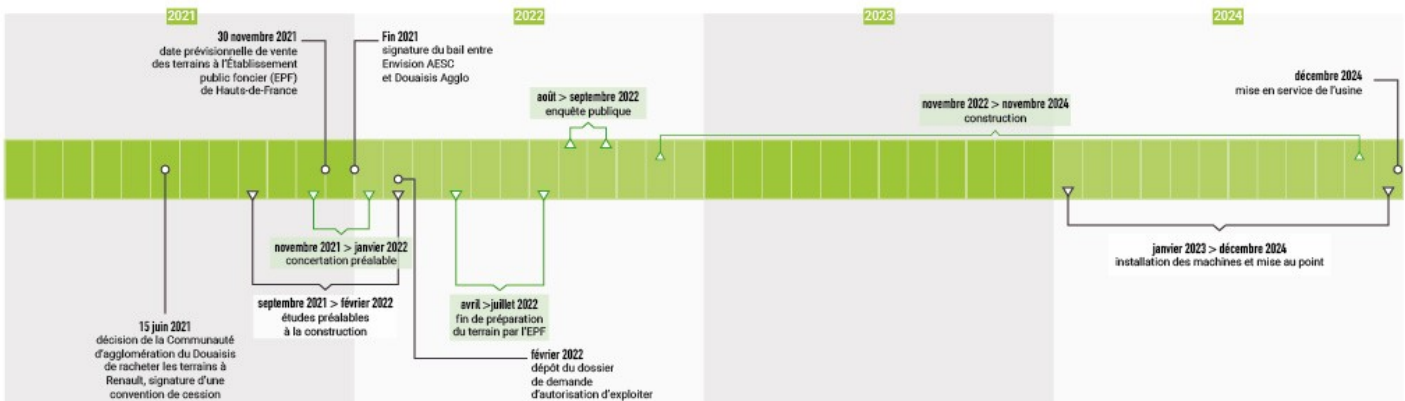
### Caractéristiques principales :

Le projet consiste dans un premier temps à construire puis exploiter une usine d'une capacité de 9 GWh sur une superficie inférieure de 17 ha ; sa consommation électrique sera de 70 MWh et elle emploiera environ 1000 personnes. Dans un deuxième temps, l'installation de trois tranches supplémentaires pourrait lui permettre d'atteindre une capacité de 30 GWh ou plus, pour un effectif d'environ 3000 personnes ou plus.

### Coût :

Le coût du projet dans sa première phase est estimé à 800 millions d'euros. Le coût global estimé pour la capacité maximale envisagée à l'horizon 2029 est de l'ordre de 2 milliards d'euros.

## Calendrier :



## Les chiffres clef de la concertation

### Quelques dates clés :

- Avril 2021 : initiative de la concertation préalable et saisine de la CNDP par le porteur de projet
- Le 6 mai 2021: Décision par la CNDP d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-8 du Code de l'Environnement, et désignation de Monsieur Christophe BACHOLLE, Mesdames Isabelle JARRY et Anne-Marie ROYAL comme garants de la concertation,
- Du 9 novembre 2021 au 10 Janvier 2022 : concertation préalable
- Le 10 Février 2022 : publication du bilan de la concertation préalable par les garants
- Le 2 mars 2022 : la CNDP prend acte du bilan des garants et des réponses apportées par le maître d'ouvrage et nomme Christophe BACHOLLE garant de la concertation continue
- Le 4 Juillet 2022 : Arrêté inter-préfectoral de mise à l'enquête publique du projet. L'enquête publique se tiendra du 16 août au 19 septembre 2022
- Le 10 Août 2022 : Remise du Bilan du garant de la concertation continue
- **Périmètre de la concertation :**

90 communes sur 2 départements englobant l'ensemble du bassin d'emploi de la région de Douai situées dans un rayon d'environ 20 m autour du site d'implantation projeté

- **2 Évènements publics**  
Deux réunions publiques ont été tenues le 28 avril 2022 et le 6 Juillet 2022. Chacune de ces réunions a réuni une cinquantaine de personnes environ.
- **458 personnes se sont connectées au moins une fois au site Internet de la concertation** ([www.concertation-envision-aesc.fr](http://www.concertation-envision-aesc.fr))
- **6 Réponses apportées aux 6 questions ou contributions déposées sur le site Internet**
- **Un garant neutre et indépendant nommé par la CNDP**

## Rappel des enseignements et des recommandations de la concertation préalable

### Une concertation préalable riche d'échanges constructifs avec le public

La concertation préalable s'est déroulée de façon très satisfaisante et la qualité des échanges a été appréciée tant par le maître d'ouvrage que par les participants. Le maître d'ouvrage a souligné l'intérêt de la démarche qui lui a permis de mieux connaître le territoire et de comprendre ses attentes et ses contraintes. Les réunions spécifiquement dédiées à l'emploi lui ont notamment permis d'avancer significativement sur son programme de recrutement, et des formations à mettre en œuvre en concertation avec pôle emploi et les structures locales de formation professionnelle.

### Recommandations des garants de la concertation préalable et réponses apportées

Les recommandations des Garants au maître d'ouvrage ont porté sur la plupart des sujets soulevés pendant la concertation préalable :

- La chaîne de valeur (de l'extraction des métaux au recyclage des batteries),
- Les questions environnementales (rejet des eaux de process et leur recyclage, gestion des déchets et implantation des panneaux photovoltaïques sur le site),
- Le calendrier du chantier de construction
- la gestion du trafic routier aux alentours de la future usine : Négociation avec la SNCF pour l'approvisionnement des matières premières par voie ferrée, aménagement des voiries à venir, nuisances sonores, il a notamment été demandé au maître d'ouvrage de présenter un plan de déplacement global et précis (salariés, approvisionnement, livraisons, expéditions)
- La mise en place des formations et la politique de recrutement,
- La pérennisation de l'information du public à travers la mise en place de la commission de suivi du site (CSS), cette dernière recommandation s'adressant autant au maître d'ouvrage qu'à l'État

Le maître d'ouvrage a répondu à toutes ces recommandations dans son rapport tirant les enseignements de la concertation, souvent de façon très détaillée et circonstanciée. Certaines de ces recommandations s'adressant autant à l'Etat et/ou aux collectivités locales, le maître d'ouvrage a bien précisé ce qui relevait de ses propres engagements et a repris ceux relevant de l'État ou des collectivités locales.

## Suites données par le maître d'ouvrage à la concertation préalable

A la suite de la concertation préalable, le maître d'ouvrage a décidé de poursuivre le projet en informant le public de l'avancement du projet et du dossier de demande d'autorisation environnementale à travers la concertation continue, l'enquête publique puis la commission de suivi du site lorsque celle-ci sera mise en place par le préfet.

## Mission du garant

La mission du garant de la concertation continue consiste à veiller à une information régulière du public durant cette période de façon à ce qu'il puisse suivre les étapes d'avancement du projet, c'est à dire dans le cas présent l'avancement du dossier de demande d'autorisation environnementale, la publication de l'Avis de l'Autorité Environnementale et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage à cet avis. Elle consiste également à veiller à ce que les questions et contributions du public soient prises en compte par le Maître d'ouvrage.

Il s'agit également de veiller au suivi des recommandations de l'avis du 2 mars 2022 de la CNDP, à savoir :

- Envision AESC précise les modalités d'information du public sur les modes de transport envisagés pour l'approvisionnement et les expéditions suite à l'ouverture de la deuxième tranche et des suivantes ;
- Envision AESC précise, concernant les engagements éthiques, le dispositif de certification externe du respect effectif des chartes éthiques envisagées. Une traduction en français de la charte éthique d'Envision AESC serait nécessaire ;
- Envision AESC et Renault s'engagent, concernant l'origine des minerais, à informer de manière transparente le public sur la localisation géographique des mines d'origine et les conditions d'extraction, en justifiant les éventuelles clauses de confidentialité.



## Organisation et modalités de la concertation

Cette concertation continue était prévue pour être très courte : l'enquête publique était initialement prévue de fin juin à fin juillet 2022. L'arrêté inter-préfectoral de mise à l'enquête publique a finalement été pris le 4 juillet 2022 pour une enquête prévue pendant 35 jours du 16 août au 19 septembre 2022.

### Communiqué de presse

Un communiqué de presse annonçant la mise en place de la concertation continue a été publié le 15 avril 2022

Un article paru dans « La voix du Nord » début mai a commenté l'avancement du projet, principalement sous l'angle des embauches à venir, et a mentionné la deuxième réunion publique de la concertation continue

### Réunions publiques

En concertation avec le garant, le maître d'ouvrage a organisé deux réunions publiques (Annexe n°2 et n°3). La première mise en place le rapidement possible après l'avis de la CNDP du 20 mars 2022 afin d'une part de présenter au public cet avis de la CNDP et d'autre part de présenter l'avancement du dossier auprès du public quand bien même le dossier était encore en devenir et potentiellement sujet à modifications. Une deuxième réunion publique a été organisée à la finalisation du dossier de façon à le présenter au public sous sa forme définitive ou quasi définitive.

Ces deux réunions publiques se sont tenues le 28 avril et le 6 juillet 2022 durant la concertation continue, c'est à dire entre la date de l'avis de la CNDP du 2 mars 2022 et l'ouverture de l'enquête publique le 16 août 2022. Le maître d'ouvrage a dénommé ces réunions « réunion d'ouverture » de la concertation continue et « réunion de clôture » de la concertation continue.

### Fonctionnement du site internet de la concertation

Le site Internet de la concertation était resté actif depuis la fin de la concertation préalable en mode informatif uniquement : le public pouvait le consulter, le bilan des garants y a été publié dès sa parution, le rapport répondant au bilan des garants également, ainsi que l'avis de la CNDP du 2 mars, par contre le public ne pouvait pas y déposer de contribution.

Cette possibilité à été rouverte courant avril 2022 en concertation avec le garant, pour être refermée le 4 juillet 2022 par le maître d'ouvrage, le jour de la parution de l'arrêté inter-préfectoral de mise à l'enquête publique. 6 contributions y ont été déposées par le public durant cette période.

Suite à la réunion du 28 avril, des fiches thématiques ont été publiées sur le site début mai. Il s'agissait :

- d'une fiche sur la procédure d'évaluation environnementale et le suivi d'exploitation
- d'une fiche sur la classification SEVESO
- d'une fiche sur les impacts sur le trafic routier

L'avis de l'Autorité Environnementale (AE) a été publié le 23 juin sur le site de l'Ae. Il a été repris et publié ensuite sur le site Internet de la concertation. La publication du mémoire en réponse à cet avis est survenue le 11 juillet 2022.

## Résultats de la concertation continue

### Etat d'avancement du projet

Le Maître d'ouvrage a informé le public des évolutions du projet dès la réunion du 28 avril 2022. il s'agissait :

- De la compaction de la première tranche de l'installation réduisant ainsi la surface consommée. Une zone de friche située au nord ouest du site, sur la commune de Cuincy, présentant une certaine richesse en terme de biodiversité ne sera pas donc finalement pas concernée par l'implantation de l'usine, y compris dans sa dimension finale.



Source : Envision

- De l'état d'avancement de la réflexion sur le transport des matières premières par voie ferrée en précisant que les contraintes qui seront imposés à l'avenir par l'union Européenne quand à la réduction du coût carbone de la production des batteries les poussent dans cette direction. Il est à noter à ce sujet qu'une association locale de protection de l'environnement a informé le maître d'ouvrage de l'existence de structures locales destinées à planifier l'approvisionnement des industriels locaux en matières premières qui peuvent contribuer à la mise en place de sillon ferroviaire pertinent.
- De l'annonce que le taux de couverture de l'usine par des panneaux photovoltaïques serait de l'ordre de 36 %, les exigences de la protection contre le risque d'incendie des bâtiments limitant en effet les possibilités dans ce domaine. Il a également été précisé que ces panneaux représenteraient environ 2 % de la consommation électrique du site. Cette information permettant d'une part de mesurer à nouveau l'importance des besoins en énergie (en l'occurrence exclusivement électrique) de l'usine Envision et montrant d'autre part le caractère très diffus de la production d'électricité à partir de panneaux photovoltaïques.
- De l'état d'avancement des discussions avec pôle emploi pour les recrutements, et avec les partenaires locaux pour la mise en place des formations nécessaires à la satisfaction des besoins en main d'œuvre de l'entreprise. Il a été ainsi possible de mesurer l'intégration progressive de l'industriel dans le tissu local des structures en charge de l'emploi et de la formation professionnelle.
- De la présentation des entreprises chargées de la construction et des premiers schémas et croquis permettant de visualiser la première tranche de l'usine. Des précisions sur l'organisation du chantier et son calendrier ont également été fournies.

Il est à noter que pour certains aspects (les panneaux photovoltaïques par exemple) ce sont les questions du public qui ont conduit le maître d'ouvrage à fournir des détails suffisamment précis permettant la compréhension par le public des tenants et aboutissants des sujets abordés (cf. Compte rendu de la réunion publique du 28 avril en Annexe n° 2)

## L'avis de l'Autorité Environnementale et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage

L'avis de l'Autorité Environnementale (Ae) a été pris et publié sur son site Internet le 23 juin 2022, il a été mis en ligne rapidement sur le site Internet de la concertation.

Il émet de nombreuses remarques, critiques et recommandations sur le dossier, certaines de ces remarques mentionnent les recommandations des garants ou entrent en résonance avec elles.

Concernant la circulation automobile et le trafic poids lourds sur le réseau routier desservant le secteur, L'Ae recommande :

- « de compléter l'étude d'impact par un diagnostic complet des déplacements (personnes, marchandises) dans l'état initial et des incidences environnementales induites. »
- « de prévoir en lien avec le site Renault voisin, des mesures de réduction des impacts liés à l'utilisation de l'automobile, notamment par la réduction des surfaces dédiées au stationnement automobile (*sur site*) et par des mesures de report modal »
- « d'explicitier de quelle façon le projet d'échangeur RD621/RD650 a été modifié pour prendre en compte les besoins du site »
- « de fournir un bilan complet des rejets atmosphériques, en distinguant les rejets liés à la fabrication des batteries de ceux liés aux déplacements induits par le projet, et de rapporter les concentrations qui en résultent aux cibles publiées en 2021 par l'Organisation mondiale de la santé. »

Dans ses réponses sur cette problématique, le maître d'ouvrage indique :

- Qu'un groupe de travail a été mis en place sous l'égide du Sous Préfet de Douai avec Renault et d'autres entreprises voisines pour favoriser les alternatives à la voiture individuelle pour les employés de ces différents entreprises (incitation au transports en commun, au vélo, au covoiturage, etc.)
- Que la réflexion vis à vis des transports des marchandises entrantes et sortantes est toujours en cours, notamment pour la voie ferroviaire avec les différentes parties prenantes, (dont l'association Cuincy Environnement qui s'est manifestée à de très nombreuses reprises durant la concertation préalable et la concertation continue)
- Qu'il envisage une réduction de 30 % de la taille des parkings lorsque la connaissance de la provenance des futurs salariés sera connue, et en fonction des solutions collectives qui seront mis en place à la suite des travaux du groupe de travail mentionné ci-dessus.

Concernant l'origine des matières premières et des conditions de leur extraction, l'Ae recommande :

- « de mentionner dans l'étude d'impact la nature, l'origine et les quantités des matériaux et des ressources naturelles utilisées. Pour la complète information du public »
- « de présenter les ordres de grandeur des impacts de leur production et de leur raffinage »

Ce sujet est mentionné à plusieurs reprises dans différentes recommandations de l'Ae relatives aux différentes thématiques abordées

Dans ses réponses sur cette problématique, le maître d'ouvrage :

- Précise que les discussions avec les fournisseurs sont en cours et les informations ne peuvent être transmises à ce jour compte tenu du contexte très concurrentiel actuel pour l'approvisionnement des GigaFactories,
- Indique que des contraintes réglementaires européennes visant à relocaliser en Europe une part significative de la chaîne de valeur doivent advenir à partir de 2025
- fait état de l'adoption en **avril 2022** par le groupe Envision d'une politique de groupe constituant une charte visant « la conservation des ressources, la protection de l'environnement et la considération pour les êtres humains » (voir Annexe n°1).

Ce dernier document est très majoritairement ciblé sur le respect des droits de l'homme et donc sur les conditions sociales de l'extraction des minerais. Les conditions environnementales de cette extraction n'y sont mentionnées que dans les objectifs généraux.

Enfin l'Ae émet un grand nombre de critiques relatives à l'étude de dangers. Associées à ces critiques elle émet également des critiques sur le fait que certaines informations sont considérées à tort, selon elle, comme confidentielles. Elle remarque notamment que certaines informations sont mentionnées dans la partie confidentielle de l'étude de dangers alors qu'elles figurent sur le site de la concertation ou sont disponibles facilement sur Internet. Si elle ne remet pas en cause le fait que certaines informations de l'étude de dangers puissent être considérées comme confidentielles, elle considère que les informations figurant dans l'étude d'impact environnemental ne peuvent pas être considérées comme confidentielles.

Dans sa réponse à ces objections, le maître d'ouvrage rappelle le cadre réglementaire de la gestion de ces informations confidentielles et affirme qu'il revient au maître d'ouvrage « *d'identifier les informations sensibles et très sensibles dans le cadre de l'élaboration de son dossier* ».

Il précise qu'il a émis une nouvelle version de l'étude d'impact environnementale complétée par d'un certain nombre des informations demandées

Concernant les nuisances sonores, il confirme que « *L'analyse de modélisation acoustique contient des données qui relèvent de la propriété intellectuelle d'Envision AESC et à ce titre ne peut être rendue publique* »

Il indique qu'il a repris avec le Bureau d'études l'étude de dangers présentée au public dans la version du 20 Mai 2022 en y explicitant les informations nécessaires à la compréhension de son analyse et de ses résultats, sans compromettre la diffusion d'informations sensibles pour la sécurité industrielle et la propriété intellectuelle.

Il faut préciser qu'il est difficile, à la lecture de l'Avis de l'Ae et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage, de distinguer les mesures de confidentialité qui relèvent de la protection de la propriété intellectuelle de celles qui relèvent de la sécurité industrielle, c'est à dire « des éléments sensibles dont la communication pourrait faciliter la commission d'actes de malveillance ». L'instruction du gouvernement du 6 novembre 2017 sur laquelle s'appuie pour partie le maître d'ouvrage dans sa réponse ne concerne pas la protection de la propriété intellectuelle.

## **Avis du garant sur le déroulé de la concertation et, le cas échéant, recommandations au maître d'ouvrage sur les modalités d'information**

La concertation continue a été très courte. La réalisation du dossier de demande d'autorisation environnementale et son instruction par les services de l'État ont été finalisés en moins de 5 mois. Les obligations d'information du public des évolutions du projet durant cette période ont néanmoins été tenues pour l'essentiel.

Cependant la présentation au public de l'étude environnementale, de l'étude de dangers, de l'avis de l'autorité environnementale et du mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'Avis de l'autorité environnementale a été réalisée trop rapidement lors de la dernière réunion publique alors qu'il s'agit de sujets très complexes nécessitant un certain temps pour leur appropriation par le public. Ces sujets auraient mérité un délai entre la parution du mémoire en réponse et la réunion du 6 juillet durant laquelle les grandes lignes du mémoire en réponse ont été présentées. Ils auraient également mérité l'organisation d'ateliers thématiques dédiés. Les équipes en charge de la réalisation des dossiers étaient manifestement insuffisamment étoffées pour présenter ces thématiques compliquées en utilisant les techniques de vulgarisation scientifique adaptées, et y consacrer le temps nécessaire. Ces questions pourront néanmoins être approfondies ultérieurement lors de l'enquête publique, puis dans le cadre de la commission de suivi du site (CSS) qui sera créée.

### **Concernant le suivi des recommandations émises par la CNDP dans son avis du 2 mars 2022 :**

#### **Les modes de transports envisagés**

Le maître d'ouvrage a indiqué à plusieurs reprises que les discussions relatives au transport par voie ferrée se poursuivaient avec les différentes parties prenantes concernées. On peut comprendre qu'elles ne peuvent aboutir dans un laps de temps aussi court. On peut regretter cependant que les informations les plus précises à ce sujet ne figurent que dans le mémoire en réponse à l'Avis de l'Autorité Environnementale alors que ce sujet aurait mérité une fiche dédiée publiée sur le site Internet de la concertation.

#### **L'origine des minerais et leurs conditions d'extraction**

Le maître d'ouvrage a donné les raisons pour lesquelles les zones géographiques de l'extraction des minerais nécessaires à la fabrication des batteries n'étaient pas accessibles aujourd'hui : les fournisseurs ne sont pas choisis définitivement et il s'agit de plus de l'ensemble d'une chaîne d'extraction et de raffinage qui regroupe plusieurs entités situées potentiellement dans plusieurs parties du globe. De plus les contraintes réglementaires à venir à l'échelle européenne visant à relocaliser en Europe une partie de ces activités vont probablement interférer sur la localisation géographique d'une partie de cette chaîne de traitement et de raffinage du minerai.

Il est donc dans l'incapacité de fournir aujourd'hui les informations demandées relatives à la localisation des mines utilisées pour les matières premières, et donc des conditions d'extraction.

tion du minerai et des conditions de mise en place d'un contrôle externe du respect des engagements éthiques d'Envision par les compagnies minières.

Là aussi ces informations pourront être transmises au public lorsqu'elles seront connues à travers la commission de suivi du site.

## **Recommandation du garant de la concertation continue au maître d'ouvrage**

Il est recommandé au maître d'ouvrage de continuer à informer le public au fur et à mesure de l'avancement du son projet :

- sur ses choix futurs relatifs aux transports des matières premières et de produits finis,
- sur le choix des fournisseurs de minerai et les modalités du contrôle externe de ses engagements éthiques,
- sur l'étude dangers et les dispositions prises par l'entreprise pour maîtriser les risques d'incendie et d'explosion
- sur toutes les dispositions prises pour réduire tous les types de nuisances engendrés par le trafic automobile, que ce soit pour les déplacements des salariés ou pour le transports des marchandises entrantes et sortantes (y compris les déchets)
- et sur toutes les thématiques développées dans l'étude environnementale

en lui donnant les moyens de contribuer par ses remarques et observations à la bonne intégration du projet dans son environnement physique et humain.

La future Commission de Suivi du Site sera un cadre privilégié pour ce faire et le site Internet de la concertation aujourd'hui bien connu et utilisé par le public un support efficace pour interagir avec lui.



## **LISTE DES ANNEXES**

- **ANNEXE 1 : Politique des Droits de l'Homme du Groupe Envision AESC**
- **ANNEXE 2 : Compte rendu de la réunion publique du 28 avril 2022**
- **ANNEXE 3 : Compte rendu de la réunion publique du 6 juillet 2022**

# **ANNEXE n°1**

**Politique des droits de l'homme du groupe Envision AESC**

## Politique des droits de l'homme du Groupe Envision AESC

Dans toutes ses activités, le Groupe Envision AESC (ci-après désigné par « nous ») soutient et respecte le Pacte mondial des Nations Unies, les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme des Nations Unies, la Charte internationale des droits de l'homme et la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et les autres normes et standards internationaux. La présente Politique des droits de l'homme exprime notre engagement d'agir pour le respect des droits de l'homme en vertu des Règles de conduite du Groupe Envision AESC, et tous les dirigeants et employés respectent cette Politique.

### 1. Approche du Groupe Envision AESC concernant le respect des droits de l'homme

Guidés par notre mission de Résoudre les défis en vue d'un avenir durable, nous agissons jour après jour animés par notre vision, qui est de Mener la révolution de la décarbonation grâce à des solutions batteries définies par l'AIoT.

Concrètement, nous visons l'avènement d'un Avenir durable sans émissions de CO<sub>2</sub>, à travers la diffusion de batteries sûres et de haute qualité, permises par les technologies innovantes de fusion de l'intelligence artificielle avec l'Internet des objets. Pour cela, nous considérons indispensable d'agir selon trois optiques : la conservation des ressources, la protection de l'environnement et la considération pour les êtres humains. Concernant cette dernière optique, nous voulons particulièrement considérer le bien-être psychologique de tous ceux qui travaillent dans l'ensemble de nos processus, depuis la fabrication des produits jusqu'à leur utilisation par nos clients.

Conformément à cette Politique, et pour réaliser notre mission et notre vision, nous respectons les droits de l'homme et nous conformons aux lois et règlements qui les concernent dans l'ensemble de nos activités. Nous agissons pour construire des relations de confiance avec toutes les parties prenantes concernées par nos activités.

### 2. Champ d'application de cette Politique

Cette Politique s'applique à tous les dirigeants et employés qui travaillent dans le Groupe Envision AESC. Nous demandons aussi à toutes les parties prenantes liées à nos activités de comprendre cette Politique et d'y coopérer.

### 3. Questions des droits de l'homme considérées comme particulièrement importantes

#### (1) Interdiction des discriminations

Nous ne tolérons aucune discrimination ou aucun harcèlement basé sur quelque critère

que ce soit, tel que la race, la couleur de peau, l'ethnie, la nationalité, l'origine géographique, le sexe, l'âge, le statut social, l'existence ou non de handicap, la religion, la foi, la pensée, les antécédents, la culture, la langue, l'identité de genre, l'orientation sexuelle, l'aspect extérieur ou la forme d'emploi. Nous respectons la diversité et travaillons pour l'égalité des opportunités.

(2) Interdiction du travail des enfants

Nous agissons pour empêcher totalement le travail des enfants, qui prive ceux-ci de leurs opportunités d'éducation et freine leur développement.

(3) Interdiction du travail forcé

Afin que tous les employés puissent travailler avec leur libre consentement, nous interdisons la violence, les menaces ou la traite des êtres humains à l'égard des travailleurs, et agissons pour empêcher tout travail forcé.

(4) Garantie d'un travail décent

Nous agissons pour garantir un travail décent, c'est-à-dire un environnement de travail sûr et sain, des horaires de travail adéquats, et un salaire permettant d'accéder à une vie culturelle.

(5) Liberté d'association

Nous conformant aux lois applicables et aux pratiques de chaque pays, nous respectons le droit des individus de s'associer librement, de former des organisations et de conduire des négociations collectives, et résolvons les problèmes à travers un dialogue ouvert et honnête avec les employés. Qu'une organisation née de cette association d'individus soit officielle ou non, nous ne pratiquons aucune discrimination au motif qu'un individu en est membre ou non.

(6) Données personnelles et respect de la confidentialité

Nous respectons les lois, règlements et autres normes concernant le traitement des données personnelles, et agissons pour la protection des données personnelles et le respect de la confidentialité de tous ceux qui sont en relation avec nos activités.

4. Mise en œuvre de la diligence raisonnable en matière de droits de l'homme

Sur la base des Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme des Nations Unies, nous mettons continuellement en œuvre une Diligence raisonnable en matière de droits de l'homme, en tirant parti des connaissances internes et externes à notre Groupe, pour établir des processus d'identification, d'évaluation, de correction, d'atténuation et de prévention de tout impact négatif sur les droits de l'homme qui serait susceptible d'apparaître dans l'ensemble de nos activités.

5. Mesures de remédiation et résolution des problèmes

S'il s'avère que nous avons contribué à un problème de droits de l'homme à travers nos activités, nous agirons pour y remédier à travers toutes les procédures internes et externes nécessaires. Si les lois et règlements d'un pays ou d'une région où est survenu un problème de droits de l'homme sont en contradiction avec les droits de l'homme tels qu'ils sont internationalement reconnus, nous rechercherons une méthode respectant les principes et normes internationaux des droits de l'homme.

6. Système de management relatif aux droits de l'homme

Pour la pénétration de cette Politique à l'intérieur et l'extérieur de notre Groupe, nous positionnons le Président-directeur général comme responsable en matière de droits de l'homme, et engageons conformément à cette Politique une action relative au respect des droits de l'homme, axée principalement sur le département des ressources humaines et le département de promotion de la durabilité.

7. Éducation et sensibilisation

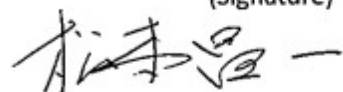
Pour l'intégration et la pratique efficace de cette Politique dans nos activités, nous mettons en œuvre une éducation et des formations adéquates à l'intention de tous nos dirigeants et employés, et travaillons au partage et à la compréhension de cette Politique par tous nos partenaires commerciaux.

8. Divulgence des informations

Nous divulguons activement les informations sur nos efforts en matière de droits de l'homme sur notre site Web et par d'autres moyens, afin de garantir la transparence et d'assumer notre responsabilité.

Politique entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 2022

Shoichi Matsumoto  
Président-directeur général  
Groupe Envision AESC  
(Signature)



# **ANNEXE n°2**

**Compte rendu de la réunion publique du 28 avril 2022**

# Projet d'usine de production de batteries Hauts-de-France

## **Concertation continue**

### Compte rendu de la réunion publique d'ouverture

28 avril 2022 - Brebières

La réunion publique d'ouverture s'est tenue le 28 avril 2022, avec des participants (une quarantaine de personnes) présents à la salle des fêtes Le Châtelet à Brebières.

**Ce compte-rendu présente une synthèse des prises de parole et des échanges.**

Le diaporama présenté lors de cette réunion est en annexe du présent document.

#### **Intervenants :**

- Christophe BACHOLLE, garant de la concertation de la CNDP
- Sébastien CLICQUET, chef de projet chez Renault Group
- Christophe DUVEY, chef de projet RH
- Didier HUOT-MARCHAND, responsable service technique à l'EPF des Hauts-de-France
- Régis LEGROUX, directeur de projet adjoint chez VINCI Construction
- Boris VAXELAIRE, responsable du pôle ICPE chez KALIÈS

#### **Avec la participation de :**

- Elsa BEVILACQUA, conseil environnement d'Envision AESC
- François-Xavier BIEUVILLE, sous-préfet de Douai
- Pierre HERBAUT, premier adjoint au maire de Brebières
- Cyril WAGNER, directeur de projets spéciaux chez RTE

#### **Animation :**

- Renaud DUPUY, 2concert

## **1 Ouverture de la réunion publique**

**Pierre HERBAUT, premier adjoint au maire de Brebières**, représentant le maire de la commune retenu par d'autres engagements, accueille et remercie les participants pour leur présence. Il se réjouit que la commune de Brebières accueille la réunion d'ouverture de la concertation continue du projet, qu'il juge prometteuse.

**Renaud DUPUY, animateur de la réunion**, en présente ensuite le déroulé. La réunion s'organise en cinq temps :

- Une présentation du cadre et des modalités de la concertation continue ;
- Une présentation du rôle du garant de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- Un rappel des grandes lignes du projet ;
- Une présentation des enseignements de la concertation préalable et des engagements pris par Envision AESC pour la suite du projet ;
- Un point sur l'actualité du projet (dossier de demande d'autorisation, chantier, l'emploi et le recrutement).

Des temps d'échanges et de questions-réponses avec le public auront lieu après chaque point de l'ordre du jour de la réunion.

## 2 Cadres et modalités de la concertation continue

**Renaud DUPUY** rappelle que la concertation préalable relative au projet d'usine de production de batteries d'Envision AESC s'est déroulée sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) du 8 novembre 2021 au 10 janvier 2022. Les trois garants de la CNDP ont ensuite remis leur bilan de la concertation le 10 février 2022, auquel le maître d'ouvrage a apporté une réponse le 21 février 2022. Après quoi, le 2 mars 2022, la CNDP a décidé de poursuivre l'information et la participation du public relative à ce projet dans le cadre d'une concertation continue, pour laquelle elle a désigné un garant, Christophe Bacholle, dont le rôle sera d'accompagner et de garantir le processus de concertation entre la fin de la concertation préalable et l'enquête publique.

Deux réunions publiques d'information sont ainsi prévues dans le cadre de cette concertation continue, la présente réunion et une autre réunion en juin. Le site Internet [www.concertation-envision-aesc.fr](http://www.concertation-envision-aesc.fr) a été par ailleurs modifié pour renseigner le public sur l'évolution du projet d'ici l'enquête publique et pour accueillir une rubrique participative en ligne, sur laquelle contributions, questions et avis relatifs à cette concertation continue pourront être déposés. L'information du public sera également assurée par une page LinkedIn, ouverte récemment pour renseigner plus spécifiquement sur l'actualité de l'emploi (<https://www.linkedin.com/company/envision-aesc-france>). Enfin, des fiches thématiques sont en cours d'élaboration sur un certain nombre de questions qui ont été posées ces derniers mois par le public ayant pris part à la concertation préalable.

## 3 Rôle du garant de la concertation de la Commission nationale du débat public

**Christophe BACHOLLE, garant de la CNDP**, rappelle que la Commission nationale du débat public (CNDP) est une autorité administrative indépendante chargée de garantir la participation du public au processus d'élaboration des décisions publiques pour tous les grands projets ayant un impact sur l'environnement.

Le rôle du garant de la CNDP, dans la concertation continue – comme dans la concertation préalable –, est de veiller à la sincérité de l'information, à la transparence de l'ensemble du processus et à la bonne prise en compte des contributions, avis et questions du public, tout cela dans le respect des principes suivants de la CNDP :

- L'indépendance : les garants ne sont liés ni aux parties prenantes concernées par le projet, ni à aucune structure institutionnelle ;
- La neutralité : les garants émettent un avis sur la qualité de la concertation mais ne se prononcent pas sur le fond du projet ;
- La transparence : les garants vérifient que l'ensemble des informations sont disponibles, intelligibles, et largement diffusées ;
- L'argumentation : tous les propos et positions doivent être argumentés et expliqués et ne doivent pas être des positions de principe ;
- L'égalité de traitement : chaque personne a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, quel que soit son statut, sa position sociale, son niveau de formation, etc. et une réponse doit être apportée à chacun ;
- L'inclusion : les modalités d'information et de concertation doivent permettre de toucher tous les publics, y compris les personnes les plus éloignées de ce type de démarche.

**Christophe BACHOLLE** explique ensuite que la CNDP a émis, suite à la réponse du maître d'ouvrage au bilan des trois garants de la concertation préalable, ses propres recommandations, au nombre de trois :

- Envision AESC précisera les modalités d'information du public sur les modes de transport envisagés pour l'approvisionnement et les expéditions suite à l'ouverture de la deuxième tranche et des suivantes ;
- Envision AESC précisera, concernant les engagements éthiques, le dispositif de certification externe du respect effectif des chartes éthiques envisagé. Une traduction en française de la charte éthique d'Envision AESC sera nécessaire ;
- Envision AESC et Renault s'engageront, concernant l'origine des minerais, à informer de manière transparente le public sur la localisation géographique des mines



d'origine et les conditions d'extraction, en justifiant les éventuelles clauses de confidentialité.

#### 4 Rappel des grandes lignes du projet

**Ayumi KUROSE, directeur de projet chez Envision AESC**, présente la société Envision AESC, filiale du groupe Envision, et ses partenaires sur le projet : Renault Group, propriétaire du terrain, l'Établissement public foncier (EPF) des Hauts-de-France, qui réalisera les travaux de proto-aménagement du terrain, et Réseau de transport d'électricité (RTE), qui interviendra pour le raccordement électrique de l'usine à compter de 2025.

**Ayumi KUROSE** rappelle ensuite les caractéristiques du projet, auquel plusieurs modifications ont été apportées suite à la concertation préalable. La première phase du projet correspond toujours à la construction d'une première usine opérationnelle en 2024, dédiée à Renault, d'une capacité de production de 9 GWh permettant l'équipement de quelque 200 000 véhicules par an toujours, avec quelque 1000 emplois à la clé. La surface nécessaire à cette première phase a été cependant revue à la baisse, passant de 20 hectares à environ 17 hectares, ce qui permet de libérer la partie friche, initialement concernée, et d'en préserver la biodiversité. Puis, en fonction des commandes reçues, la construction de jusqu'à 3 usines supplémentaires est envisagée à partir de 2025/2026 avec une capacité totale de 30 GWh environ.

Enfin, **Ayumi KUROSE** présente les différentes étapes du *process* de fabrication des électrodes, des cellules et des modules jusqu'à la livraison aux constructeurs automobiles, qui assemblent le pack batterie dans leur propre usine. La conception de l'unité de fabrication de batteries, à 90% automatisée, et ressemble à celle d'une usine pharmaceutique ou de semi-conducteurs. Elle fonctionnera 24 heures sur 24, 7 jours sur 7.

#### 5 Enseignements de la concertation préalable et engagements du maître d'ouvrage

**Ayumi KUROSE** souligne, pour commencer, que la démarche de concertation est une démarche inédite pour le maître d'ouvrage et qui a déjà été très utile, dans sa phase préalable, pour améliorer le projet et établir un dialogue avec le territoire et ses acteurs.

La concertation préalable a ainsi permis au public de formuler tout un ensemble d'interrogations – que ce soit sur l'opportunité du projet et son objet, mais aussi sur la chaîne de valeurs des batteries électriques (notamment sur la sécurisation et l'origine des approvisionnements), ou encore sur l'intégration du projet dans son environnement (avec notamment la question de la sécurité du site et de ses abords, compte tenu de la classification SEVESO), sans oublier sur l'emploi et la formation.

Envision AESC s'est efforcé d'apporter des réponses précises ou, le cas échéant, s'est engagé à apporter des compléments d'information. L'emploi et la formation, par exemple, est un point sur lequel l'entreprise continue de travailler avec les services de l'Etat pour affiner ses réponses. L'entreprise a déjà fait savoir qu'elle examinerait toutes les candidatures reçues et a promis de multiplier les efforts de communication sur le web sur la thématique de l'emploi, de même que sur celle du fonctionnement de l'usine avec, par exemple, la mise en ligne prochaine de fiches techniques, notamment sur les rejets aqueux. Toujours à propos du web, la traduction française de la charte d'éthique et de bonne conduite, demandée par les garants de la CNDP, sera bientôt mise en ligne. Des engagements ont par ailleurs été pris par Envision AESC sur la sécurisation des approvisionnements dans les dix prochaines années ou sur la thématique des transports (qu'il s'agisse de la mobilité des futurs salariés ou des livraisons et expéditions des produits), à propos de laquelle l'entreprise est résolue à travailler étroitement avec Renault et les autres acteurs voisins du site, ainsi qu'avec la SNCF et les collectivités territoriales. **Ayumi KUROSE** insiste également sur la mise en place prévue d'une commission de suivi de site qui sera sur pied dès l'autorisation d'exploiter et permettra de maintenir et de poursuivre le dialogue pendant la phase de construction du chantier puis d'exploitation.

Questions/réponses :

**Un participant dans la salle :** « *Le déploiement en plusieurs phases (2024, puis 2029) est-il spécifique au projet d'Envision AESC ?* »

**Ayumi KUROSE :** Un tel séquençage – au gré des commandes prévisionnelles, en réalité – s'observe aussi chez les concurrents.

**Un participant dans la salle :** « *En ce qui concerne l'approvisionnement des matériaux, est-il envisagé d'utiliser également le canal Seine-Nord ?* »

**Ayumi KUROSE :** La voie navigable n'est pas dans les habitudes mais cette solution sera regardée. Pour l'instant, c'est la voie ferroviaire, laquelle permet de réduire le transport par la route, qui est prioritairement étudiée car il y a déjà des rails qui arrivent au niveau de l'usine de Renault et la relie à Somain. Avec une ligne reliant Somain à Dunkerque, le port de Dunkerque pourrait jouer un rôle central dans l'approvisionnement du site.

**Un représentant de l'association Cuincy Environnement :** « *Une réunion a eu lieu récemment avec les responsables du projet E2PM (Etude de Planification et de Programmation Matières Territoriales) lancé par le SCoT dans le cadre du Plan climat-air-énergie territorial qui vise à assurer l'autonomie des approvisionnements des industries du territoire. Les responsables du projet, s'ils sont sollicités, sont disposés à lancer une étude sur le sillon ferroviaire entre Dunkerque et Douai, notamment pour la question des approvisionnements en oxydes métalliques d'Envision AESC.* »

**Ayumi KUROSE :** Ce serait tout à fait intéressant d'avoir un acteur avec qui discuter de l'ensemble de l'écosystème ferroviaire et ce, d'autant plus que la réglementation européenne va contraindre à l'implantation locale d'un grand nombre de fournisseurs.

**Un participant dans la salle :** « *L'événement récent que constitue la guerre en Ukraine alimente-t-il votre réflexion en matière de sécurité des approvisionnements ?* »

**Ayumi KUROSE :** L'usine fonctionnera à 100% électrique et n'aura pas besoin de s'approvisionner en gaz. La Russie aurait par ailleurs pu représenter une difficulté en termes d'approvisionnement pour le nickel mais aucun approvisionnement n'est prévu du côté de la Russie. Rappelons que l'approvisionnement des matières premières est sécurisé sur les dix années à venir.

**Christophe BACHOLLE :** « *C'est sécurisé mais sait-on aujourd'hui de quel pays viendront ces matières premières ?* »

**Ayumi KUROSE :** Principalement de Chine, pour les oxydes et le graphite. La principale préoccupation à ce jour est que les fournisseurs qui font le raffinage, les précurseurs et les oxydes soient en Europe et livrent par Dunkerque.

## 6 Actualités du projet

### Mobilité

**Renaud DUPUY** informe les participants que ce sujet sera traité lors de la prochaine réunion publique, en présence de Claude HÉGO, président du Syndicat Mixte des transports du Douaisis : y sera notamment présentée la réflexion qui vient d'être engagée entre Douaisis Agglo et le Pôle métropolitain de l'Artois sur la mise en place d'une liaison de bus entre la gare de Brebières et la future usine.

### Dossier de demande d'autorisation environnementale

**Boris VAXELAIRE, responsable du pôle ICPE chez KALIÈS,** explique aux participants que le projet, en tant qu'Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE), nécessite une autorisation environnementale de l'Etat. Après une première phase amont, le dossier de demande d'autorisation environnementale a été déposé à la fin du mois de mars 2022 et la phase d'instruction a donc commencé, au cours de laquelle Envision AESC sera amené à échanger régulièrement et étroitement avec les différents services de l'Etat concernés. Pour ce faire, Envision AESC s'est récemment adjoint les compétences d'Elsa BEVILACQUA, qui suit de près cette demande d'autorisation. Le dossier consolidé qui résultera de ces échanges sera ensuite mis en enquête publique et largement consultable – le classement SEVESO empêchera toutefois la communication de certaines informations relatives à la propriété intellectuelle et aux mesures de sûreté, notamment –, à l'issue de quoi le préfet,

sur la base des conclusions du commissaire-enquêteur pourra délivrer l'autorisation environnementale.

**Boris VAXELAIRE** revient ensuite sur l'étude de dangers en cours, qui prend en compte à la fois les risques externes (risque d'inondation, de séisme, risques venant des sites industriels voisins, etc.) et les potentiels de dangers (les matières dangereuses, leurs procédés d'utilisation, etc.). Une fois ces risques externes et ces potentiels de dangers identifiés, des modélisations sont faites, à partir desquelles sont ensuite élaborées des cartes permettant d'estimer les dangers par types de scénarios (effets thermiques, effets toxiques, effets de surpression, notamment), d'une part, et à partir desquelles les mesures de sécurité mises en place (qu'elles soient instrumentées, constructives, organisationnelles, etc.) sont évaluées, d'autre part. On acquiert alors une connaissance des phénomènes dangereux principaux et des phénomènes dangereux secondaires du site étudié et, de là, on sait si le site est compatible avec son environnement ou si on a besoin de mettre des servitudes d'utilité publique sur des endroits proches, par exemple.

*Questions/réponses :*

**Un participant dans la salle :** « Vous avez déclaré que c'est un site SEVESO qui, par sa taille étendue et l'absence de proximité avec les riverains, ne conduit pas à avoir des accidents majeurs importants. Pouvez-vous revenir sur ce que vous entendez par l'absence de proximité avec les riverains ? »

**Boris VAXELAIRE :** Les critères et les seuils pris en compte dans l'étude de dangers permettent effectivement d'affirmer que, avec seulement quelques centaines de mètres qui séparent le site des riverains, il n'y a pas de proximité avec les riverains.

**Ayumi KUROSE :** La priorité est d'abord de protéger les collaborateurs de Renault dont le bâtiment sera très proche du site d'Envision AESC.

**Un participant dans la salle :** « Il y a une usine Goodman, elle aussi classée SEVESO, qui va stocker des combustibles à environ 500 mètres du site d'Envision AESC. Est-ce qu'il n'y a pas un risque d'impact là ? »

**Boris VAXELAIRE :** Ce risque externe est pris en compte dans l'étude de dangers, pour s'assurer qu'il n'y a pas de risque d'effet « domino » entre le site de Goodman et celui d'Envision AESC – et inversement.

**Un participant dans la salle :** « Quand démarre l'enquête publique et quelle est sa durée théorique ? »

**Ayumi KUROSE :** L'enquête publique dure un mois et devrait démarrer fin juin 2022 et se terminer fin juillet 2022.

## Chantier

**Sébastien CLICQUET, chef de projet chez Group,** présente, du côté de Renault, l'avancement des travaux préparatoires à l'arrivée de l'usine Envision AESC. 142 hectares de terrains ont ainsi été vendus en décembre 2021 à l'Etablissement public foncier (EPF) des Hauts-de-France. Des activités de Renault précédemment conduites sur les terrains cédés à l'EPF (notamment une zone de livraison et de logistique, un centre logistique d'expédition et une centrale photovoltaïque) sont en cours de relocalisation à l'intérieur du site restant de Renault.

**Didier HUOT-MARCHAND, responsable service technique à l'EPF des Hauts-de-France,** rappelle ensuite le rôle de l'EPF qui consiste à accompagner les collectivités sur leurs projets en tant qu'opérateur foncier. Pour le projet d'Envision AESC, l'EPF réalise la maîtrise foncière pour Douaisis Agglo et assure les travaux de proto-aménagement (c'est-à-dire, de déconstruction du bâti, désamiantage, purge de tous les accessoires du bâtiment, etc.) au fur et à mesure que Renault libère de nouvelles emprises et relocalise ses activités. Des réunions ont lieu chaque semaine entre les trois maîtres d'ouvrage pour coordonner le chantier. A l'issue des travaux de proto-aménagement, l'EPF réalisera la cession à Douaisis Agglo des terrains qu'il a acquis à Renault.

**Régis LEGROUX, directeur de projet adjoint chez VINCI Construction,** présente ensuite l'étape du chantier qui fait suite aux travaux de proto-aménagement de l'EPF, celle de la construction de l'usine et de l'installation des équipements. Il rappelle que VINCI Construction est leader d'un groupement ac-

tif sur deux phases : une phase études (avec notamment le cabinet Lucas & Gaillard architectes) et une phase travaux. La phase de l'avant-projet sommaire est achevée et le permis de construire a été déposé le 22 février dernier. **Régis LEGROUX** présente ensuite aux participants le plan de situation et de la plan masse de la phase 1 des travaux, qui donne à voir les futurs accès à l'usine, le bâtiment « Utility », les cinq zones de production, les parkings et les zones de bureaux. Quelque 96 000 m<sup>2</sup> de dallage et de toiture et 70 000 m<sup>2</sup> de travaux extérieurs sont ainsi programmés. Les travaux commenceront à l'issue de la phase, en cours, de l'avant-projet définitif en août 2022 et s'échelonnent sur les deux prochaines années avec une première mise en service de l'usine prévue en avril 2024. Quelque 700 compagnons, ingénieurs et cadres se relayeront sur le chantier ; 20 camions par jour sont prévus en moyenne, nécessitant un plan de circulation et un circuit de livraison ; une zone de stockage et de tri des déchets, enfin, équipera le chantier.

Questions/réponses :

**Un participant dans la salle :** « Il était question, lors de la concertation préalable, que les panneaux photovoltaïques constituent 30% de la toiture de la future usine. Ce pourcentage a-t-il évolué ? »

**Ayumi KUROSE :** Aujourd'hui, nous sommes plutôt à 36 %. Ce ne sera pas davantage car il n'est pas possible d'installer des panneaux au-dessus des zones des entrepôts ATEX

**Christophe BACHOLLE, garant de la concertation de la CNDP :** « Il faudrait préciser que ces précautions font suite à des discussions sur les questions de sécurité menées avec les pompiers dans le cadre de la réalisation de l'étude de dangers. »

**Ayumi KUROSE :** Tout à fait, ils font également suite à des discussions avec les fournisseurs des panneaux photovoltaïques.

**Un participant dans la salle :** « Quelle part de la consommation électrique de l'usine sera couverte par ces panneaux photovoltaïques ? »

**Ayumi KUROSE :** Les panneaux photovoltaïques permettront de couvrir environ 2 % des besoins en électricité.

**Un participant dans la salle :** « 2 %, c'est peu. La solution des panneaux photovoltaïques est-elle rentable ? »

**Ayumi KUROSE :** L'électricité produite par les panneaux photovoltaïques sera de l'énergie maîtrisée qui aura toujours un coût inférieur aux prix du marché actuels

**Un participant dans la salle :** « Comment comptez-vous arriver à l'autosuffisance électrique ? »

**Ayumi KUROSE :** Les panneaux photovoltaïques ne permettront jamais de couvrir 100 % des besoins en électricité.

**Renaud DUPUY :** Cela renvoie à la question du raccordement, qui avait été abordée lors de la concertation préalable et qui sera traitée lors de la prochaine réunion publique.

**Cyril WAGNER, de projets spéciaux chez RTE :** Le site va être effectivement raccordé au réseau public de transport d'électricité, compte tenu des puissances installées, via une liaison principale et une liaison de secours. Le tracé de ces deux liaisons souterraines est aujourd'hui à l'étude ; les ministères ont été sollicités à travers une procédure de justification technico-économique. Une concertation sera lancée de septembre 2022 à la fin de l'année pour déterminer le tracé des deux liaisons, suivie d'une consultation du public par voie électronique en novembre 2023, en vue d'obtenir les autorisations nécessaires pour la mise en service de l'usine en 2024.

## Recrutement et formation

**Christophe DUVEY, chef de projet RH**, présente ses missions qui consistent notamment à faire connaître Envision AESC, à organiser les futurs recrutements et à élaborer les plans de formations adaptés. Il remercie les services préfectoraux pour les groupes de travail qui ont été mis en place et qu'il accompagne, ainsi que Pôle Emploi, qui aide à préparer les futurs recrutements.

Il présente ensuite les différents métiers de l'usine qui s'articuleront autour de trois catégories : une catégorie d'ingénieurs, experts, fonctions support, managers ; une catégorie de techniciens maintenance, qualité, outillage ; une catégorie de salariés fabrication. Sont prévus 1/3 de jeunes salariés, 1/3 de personnel avec 3 à 5 ans d'expérience, 1/3 de salariés plus expérimentés.

Envision AESC œuvre aujourd'hui au recrutement des futurs cadres, ingénieurs et chefs de département, tout en préparant le recrutement des techniciens de maintenance (en septembre 2022) et celui des opérateurs (dernier trimestre de l'année). Les postes d'opérateur seront ouverts à tout le monde, sans condition particulière de qualification ni d'expérience ; la formation se fera ensuite en interne et externe. Les plans de formation – comportant des modules de formation sécurité, qualité, logistique et des modules plus techniques autour de l'automatisme, entre autres – sont en cours de préparation, en lien notamment avec le lycée Edmond Labbé de Douai.

**Renaud DUPUY** précise ensuite que toutes les informations sur l'emploi figureront sur la page LinkedIn nouvellement créée [www.linkedin.com/company/envision-aesc-france](http://www.linkedin.com/company/envision-aesc-france).

Questions/réponses :

**Un participant dans la salle** : « Lors de la dernière réunion, l'idée de créer une école de formation des ingénieurs et techniciens à la batterie électrique avait été évoquée. Où en est-on de ce projet ? »

**Ayumi KUROSE** : Un consortium est en cours de création sur la question de savoir comment développer les formations pour les usines de batteries. Des discussions ont lieu notamment avec le GRETA, le lycée Edmond Labbé, l'AFPI et l'AFPA à propos des formations qu'ils dispensent déjà et qui sont susceptibles d'intéresser Envision AESC. Ainsi, même si certaines de ces formations sont probablement à reformater, les modules déjà existants vont permettre de travailler dans un premier temps avec les établissements présents sur le territoire, sans envisager d'emblée la création d'un centre de formation *ad hoc*.

## 7 Prochaines étapes

**Ayumi KUROSE** rappelle que la phase d'instruction de la demande d'autorisation environnementale est en cours. La prochaine réunion publique aura lieu en juin. L'enquête publique se déroulera ensuite de fin juin à fin juillet.

## 8 Conclusion

**François-Xavier BIEUVILLE, sous-préfet de Douai**, conclut la réunion publique en rappelant que l'on a ici affaire à un enjeu de développement économique, humain, environnemental et social qui va au-delà du territoire du Douaisis et s'inscrit dans un contexte de renouveau du bassin minier autour d'une activité automobile moderne, performante et éco-responsable. Cet enjeu considérable justifie que l'Etat l'accompagne avec attention et le facilite tout en veillant au respect de la réglementation en vigueur, notamment en matière environnementale. Ce projet pose avec lui également nombre de questions aux services de l'Etat : celle de la mobilité des travailleurs, celle du logement (à l'horizon 2025 notamment) ou encore celle de l'attractivité commerciale, touristique, culturelle et sportive du Douaisis. C'est la raison pour laquelle l'Etat se réjouit de travailler main dans la main avec les pétitionnaires de ce projet.



# **ANNEXE n°3**

**Compte rendu de la réunion publique du 6 juillet 2022**

# Projet d'usine de production de batteries Hauts-de-France

## **Concertation continue**

### Compte rendu de la réunion publique de clôture

6 juillet 2022 - Douai

La réunion publique de clôture s'est tenue le 6 juillet 2022, avec une trentaine de participants présents à l'Hôtel de ville de Douai.

**Ce compte rendu présente une synthèse des prises de parole et des échanges.**

Le diaporama présenté lors de cette réunion est en annexe du présent document.

#### **Intervenants :**

- Christophe BACHOLLE, garant de la concertation de la CNDP
- Hedi BENRACHED, directeur de Pôle Emploi Douai
- Christophe DUVEY, chef de projet RH chez Envision AESC
- Pascal DERACHE, directeur de projets chez RTE
- Rémi FOIX, chargé d'études chez RTE
- Philippe GEILLER, directeur de construction chez Envision AESC
- Jérémy KOLARIC, chargé d'études environnementales chez KALIÈS
- Ayumi KUROSE, directeur de projet chez Envision AESC
- Christian LEBON, commissaire-enquêteur
- Patrick PELATA (par visioconférence), conseil d'Envision AESC
- Boris VAXELAIRE, responsable du pôle ICPE chez KALIÈS

#### **Avec la participation de :**

- François-Xavier BIEUVILLE, sous-préfet de l'arrondissement de Douai
- Frédéric CHÉREAU, maire de Douai

#### **Animation :**

- Renaud DUPUY, 2concert

## **1 Ouverture de la réunion publique**

**Renaud DUPUY, animateur de la réunion,** présente le déroulé de cette réunion, qui s'organise en huit temps :

- Un point sur le contexte de la réunion ;
- Un point sur l'état d'avancement du projet ;
- Un point sur l'avis de l'autorité environnementale et la réponse d'Envision AESC ;
- Un point sur l'étude de dangers ;
- Un point sur le projet de raccordement électrique ;
- Un point sur le recrutement et la formation ;
- Un point sur l'enquête publique ;
- Une conclusion.

Des temps d'échanges et de questions-réponses avec le public auront lieu après chaque point de l'ordre du jour de la réunion.

## 1 Contexte de la réunion

**Renaud DUPUY** explique qu'il s'agit de la dernière réunion de la concertation continue et rappelle les étapes qui l'ont précédée :

- 8 novembre 2021-10 janvier 2022 : concertation préalable sous l'égide de la Commission nationale du débat public (CNDP) ;
- 10 février 2022 : bilan des garants ;
- 21 février 2022 : réponse des maîtres d'ouvrage au bilan des garants ;
- Mars 2022 : décision de la CNDP d'approfondir l'information et la participation du public jusqu'à l'enquête publique dans le cadre d'une concertation continue sous l'égide de Monsieur Christophe BACHOLLE, garant de la CNDP.

Le bilan de cette concertation continue sera joint au dossier d'enquête publique, comme le bilan de la concertation préalable.

## 2 Etat d'avancement du projet

**Ayumi KUROSE, directeur de projet chez Envision AESC**, commence tout d'abord par remercier tous les intervenants pour leur accompagnement du projet ces derniers mois.

Il rappelle dans la foulée l'objectif d'un démarrage de la production-série fin 2024. Première étape, les ombrières situées à l'emplacement de la future usine ont été démontées et les panneaux solaires ont été déplacés sur les parkings situés au nord du site Renault. Les travaux préparatoires vont ainsi pouvoir démarrer en août et ceux des fondations et superstructures commenceront en octobre/novembre.

Ayumi KUROSE revient ensuite sur la politique des droits de l'Homme d'Envision AESC, à la suite d'une demande de clarification sur ce point par Monsieur Christophe BACHOLLE. Une charte a ainsi été élaborée et traduite en français, s'inscrivant dans le cadre réglementaire du Pacte mondial des Nations Unies, de la Charte internationale des droits de l'Homme et de la Déclaration de l'Organisation internationale du travail (OIT) relative aux principes et droits fondamentaux au travail. Cette charte, qui s'applique à l'ensemble des dirigeants et employés du groupe, ainsi qu'aux parties-prenantes (fournisseurs, etc.), comprend notamment :

- Une interdiction des discriminations ;
- Une interdiction du travail des enfants ;
- Une interdiction du travail forcé ;
- La garantie d'un travail décent ;
- La liberté d'association ;
- Un point sur les données personnelles et le respect de la confidentialité.

La charte sera disponible sur le futur site web français d'Envision AESC.

*Questions/réponses :*

**Ronan German, Université de Lille :** « *Est-ce que les 30 GWh seront produits avec un seul type de technologie lithium ?* »

**Ayumi KUROSE :** Ce sera, comme le demande Renault, la technologie NMC (nickel-manganèse-cobalt), qui donne des capacités de stockage et un niveau de sécurité plus importantes que la plupart d'autres technologies disponibles et en usage actuellement sur le marché.



**Un participant dans la salle : « Concernant la politique des droits de l'Homme, qu'en sera-t-il dans les usines chinoises du groupe ? »**

**Ayumi KUROSE** : La charte, qui est déclinée en français, anglais, chinois et japonais, s'applique aux usines chinoises d'Envision AESC. Il faut d'ailleurs noter que, de façon générale, les constructeurs et équipementiers automobiles qui produisent en Chine et exportent à l'étranger sont obligés de s'aligner sur les standards internationaux, notamment en matière de droit du travail : leurs clients viennent visiter leurs usines, notamment pour vérifier ces aspects-là. Enfin, il convient de préciser que, si le groupe Envision est un groupe chinois, sa branche Envision AESC a son siège social au Japon et suit donc la réglementation japonaise.

### 3 Avis de l'autorité environnementale (AE) et réponse d'Envision AESC

**Philippe GEILLER, directeur de construction chez Envision AESC**, explique qu'Envision AESC a été additionné par l'autorité environnementale (AE) du Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD), autorité indépendante qui évalue les impacts des grands projets et les programmes sur l'environnement et les mesures de gestion visant à éviter, atténuer ou compenser ces impacts.

L'avis de l'AE, qui est public (il est mis à disposition aussi bien sur le site de l'AE que sur le site de la concertation : <https://www.concertation-envision-aesc.fr/documentation>), a été adopté et transmis à Envision AESC le 23 juin 2022. Envision AESC a ensuite transmis son mémoire en réponse le 28 juin, apportant des éléments de précisions sur plusieurs enjeux soulevés par l'AE. L'enjeu majeur est, en effet, la maîtrise des risques technologiques du site, qui est classé SEVESO seuil haut, et la complète information du public potentiellement concerné, à commencer par les salariés des usines voisines, notamment de Renault Electricity. Les autres enjeux sont la contribution du projet à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la maîtrise des consommations d'eau et de ressources rares ou encore la réduction des impacts des déplacements induits par l'usine (notamment l'impact sur le réseau routier de l'activité du millier de futurs salariés). Le mémoire apporte aussi des éléments de réponse à une question posée par l'AE à propos des éléments de l'étude d'impact gardés confidentiels, Envision AESC ayant le souci de ne pas divulguer des informations stratégiques qui pourraient intéresser les concurrents (sur la quantité de matériaux composant les batteries, par exemple). Dans son mémoire en réponse, Envision AESC revient en outre sur le scénario de référence, en précisant les impacts anticipés et les mesures pour les compenser. Des éléments ont été également fournis sur la nature et la provenance des matériaux utilisés, ainsi que sur la charte sur les droits de l'Homme dont il a été précédemment question, notamment sur la provenance des minerais et la façon dont ils sont traités. Enfin, le volet lié au transport des marchandises et des salariés a été complété : si 15 camions quotidiens sont prévus, l'acheminement des matériaux par voies ferroviaire et maritime reste en cours d'étude. Envision AESC échange en ce moment avec des acteurs tels que la Fédération Norlink, l'ADEME, FRET SNCF, le SCOT sur ce sujet.

### 4 L'étude de dangers

**Jérémy KOLARIC, chargé d'études environnementales chez KALIÈS**, présente l'étude de dangers qui a été jointe, avec l'étude d'impact, au dossier de demande d'autorisation environnementale. L'étude de dangers va maintenant être instruite par les services de l'Etat, notamment la DREAL et le SDIS.

L'étude a pour but d'étudier l'ensemble des dangers présents sur le site et de vérifier l'impact potentiel que peuvent avoir ces dangers à l'extérieur du site. Sont d'abord analysés l'environnement et les ins-

tallations du futur site de production. L'ensemble des potentiels des dangers sont ensuite listés : par exemple, les cellules de stockage représentent un danger car un accident peut provoquer leur inflammation et l'incendie en résultant peut avoir des effets sur l'extérieur du site. Après quoi, tous les accidents qui peuvent arriver avec ces potentiels de dangers (incendies, fumées toxiques, etc.) sont définis, dans le cadre de ce qu'on appelle l'analyse préliminaire des risques. Enfin, une fois listés, les scénarios d'accidents sont étudiés à partir de modélisations faites avec des logiciels, qui permettent de simuler les effets qu'ils pourraient engendrer :

- pour le scénario incendie, c'est la question des effets thermiques qui se pose. Trois seuils de ces effets sont pris en considération : les seuils des effets irréversibles (SEI), les seuils des effets létaux (SEL) et les seuils des effets létaux significatifs, qui correspondent aux seuils des effets dominos. Le bureau d'étude vérifie notamment que les effets restent contenus dans le site, que la durée des incendies est inférieure à la tenue des parois (ce qui, le cas échéant, peut alerter sur une potentielle propagation de l'incendie), puis regarde s'il n'y a pas d'effets dominos, par exemple avec un suraccident sur une autre installation à proximité qui aboutirait à un incendie généralisé.

- pour le scénario dispersion des fumées, il s'agit de définir la composition des fumées et de regarder le débit d'émission des fumées et les seuils de toxicité équivalente de l'ensemble des produits en phase de combustion. Des calculs sont ainsi réalisés pour 10 conditions météorologiques différentes qui correspondent à un spectre large de conditions de température et de vent, toujours pour vérifier qu'il n'y a pas d'effets en dehors du site, que ce soit en termes de toxicité ou d'opacité des fumées (pour prendre en compte les pertes de visibilité sur les voies de circulation alentours afin d'éviter un suraccident, par exemple). Les effets des fumées sont en outre étudiés à différentes hauteurs, à la fois à hauteur d'homme et à hauteur des bâtiments environnants.

Les modélisations sont ensuite tracées sur le plan du site de la future usine et donnent alors à voir un autre effet qui est susceptible de sortir du site, l'effet « bris de vitres », dans le cadre d'un scénario d'explosion, par exemple, correspondant à un effet dominos. Pour prévenir un tel risque, des barrières de sécurité devront être mises en place, telles qu'une zone de quai en pente avec caniveau permettant de collecter un éventuel déversement de l'électrolyte ou encore des mesures de prévention des sources d'inflammation (choix de matériel non inflammable, formation du personnel, etc.), entre autres.

Pour conclure, Jérémy KOLARIC rappelle que, le site étant classé SEVESO seuil haut, il est, par conséquent, soumis à des dispositions supplémentaires, telles que l'établissement d'un plan d'opération interne (POI), la conduite de revues de sécurité annuelles ou encore la réalisation d'une étude de risque sismique.

*Questions/réponses :*

**Gustave Defrance, riverain du projet :** « *Il existe donc un risque d'effet dominos ?* »

**Jérémy KOLARIC :** Non, si les barrières de sécurité sont mises en place et fonctionnent correctement, il ne pourra y avoir d'effet dominos en dehors du site.

**Pascal Coquerel, habitant de Lambres-lez-Douai :** « *On ne voit pas de cartographie sur la dispersion des fumées toxiques au-delà du site industriel, notamment lors de vents dominants. Quelles dispositions ont été prises vis-à-vis de la population vivant à proximité ? Envision AESC a-t-il le projet de racheter les habitations ou de dédommager les habitants, par exemple ? En ce qui concerne l'effet bris de vitre, quel périmètre autour de l'usine serait impacté ? Je doute que cela ne concerne que le site de Renault.* »

**Jérémy KOLARIC :** L'étude de dangers présente l'ensemble des scénarios et des hypothèses envisagés. Ses résultats montrent que, s'il y a des risques, ils restent

néanmoins maîtrisés et qu'il n'y a pas d'effets qui sortent du site - à l'exception des effets bris de vitre qui, dans le scénario étudié de l'explosion d'une citerne, ne concerneraient que le site de Renault, les habitations situées à des centaines de mètres restant épargnées.

**Boris VAXELAIRE, responsable du pôle ICPE chez KALIÈS :** En ce qui concerne la dispersion des fumées toxiques, il y a, parmi les stratégies de défense discutées avec la sécurité civile, des stratégies d'aspersion des fumées, à la survenance de l'accident, pour réduire au maximum la propagation des fumées et abattre les produits toxiques qu'elles contiendraient. Concernant plus généralement les effets sur les populations environnantes, il convient de distinguer entre les effets aigus, suite à une exposition unique lors d'un accident, par exemple, et les effets chroniques que pourraient avoir les rejets du site dans le cadre du fonctionnement normal de l'activité. Il y a une différence à faire entre la protection instantanée des personnes - ce que l'étude de dangers regarde - et les mesures à prendre liées aux retombées de suie dans un rayon très large, parfois de plusieurs centaines de kilomètres, suite à un incendie du même type que celui de l'usine Lubrizol à Rouen, par exemple - ce qui est valable pour n'importe quelle installation comportant des matières dangereuses et n'est donc pas regardé spécifiquement par l'étude de dangers.

**François-Xavier BIEUVILLE, sous-préfet de l'arrondissement de Douai :** L'inquiétude sous-jacente à la question est légitime. Il y a 1700 sites SEVESO seuil haut en France, dont 9 dans l'arrondissement de Douai, 56 réacteurs nucléaires à plusieurs tranches, etc. Tout cela fait l'objet de procédures d'alerte et d'organisation de la protection : ces sites sont équipés de POI et les *process* et les systèmes d'alerte sont vérifiés régulièrement, avec des retours d'expérience pour améliorer le système d'exploitation de chacun des sites. Ces procédures prouvent régulièrement leur efficacité : dans l'arrondissement de Douai, par exemple, il y a eu récemment deux alertes importantes dans la production d'un site industriel et les dommages ont été maîtrisés immédiatement et un accident en dehors du site a été évité grâce au système d'alerte. Les accidents sur les sites d'AZF à Toulouse et de Lubrizol à Rouen, souvent cités à titre d'exemples, sont, quant à eux, des cas d'accidents industriels tellement extrêmes qu'ils étaient imprévisibles.

**Christian Hanot, Coincy Environnement Santé :** « *Dans l'étude de dangers, les effets liés au transport des matières premières semblent ne pas avoir été abordés. Lors d'une réunion publique de la concertation préalable à Lambres-lez-Douai, avait été pourtant posée la question des effets dominos, notamment dans le cas d'un accident lié au transport des matières premières* ».

**Jérémy KOLARIC :** Non, le transport des matières premières a bien été analysé dans l'étude de dangers - on le trouve dans la partie relative à l'analyse de l'environnement, en tout début d'étude - et figurera par conséquent dans le dossier qui sera soumis à l'enquête publique.

## 5 Raccordement électrique

**Pascal DERACHE, directeur de projets en concertation chez RTE,** rappelle, pour commencer, que Réseau de transport d'électricité (RTE) est en charge du raccordement de toute industrie qui a besoin d'une alimentation électrique. Le raccordement électrique du site d'Envision AESC se fera en 3 phases, avec une alimentation de 100 MW dès 2023 via l'usine Renault qui bénéficiera alors d'une augmentation de puissance, puis avec une alimentation par le poste de secours dès 2025 et enfin, à terme, avec une alimentation principale à longue liaison directement depuis le poste de Gavrelle.

Depuis la réunion d'ouverture de la concertation continue, l'étude d'impact a été finalisée. Les grosses infrastructures déjà existantes (voies ferrées, terrains militaires, gazoducs, nouvelles zones de bâti et futures extensions, etc.) ont été identifiées et les enjeux ont pu être synthétisés. Après quoi, des études de terrain ont été menées, avec des relevés piézométriques et topographiques, qui ont permis d'établir – notamment en lien avec la Chambre d'agriculture – des fuseaux d'études où passeront les futures liaisons de RTE.

#### *Questions/réponses :*

**Nicolas Froidure :** « *Alors que des ombrières ont été démontées pour laisser la place à la future usine, est-il prévu d'installer des panneaux photovoltaïques sur le toit de cette future usine, justement ? Avez-vous par ailleurs l'intention d'adapter vos horaires de production aux types d'électricité consommée, par exemple en chargeant les cellules en journée avec de l'énergie solaire, alors complètement décarbonée ?* »

**Ayumi KUROSE :** Les panneaux photovoltaïques qui équipaient les ombrières qui ont été démontées ne sont pas perdus : ils sont en cours de réinstallation ailleurs sur le site de Renault. Quant à la future usine d'Envision AESC, s'il est prévu de couvrir environ 40 % de son toit avec des panneaux photovoltaïques – voire d'installer des ombrières sur son futur parking –, ces derniers ne produiront cependant que 6 à 8 des 70 MW dont aura besoin l'usine. Cela permettra d'alimenter une partie des activités de production en journée mais ce ne sera pas suffisant, d'où la nécessité d'un apport électrique autre, tout d'abord via le transformateur de Renault, puis par RTE. Quant à l'adaptation des horaires de production aux types d'électricité consommée, l'énergie solaire ne sera pas suffisante pour charger et décharger les cellules produites en vue de les amener au bon niveau de stockage. De plus, pour répondre à la demande de Renault, l'usine devra fonctionner 24h/24, avec des *shifts* (postes) de nuit pour augmenter, si nécessaire, la capacité de production. Il convient cependant de noter que, de manière générale, Envision AESC fait des efforts pour réduire sa consommation d'électricité – ne serait-ce qu'en raison du coût de l'électricité –, notamment en cherchant à optimiser les *process*.

**Pascal DERACHE :** La puissance du raccordement électrique par RTE s'élèvera à 280 MW. C'est une puissance conséquente : à titre de comparaison, la consommation de l'usine voisine de Renault s'élève à moins de 20 MW. Une ferme de panneaux photovoltaïques pourra donc difficilement subvenir aux besoins d'Envision AESC et illustre la nécessité d'avoir un mix énergétique diversifié.

## 6 Recrutement et formation

**Christophe DUVEY, chef de projet RH chez Envision AESC**, rappelle qu'il y aura 1 département de production des électrodes, 1 département de production des cellules et 1 département de production des modules qui seront livrés à Renault pour former le pack batterie. On trouvera dans l'usine des installations automatisées avec un *process* rapide, avec peu d'intervention sur les lignes, sauf pour le personnel en charge des réparations et de la maintenance préventive ou prédictive. Trois familles de métiers seront ainsi représentées, avec une équipe de 125 ingénieurs, experts, supports, managers, une équipe de 190 techniciens maintenance, qualité, outillage et une équipe de fabrication avec 635 opérateurs. Le recrutement des membres de l'équipe de maintenance commencera dès septembre 2022, en collaboration avec Pôle emploi : les premiers recrutés partiront se former 4 à 6 mois au Japon et formeront à leur retour, fin 2023, au même moment où les installations arriveront, leurs collègues recrutés après eux. Le recrutement des membres de l'équipe de production démarrera quant à lui en septembre 2023. Si aucune qualification particulière ne sera exigée des futurs opérateurs, il y aura cependant des formations diplômantes pré-embauche avec Pôle emploi, puis, après embauche, des formations en externe sur la qualité, la sécurité, les process et, enfin, une formation sur le terrain avec l'arrivée des nouvelles installations, assurée par les premiers recrutés partis au Japon en 2024.

**Hedi BENRACHED, directeur de Pôle emploi Douai**, souligne pour sa part que, eu égard aux volumes importants des recrutements prévus, l'implantation d'Envision AESC constitue une véritable opportunité pour le territoire en termes d'emploi durable, qui pose cependant de nombreux défis. Le premier de ces défis concerne les techniciens de maintenance, qui, avec les qualifications requises, sont peu nombreux sur le marché de l'emploi, alors qu'ils sont très recherchés par de nombreux industriels. Le second défi concerne les opérateurs. L'urgence est, là aussi, de disposer de personnel qualifié et compétent et en capacité d'occuper le poste pour l'ouverture de l'usine. C'est la raison pour laquelle une collaboration s'est mise en place, sous l'autorité du sous-préfet de l'arrondissement de Douai, avec tous les acteurs de l'emploi du territoire et, en particulier, de l'insertion professionnelle (notamment Douaisis Agglo, la Mission locale, le Département, Pôle emploi), qui veillent à ce que les emplois disponibles bénéficient aux demandeurs d'emploi du territoire, notamment les 16 000 personnes qui, sur l'arrondissement de Douai, n'exercent aucune activité professionnelle. Pour ce faire, des formations pré-embauches vont être mises en place à partir de janvier prochain, en particulier pour les techniciens de maintenance : il s'agira, d'une part, d'aller chercher des bacs pro et de les former à un BTS maintenance industrielle pendant 7 à 9 mois et, d'autre part, d'identifier les demandeurs d'emploi avec un BTS hors maintenance mais dans un domaine proche, qui bénéficieront alors d'une formation-passerelle de 4 mois pour valider un BTS maintenance. Parallèlement à la préparation de ces formations, des premières offres d'emploi ont été définies avec Envision AESC et une visite de l'usine d'Envision AESC à Sunderland au Royaume-Uni en septembre prochain est en cours de préparation, afin de faire comprendre aux partenaires d'Envision AESC en charge des recrutements les métiers qui se pratiqueront à Douai.

Toutes les informations sur le processus de recrutement seront également disponibles :

- Sur le site de la concertation : <https://www.concertation-envision-aesc.fr> ;
- Sur le compte LinkedIn Envision AESC France : <https://www.linkedin.com/company/envision-aesc-france/> ;
- Auprès de Pôle emploi Douai.

*Questions/réponses :*

**Ronan German, Université de Lille :** « *Avez-vous également des besoins en ingénieurs en automatique industrielle ?* »

**Hedi BENRACHED :** Les ingénieurs ont été peu mentionnés dans la présentation précédente car le niveau de compétences des écoles d'ingénieurs françaises est déjà en adéquation avec les besoins de l'entreprise. Pour autant, oui, Envision AESC aura besoin, parmi les 85 managers et ingénieurs qui seront recrutés, d'ingénieurs en automatique industrielle.

**Patrick PELATA, conseil d'Envision AESC :** La demande en ingénieurs va être forte, à la fois sur le *process* et sur les données. Envision AESC a en effet un système de collecte des données sur sa production et les chefs d'atelier qui seront les ingénieurs auront pour rôle capital de travailler sur ces données pour aller traquer les petits défauts et, le cas échéant, chercher les solutions, afin d'éviter les rebuts.

**Nicolas Froidure :** « *Les contrats à durée indéterminée (CDI) sont aujourd'hui un facteur de cohésion sociale et d'intégration. Ils donnent accès au logement et permettent une installation durable sur le territoire. Vous engagez-vous à recruter des CDI ?* »

**Hedi BENRACHED :** Envision AESC n'est pas seul à recruter sur le territoire. Pour attirer les meilleurs talents dans un contexte concurrentiel, une entreprise doit faire des efforts en matière d'attractivité, que ce soit avec la durée du contrat, avec le montant de la rémunération ou bien avec le projet de l'entreprise et les valeurs qu'elle véhicule. Aujourd'hui, dans un rayon de 20 km autour de Douai, il y a 429 offres d'emploi de techniciens de maintenance disponibles, parmi lesquelles 70 % sont des CDI. Il va donc y avoir un enjeu d'attractivité pour Envision AESC, auquel des CDI pourraient répondre.

**Patrick PELATA :** Les emplois proposés par Envision AESC seront forcément des CDI car il va y avoir des temps de formations très longs pour les futurs recrutés - à ce propos, Envision AESC vient de déposer auprès du secrétariat de la première ministre, en vue de l'obtention de financements, un plan de formations élaboré en lien avec Pôle Emploi, la Région Hauts-de-France, l'université Picardie à Amiens, l'Association de formation professionnelle de l'industrie (AFPI) et le GRETA de Douai, notamment. Les CDI permettront ainsi de fidéliser et retenir le personnel recruté après qu'il aura été formé.

## 7 Enquête publique

**Christian LEBON, commissaire-enquêteur,** présente l'enquête publique qui se déroulera du 16 août au 19 septembre 2022. L'enquête publique, qui sera prochainement annoncée dans la presse légale et réglementaire, fait suite à la concertation publique et permettra aux préfets des deux départements concernés de signer l'autorisation d'exploiter.

L'enquête publique n'a rien à voir avec la concertation publique. Les contributions produites dans le cadre de la concertation préalable, puis de la concertation continue ne sont pas versées dans l'enquête publique ; charge à leurs auteurs de les refaire. Pour autant, les concertations peuvent inspirer l'enquête publique : le bilan de la concertation préalable et celui de la concertation continue vont ainsi nourrir le dossier de l'enquête publique et le commissaire-enquêteur sera libre de s'emparer de leurs conclusions, par exemple.

Le commissaire-enquêteur est une personne indépendante désignée par le président du tribunal administratif territorialement compétent. Il est là pour s'assurer de la complète information du public et pour garantir la libre

participation de tout le monde, sans condition de nationalité ni d'âge et de résidence, lors des permanences qu'il assurera en mairies de Cuincy, Lambres-lez-Douai, Brebières et Gavrelle, ainsi que dans les registres disposés à cet effet dans les mairies précitées et sur Internet (<https://participation.proxiterritoires.fr/projet-envision-aesc> ou par mail à : [projet-envision-aesc@mail.proxiterritoires.fr](mailto:projet-envision-aesc@mail.proxiterritoires.fr)). Le dossier de l'enquête publique sera, quant à lui, consultable dans toutes les mairies du périmètre de l'enquête publique.

A l'issue de l'enquête publique, le commissaire-enquêteur transmettra les questions du public au porteur du projet, lequel y apportera une réponse. A partir de la clôture de l'enquête publique, le commissaire-enquêteur aura un mois pour rédiger un rapport avec son avis motivé sur le projet qu'il transmettra ensuite aux préfets des deux départements concernés.

## 8 Conclusion

**Renaud DUPUY** informe le public des prochaines étapes : après la remise du bilan de la concertation continue par le garant de la CNDP commencera l'enquête publique, à l'issue de laquelle l'autorisation préfectorale sera délivrée. Les travaux pourront alors débuter.

Renaud DUPUY profite de sa prise de parole pour remercier l'ensemble des participants et des intervenants qui ont pris part à la concertation continue, ainsi que les communes qui ont accueilli les temps d'échanges.

**Frédéric CHÉREAU, maire de Douai**, tient à rappeler que les élus locaux accueillent avec enthousiasme le projet d'Envision AESC tout en restant vigilants et exigeants sur un certain nombre de questions (relatives au transport de marchandises, au classement SEVESO du site, etc.). Il estime que la concertation a été longue mais nécessaire et surtout exemplaire. Si des réponses ont été apportées, plusieurs sujets – la formation, le logement, les transports – restent à travailler par Envision AESC de concert avec les élus locaux.

**Christophe BACHOLLE, garant de la concertation de la CNDP**, souligne, quant à lui, que, depuis décembre 2021, beaucoup de choses ont avancé. Nombre de questions ont été posées et des réponses leur ont été apportées. Il remarque les réponses apportées en cours de réunion sur l'impact de la diffusion des fumées toxiques restent difficilement compréhensibles. Il se réjouit que les débats aient été élargis très au-delà du projet de l'usine lui-même à des questions relatives à la mobilité électrique, au mix énergétique ou encore aux implications sociétales de la mutation automobile qui justifient la construction de cette usine. La participation du public et des associations environnementales ne s'arrêtera pas avec l'enquête publique qui va succéder à la concertation continue : elle se fera désormais dans le cadre de la commission de suivi de site qui verra le jour après l'autorisation préfectorale. Il rappelle également que le rapport et les conclusions produites par le commissaire enquêteur à l'issue de l'enquête publique ont une valeur juridique plus importante que les bilans des concertations produits par les garants de la CNDP.

**François-Xavier BIEUVILLE** conclut cette dernière réunion publique de la concertation continue en insistant sur le fait que l'Etat s'est positionné, tout au long de ces derniers mois, comme le gardien des grands équilibres à la fois

politiques et économiques et sociaux du territoire, le projet impactant le territoire dans sa physionomie tout en lui offrant une formidable opportunité de développement durable. Une réflexion a ainsi été engagée sur la programmation de nouveaux logements, ainsi que sur la question des mobilités du personnel de la future usine, avec notamment la recherche de modes alternatifs au véhicule individuel thermique. Tout un travail a été également accompli pour faire en sorte que l'environnement soit préservé avec des mesures de compensation. L'exercice de démocratie participative ne s'achève pas cependant ce soir : après l'enquête publique, la commission de suivi de site permettra de continuer les réflexions entamées ces derniers mois. Et le sous-préfet de souligner qu'il s'agit assurément d'un beau projet.

