

PROJET D'USINE DE PRODUCTION DE CELLULES & MODULES DE BATTERIES A BOURBOURG (59) CONCERTATION PRÉALABLE DU 8 JUIN AU 22 JUILLET

COMPTE-RENDU TABLE RONDE 6 JUILLET 2022

ORGANISATION DE LA REUNION

- **Date** : Le mercredi 6 juillet de 18h00 à 20h00
- **Lieu** : Siège de la Région, Lille
- **Nombre de participants** : 18 (12 en présentiel, 6 à distance via Zoom). 26 vues cumulées sur le direct Youtube.
- **Modalités** : Réunion hybride, en présentiel et en distanciel (outil : ZOOM), retransmise en direct sur Youtube et en replay via la plateforme de la concertation
- **Intervenants par ordre de prise de parole** :
 - o Frédéric MOTTE, Conseiller Régional des Hauts-de-France, Président de la mission REV3
 - o Benoit LEMAIGNAN, Président du Directoire de Verkor
 - o Jean Raymond WATTIEZ, garant de la CNDP
 - o Aurélien LESPINASSE, chef de projet RTE
 - o Marie CHERON, E-mobility manager, Transport et Environnement (à distance)
 - o Philippe CHAIN, Co-fondateur et directeur de la clientèle, Verkor (à distance)
 - o Luciano BIONDO, Directeur Général Renault ElectricCity
- **Animatrices par ordre de prise de parole** :
 - Lorraine AUFRAY, consultante ETHICS Group
 - Claire STROMBONI, Responsable des relations extérieures, Verkor
- **Documentation et matériel disponible** :
 - o La synthèse du dossier de concertation
 - o Le dossier de concertation
 - o Les flyers annonçant le dispositif de la concertation
 - o 6 panneaux d'exposition (kakémonos) qui présentaient : les éléments clés du projet, la technologie de la batterie, le site choisi pour l'implantation de l'usine, la maîtrise d'ouvrage VERKOR et la co-maitrise d'ouvrage RTE



Photos de l'entrée du Siège de la Région Hauts-de-France le jour de la table ronde. Des éléments de communication ont été disposés pour les participants.

MODALITES DE LA REUNION

L'espace mis à disposition par le Siège de la Région des Hauts-de-France à Lille est aménagé afin de pouvoir accueillir 100 personnes en format plénière, et de pouvoir augmenter la capacité d'accueil au besoin. Dossiers de concertation, synthèses du dossier de concertation et flyers annonçant le dispositif de concertation mis en place sont disponibles en libre accès à l'entrée de la salle.



Photo de la salle où ont été accueillis les participants au Siège de la Région de Lille. En présentation sur l'estrade (de gauche à droite) : Lorraine AUFFRAY (ETHICS Group), Claire STROMBONI (VERKOR), Benoit LEMAIGNAN (VERKOR), Luciano BIONDO (RENAULT GROUP), Frédéric MOTTE (Région HAUTS-DE-FRANCE), Aurélien LESPINASSE (RTE) et Jean Raymond WATTIEZ (CNDP).

La réunion permet une participation à distance *via* l'outil Zoom. L'accès à l'espace digital a été communiqué sur le site de la concertation <https://colidee.com/verkor>, ainsi que dans le communiqué de presse.

Six personnes se sont connectées pour assister à la Table ronde via cet outil.

L'intégralité de la réunion était retransmise en direct via Youtube et reste disponible en replay sur <https://colidee.com/verkor>. Six personnes se sont connectées pour suivre la réunion via Youtube.

Des écrans permettent aux participants de suivre simultanément les supports de présentation et aux participants à distance d'interagir avec les intervenants en direct.



Photo de l'intervention d'une invitée à distance, Marie CHERON, E-mobility manager, Transport et Environnement



Photo d'un échange entre Benoit LEMAIGNAN (VERKOR) et une participante à distance via Zoom.

L'OBJECTIF DE LA REUNION

L'objectif de la réunion est d'introduire les principaux enjeux de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP, qui se tient du 8 juin au 22 juillet 2022 :

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>



- Présenter le projet de manière la plus complète et accessible possible ;
- Eclairer le public d'une part sur les enjeux généraux environnementaux, économiques et industriels du développement de la mobilité électrique, et d'autre part sur les effets du projet aux différentes échelles ;
- Permettre à toute personne de poser des questions sur le projet et de prendre connaissance des modalités d'information et de participation.

TEMPS 1 – ACCUEIL ET PROPOS INTRODUCTIFS

Lorraine AUFFRAY, consultante en concertation chez ETHICS Group, cabinet de conseil qui accompagne VERKOR, présente les modalités de participation à la réunion et les différentes personnalités qui interviendront :

- Frédéric MOTTE, Conseiller Régional des Hauts-de-France, Président de la mission REV3
- Benoit LEMAIGNAN, Président du Directoire de Verkor
- Jean Raymond WATTIEZ, garant de la CNDP
- Aurélien LESPINASSE, chef de projet RTE
- Marie CHERON, E-mobility manager, Transport et Environnement (à distance)
- Philippe CHAIN, Co-fondateur et directeur de la clientèle, Verkor (à distance)
- Luciano BIONDO, Directeur Général Renault ElectriCity

Lorraine AUFFRAY se présente, puis **Claire STROMBONI**, Responsable des relations extérieures de VERKOR et co-animatrice de l'événement, se présente à son tour.

Lorraine AUFFRAY ouvre le premier temps de la réunion en invitant M. Frédéric MOTTE à prendre la parole.

1. MOT D'INTRODUCTION DE M. FREDERIC MOTTE, CONSEILLER REGIONAL DES HAUTS-DE-FRANCE, PRESIDENT DE LA MISSION REV3

M. Frédéric MOTTE, Conseiller Régional des Hauts-de-France, Président de la mission REV3, prend la parole pour signifier le plaisir du président de la Région des Hauts-de-France, Xavier BERTRAND, d'accueillir les porteurs du projet et son engagement volontariste en faveur des entreprises, créatrices d'emplois, que la Région soutient et particulièrement dans le secteur industriel. Il rappelle que la région des Hauts-de-France est la 1^{ère} région de France pour le secteur automobile, pour le ferroviaire et pour la logistique. Il souligne enfin l'ambition de la région d'accompagner les personnes qui s'engagent pour qu'elle soit une région pionnière, innovante sur les enjeux de l'industrie du futur, d'où l'accueil très enthousiaste des porteurs du projet de gigafactory à Bourbourg.

2. MOT D'INTRODUCTION DE M. BENOIT LEMAIGNAN, PRESIDENT DU DIRECTOIRE DE VERKOR

M. Benoit LEMAIGNAN remercie les présents. Il rappelle la situation de la table ronde au cœur de la concertation préalable sur le projet dont Verkor est maître d'ouvrage et souligne à son tour sa satisfaction d'être présent pour partager et échanger avec les personnes qui assistent à la réunion sur place ou à distance.

Lorraine AUFFRAY adresse quelques recommandations techniques aux présents via Zoom et Youtube pour encourager et faciliter la participation des personnes à distance.

Claire STROMBONI signale que des temps de questions-réponses seront ouverts après chaque intervention et ouvre le deuxième temps en invitant M. Jean Raymond WATTIEZ, garant de la CNDP à prendre la parole après un court film de présentation de la Commission Nationale du Débat Public.

TEMPS 2 – MOT D'INTRODUCTION DES GARANTS

Dans un premier temps, une vidéo de présentation du rôle de la CNDP est diffusée : [colidée - Projet d'usine de production de cellules & modules de batteries électriques à Bourbourg \(59\) - Galerie \(colidee.com\)](https://colidee.com)

Après sa diffusion, **M. Jean-Raymond WATTIEZ**, garant de la CNDP, prend la parole pour saluer les présents dans la salle et à distance, rappelle la tenue de cette réunion hors du périmètre habituel de la concertation (le dunkerquois) et remercie le président de la Région et son représentant M. Frédéric MOTTE. Il excuse également l'absence en présentiel de M. Jean-Luc RENAUD, garant de la CNDP, qui est connecté à distance.

Il précise ensuite le rôle de la CNDP et l'importance du droit à la participation évoqué dans la vidéo juste visionnée, droit international et constitutionnel (cf Charte de l'environnement article 7) qu'il faut faire vivre et parfois protéger car il arrive qu'il soit contesté. Pour la CNDP, les concertations peuvent sembler ralentir certains projets, mais elles permettent aussi de les approfondir et parfois de les faire mieux comprendre et ainsi mieux accepter.



La participation

- **Un droit international:** Conférence de Stockholm de **1972**, Déclaration de Rio de **1992** et Convention d'Aarhus de **1998**
- **Un droit constitutionnel** : **2004 Charte de l'environnement, article 7** « Toute personne a le droit d'accéder aux Informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. » (article 7 de la Charte de l'environnement)
- **La CNDP: autorité administrative indépendante** depuis 2002, créée en 1995 par la loi Barnier, **veille au respect de la participation du public**

Il rappelle également le cadre de la concertation actuelle, réglementaire et non volontaire en raison du montant du projet (supérieur au seuil de 600M€ fixé l'année précédente par la CNDP), et le choix imposé par la CNDP des deux garants présents.



Les modalités de la participation

- **Une saisine obligatoire de la CNDP** pour tous les projets d'aménagement qui par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel répondent à des critères ou des seuils fixés par décret (article L.121-8)
- **Des modalités variées** selon la nature et la taille des projets : débat public, concertation préalable avec garant, concertation sans garant
- **Un nouveau seuil fixé à 600 millions d'euros pour les équipements industriels** par le décret du 30 juillet 2021 (300 millions d'euros auparavant)

**Le projet Verkor dépasse ce seuil:
estimation de l'investissement global
1,347 milliards d'euros**

M. WATTIEZ ajoute que le rôle des garants dans le cadre de la concertation préalable sous l'égide de la CNDP est d'accompagner les maîtres d'ouvrages dans l'organisation de celle-ci. Ceux-ci sont donc actifs depuis la phase de préparation en amont de la concertation elle-même.

M. WATTIEZ expose ensuite rapidement les grands principes de la CNDP :



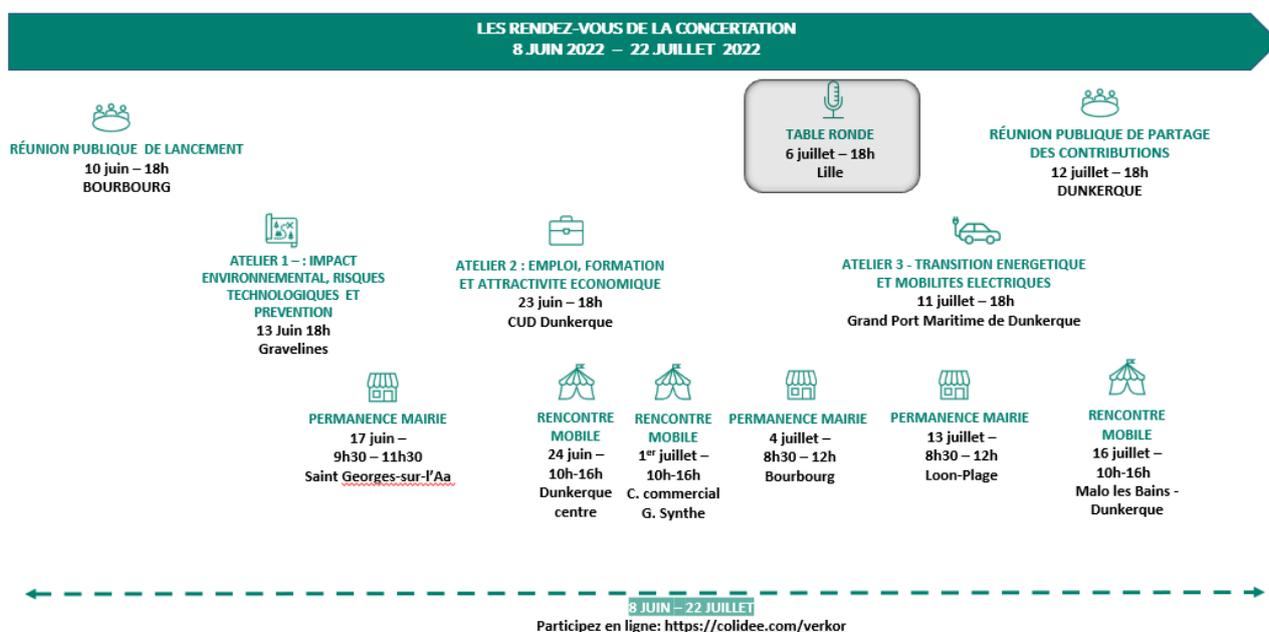
Il rappelle également qu'en aval de la concertation, les garants rédigent un bilan dans un délai d'un mois à compter de la date de clôture de la concertation, le 22 juillet dans le cas actuel. A l'issue de la production de ce bilan, les maîtres d'ouvrage auront eux-mêmes deux mois pour présenter leurs observations et répondre aux contributions du public.



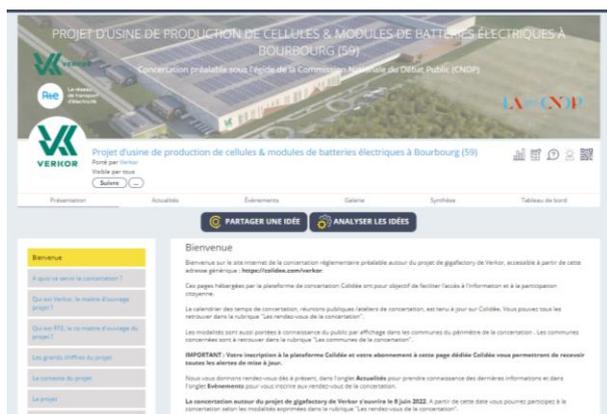
TEMPS 3 – PRESENTATION DU DISPOSITIF

Lorraine AUFFRAY, co-animatrice, présente le dispositif mis en place afin de permettre à chacun de s'informer, s'exprimer et poser les questions qu'il souhaite.

LE DISPOSITIF DE CONCERTATION



Il est également rappelé qu'une plateforme de concertation dédiée est mise en place, <https://colidee.com/verkor>.



Celle-ci permet à chacun de s'informer sur le projet, d'accéder à toute la documentation proposée (dossier de concertation, synthèse, plans...), de poser des questions, de contribuer ou de prendre connaissance des autres contributions.

Il est également possible de connaître tous les rendez-vous de la concertation, tous les replays et tous les comptes-rendus des réunions, ateliers, rencontres et permanences proposés.

Claire STROMBONI rappelle que sur le site de VERKOR www.verkor.com, un bouton d'accès direct au site de la concertation est disponible en page d'accueil.

TEMPS 4 – PRESENTATION DU PROJET ET DES MAITRES D'OUVRAGE

1. PRESENTATION DE VERKOR

Claire STROMBONI appelle M. LEMAIGNAN et l'invite à apporter des précisions sur VERKOR.

M. LEMAIGNAN explique que VERKOR a été créée en 2020 après un an de maturation autour de l'ambition d'accélérer l'industrialisation de la batterie sur le territoire européen, en s'appuyant sur beaucoup d'expertises embarquées dans le domaine de la batterie. Aujourd'hui, 6 co-fondateurs et 170 personnes travaillent en lien avec les partenaires, clients, et fournisseurs, partenaires dont Renault est un acteur clef, à la fois par la confiance et l'engagement que le groupe a pris de devenir client et actionnaire, et pour fournir en 2025 des batteries pour les véhicules produits sur un des sites Renault. Il ajoute que les autres partenaires sont des acteurs très importants dans le dispositif : produire des batteries nécessite une dizaine d'étapes différentes, étapes combinant chimie, impression, électrochimie, à des vitesses de production très élevées et qui sont spécifiques à cette industrie. D'où la présence de Schneider et Capgemini sur le volet industrialisation et automatisation, d'Arkema côté matériel pour batteries, de Tokai et de Sibanye-Stillwater comme partenaire sur les matériaux de production – Sibanye pour le lithium, le cobalt et le nickel et Tokai pour le graphite – et enfin Plastic Omnium qui travaille avec VERKOR sur la manière d'harmoniser le passage dans des modules.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACORY DE VERKOR La maîtrise d'ouvrage



6 co-fondateurs

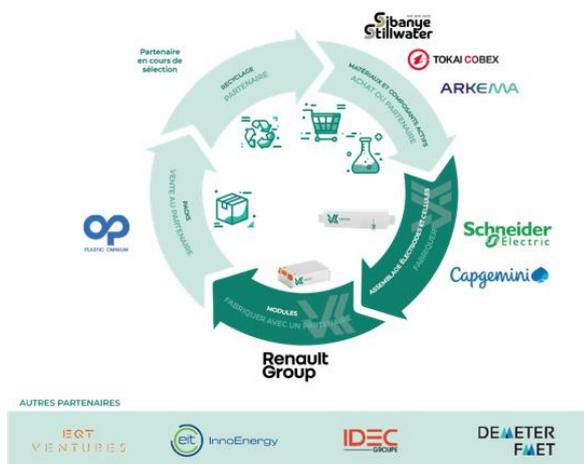
Création de l'entreprise : juillet 2020

Siège social : Grenoble

Objectif : faire accéder à une échelle industrielle la production de batteries lithium-Ion haut-de-gamme tout en minimisant leur impact carbone



Des partenaires sur l'ensemble de la chaîne de valeur



Cette équipe de 170 personnes, qui devrait être 250 en fin d'année, est située principalement à Grenoble, mais sera également petit à petit installée dans la région dunkerquoise lors du début de l'activité sur place pour la préparation de la gigafactory, en fonction des conclusions des différentes enquêtes nécessaires et de l'obtention des autorisations et financements également nécessaires.

Lorraine AUFRAY invite ensuite M. LESPINASSE, chef de projet chez RTE, co-maitre d'ouvrage, à prendre la parole pour expliquer le rôle de RTE dans ce projet.

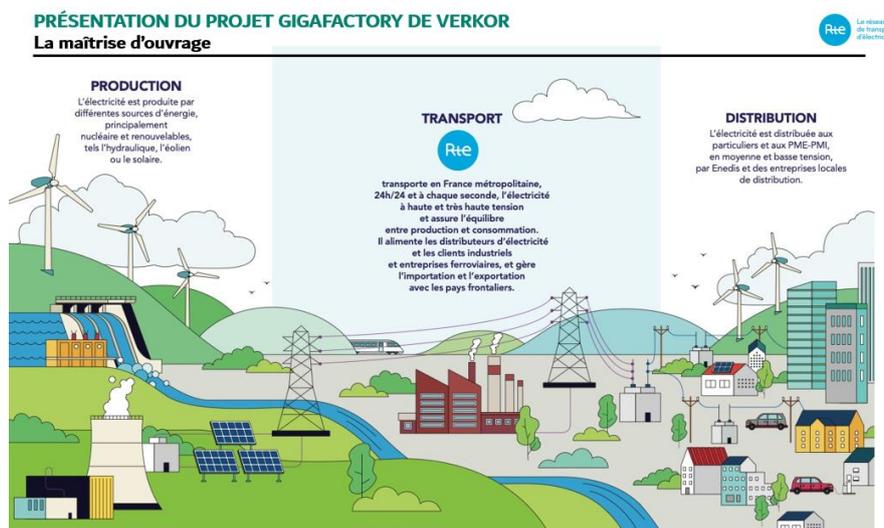
2. PRESENTATION DE RTE

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

Aurélien LESPINASSE commence par présenter RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité, un des acteurs principaux du paysage électrique français et européen. Il s'appuie pour cela sur le patrimoine composé par 100 000 km de liaisons aériennes, 7000 km de liaisons souterraines et près de 3000 postes électriques pour créer le lien entre les producteurs, quel que soit leur type de production (nucléaire, éolienne, photovoltaïque...) vers les clients, électroconsommateurs d'un côté, clients industriels comme VERKOR par exemple, et distributeurs de l'autre, typiquement, les entreprises locales de distribution ou ENEDIS.

Il rappelle ensuite les 3 principales missions de services public de RTE :

- ⇒ maintenir le patrimoine pour le bénéfice de la collectivité ;
- ⇒ assurer l'équilibre offre-demande parce que l'électricité ne se stocke pas à grande échelle et qu'il faut ainsi que consommation et production soient égales à chaque instant et accompagner et éclairer les territoires dans leurs enjeux, la réindustrialisation d'un côté et la transition énergétique de l'autre ;
- ⇒ et enfin raccorder les clients au réseau de transport d'électricité.

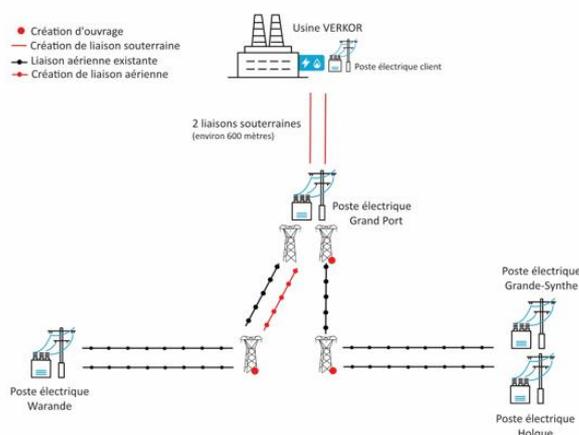


A invitation de Lorraine AUFFRAY, il précise la solution de raccordement choisie à ce jour, en soulignant la nécessité de l'intégrer dans un calendrier très court et donc la décision de s'appuyer sur des infrastructures existantes pour proposer un raccordement. La zone d'étude est donc plutôt réduite autour du site car les équipements sont déjà existants.

M. LESPINASSE explicite enfin la solution technique de raccordement qui repose sur deux liaisons électrique souterraines d'environ 600 m qui connecteront l'usine de VERKOR au poste de Grand-Port inauguré en 2021 et installé au sein de la Zone Grandes Industries du Grand Port Maritime de Dunkerque. Pour fournir 205 MW de puissance électrique à VERKOR, un renforcement de l'alimentation du poste de Grand-Port est nécessaire. Pour cela, RTE a envisagé de s'appuyer sur une liaison qui fait actuellement le lien entre le poste électrique de Warande situé à proximité de Bourbourg et le poste électrique de Holque pour ajouter une alimentation au poste de Grand-Port. Concrètement, trois pylones électriques seraient ajoutés et un poste existant serait déposé, en plus de la création des 2 liaisons souterraines de 600 m à 225 kv.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACTORY DE VERKOR

La solution technique de raccordement envisagée



Claire STROMBONI annonce alors le moment suivant : la présentation du projet de gigafactory de VERKOR et donne la parole à M. LEMAIGNAN.

3. PRESENTATION DU PROJET DE GIGAFACTORY

M. LEMAIGNAN commence par préciser que le site retenu se trouve au Sud du Port de Dunkerque, au sein de la Zone Grandes Industries, zone qui est une raison importante dans le choix de ce site.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACTORY DE VERKOR

La zone d'implantation



Plan de la zone d'implantation de la Gigafactory



Le projet s'implantera sur la **zone Grandes Industries (ZGI)**, une plateforme aménagée de 160 ha qui fait partie des **12 premiers sites clé en main français labellisés « Choose France » en janvier 2020**.

La ZGI est considérée comme clé en main car elle a été purgée, pour les travaux de pré-aménagement de la zone, des autorisations administratives au titre du code de l'environnement (Autorisation loi sur l'eau et Dérogation de destruction d'espèces protégées) et du code du patrimoine (archéologie préventive). Les mesures compensatoires environnementales sont réalisées.

Seuls les impacts inhérents à l'activité et aux constructions spécifiques des investisseurs restent à évaluer pour le dépôt de leurs propres procédures administratives.

Le territoire a également travaillé en amont sur la mise à disposition des utilités avec notamment l'inauguration à l'été 2021 du nouveau poste source Grand Port.

Le territoire du port a fait l'objet de concertations « Cap 2020 ».

Ce choix est en effet le résultat de plusieurs mois de réflexion, depuis la création de Verkor même il y a deux ans, et la possibilité d'une solution « clef en main » a été déterminante, notamment pour sécuriser le planning qui intègre les études d'impact et études préalables au dépôt de l'autorisation et le raccordement énergétique. La géologie du sol a également été déterminante, car elle permet de soutenir la charge de l'usine équipée, qui pèse un poids certain. Le site choisi, coloré en jaune sur la carte ci-dessus, est ainsi dans une zone raccordée fer et route, et très industrielle. M. LEMAIGNAN ajoute que beaucoup d'industries lourdes se trouvent déjà dans la zone, comme

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

Arcelor Mittal, producteur d'acier, Aluminium Dunkerque qui fait de l'aluminium, et qu'elle comprend aussi un terminal à conteneurs en eaux profondes, avantage sur le plan logistique. Enfin, il souligne que la zone est aujourd'hui inoccupée.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACTORY DE VERKOR

La Gigafactory



Projection (vue 3D numérique) de la Gigafactory de Verkor à Bourbourg



- **Superficie** : 20 hectares pour 16 GWh de capacité de production annuelle
- **Bâtiments de production** : 110 000 m²
- **Magasin de stockage et espace de livraison** : 9 000 m²
- **Bureaux** : 2 000 m²
- **Parkings** : 7 500 m²
- **Effectifs** : 780 opérateurs, 325 techniciens et responsables de la gestion de production, 65 personnes au magasin et à la logistique et 30 cadres et fonctions support

M. LEMAIGNAN présente ensuite une vue 3D intentionnelle de l'usine, dont il précise qu'elle n'est pas une vue finale, encore en cours de conception au jour de la table ronde. L'objectif de capacité de l'usine est de permettre une production de 16 GWh, avec un bâtiment qui dépassera 100 000m², de l'ordre de 600m de long par 200m de large découpé selon les espaces détaillés sur la slide. Il ajoute que la hauteur sera variable selon les étapes de fabrication abritées par l'usine. Aujourd'hui, il est prévu qu'elle héberge le travail de 1200 personnes postées, qui permettront à l'usine de fonctionner 24h/24.

Claire STROMBONI ajoute qu'il s'agit en effet d'une projection, et qu'un atelier sur l'architecture, l'urbanisme et l'environnement a été proposé, et que toutes les remarques et propositions d'amélioration sont bien prises en compte par VERKOR. **Lorraine AUFRAY** ajoute que ces contributions sont consultables sur la plateforme de la concertation.

M. LEMAIGNAN revient ensuite sur le process de fabrication de l'usine : en entrée, des feuillets en aluminium, qui ressemble au papier d'aluminium utilisé en cuisine, ou en cuivre, mais sur des bobines qui mesurent plusieurs dizaines de kilomètres et des poudres qui servent à la fabrication des électrodes. Celles-ci sont enduites, découpées, formées et transformées en batteries « poche », sous enveloppes relativement souples. Ces cellules sont ensuite assemblées en modules, qui sont la base du « pack batterie ». Plusieurs modules sont ainsi logés dans le plancher du véhicule électrique.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACTORY DE VERKOR
La production des cellules et modules de batterie lithium-ion

Visuel des cellules et modules produits par la gigafactory de Verkor



Schéma du processus de fabrication des électrodes



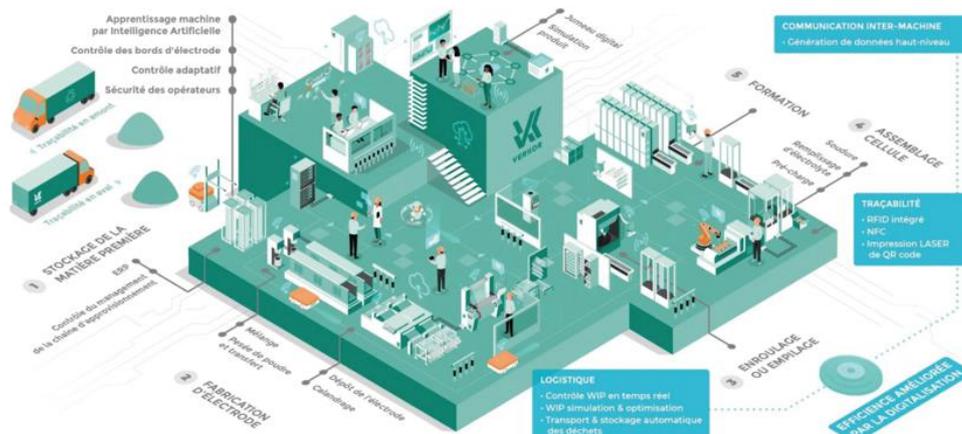
(Source : <https://verkor.com/que-faut-il-savoir-sur-les-batteries-lithium-ion/>)

Il termine avec une représentation schématique de l'usine, visible sur le site de VERKOR et dans les documents de la concertation, qui reprend les étapes du process de fabrication – depuis l'entrée des matériaux jusqu'à la formation des cellules, c'est-à-dire le temps de formage électrochimique initial des cellules qui dure plusieurs jours en chambre thermiquement régulée. Ces installations nécessitent des utilités, c'est-à-dire des postes de gestion de l'air, de la température dans l'usine. En fin de process, les modules sont ensuite expédiés dans les sites de production des véhicules. M. LEMAIGNAN souligne l'insistance de VERKOR sur la digitalisation du process qui a deux objectifs : conserver la traçabilité pour suivre la qualité des cellules et modules produits, élément très important pour VERKOR ; et intégrer dès le départ la logique d'optimisation en temps réel basée sur le suivi des data pour éviter de produire des volumes de cellules à un standard haut qui ne serait pas celui nécessaire côté client.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACTORY DE VERKOR
La production des cellules et modules de batterie lithium-ion



Schéma des principales activités d'une usine de fabrication de cellules Verkor



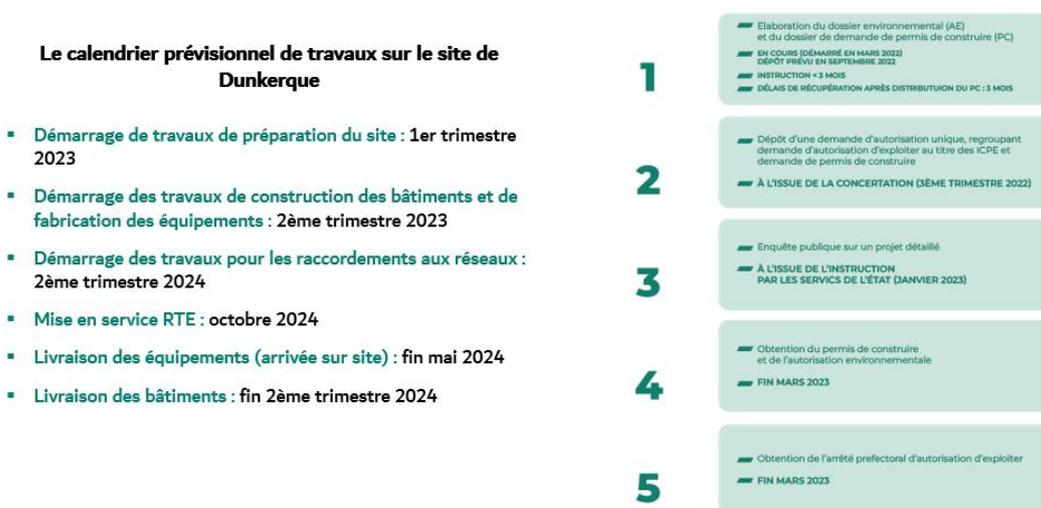
(source : <https://verkor.com/expertise/>)

Le dispositif digital est ainsi déjà existant et sera déployé au Verkor Innovative Centre à Grenoble avant d'être intégré à la future gigafactory. Ce dispositif permet à l'usine d'être relativement peu gourmande en main d'œuvre dans la manipulation des produits, car cette étape est très automatisée.

M. LEMAIGNAN aborde enfin le calendrier du projet, dont il précise qu'il est tiré par la date de délivrance des cellules de batteries pour les véhicules qui est fixée à 2025. Il explicite ainsi le rétroplanning présenté dans le support de présentation (ci-dessous). Il en profite pour ajouter que les équipements livrés en 2024 seront produits en Europe et en Asie, car tous ne sont pas encore disponibles en Europe.

PRÉSENTATION DU PROJET GIGAFACORY DE VERKOR

Le calendrier du projet



La production, qui passe par des étapes de qualification des cellules dans les modules par le client, devrait démarrer progressivement après la livraison des bâtiments, en vue d'une livraison aux clients au 1^{er} semestre 2025.

Lorraine AUFFRAY annonce un temps d'échange, et précise qu'il est ouvert pour les personnes en présence et à distance.

4. TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Intervention

M. Frédéric MOTTE prend la parole : « J'aimerais connaître la durée de production d'une batterie, quelques jours, 8 jours, quelle est-elle ? Est-ce que la puissance a un impact ? »

Réponse de VERKOR. M. LEMAIGNAN : « Pour toutes les étapes avant celle de formation, donc la production sur le plan électrochimique, cette durée est de l'ordre de quelques minutes, quelques heures selon la complexité du process et sa vitesse. Ensuite les batteries restent plusieurs jours en formation, stockées dans des entrepôts que l'on appelle Warehouse, pour faire des cycles de charge et décharge et pouvoir les faire partir de l'usine préchargées, prêtes à être intégrées dans les véhicules. »

Intervention

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

Une intervenante à distance, qui se présente comme conseillère régionale, présidente de la Commission Transport et Tourisme au parlement européen et spécialiste de la mobilité électrique, prend la parole : « *Merci pour vos présentations, qui sont claires. J'ai deux questions : est-ce que vous pouvez nous expliquer, techniquement, comment vont être acheminés les matériaux sur votre site ? Est-ce qu'il y a un partenariat possible dans un plan de prospective, notamment sur l'acheminement avec le Port de Dunkerque pour limiter le ballet de camions par exemple ? Est-ce que vous pourriez nous dire où vous en êtes du tracé de l'acheminement des matériaux ? Deuxième question : vous savez très bien et monsieur de RTE connaît les questions de production notamment, est-ce que vous avez pensé au stockage de l'énergie, notamment sur le site. Est-ce que cette prospective-là est déjà en cours, où en êtes-vous ? Et dernière question sur la filière : vous avez évoqué le fait que vous alliez lancer des filières, j'aimerais savoir concrètement : est-ce qu'il y aura un campus de formations qui seront dédiées aux filières ? Est-ce que ce sera sur le site ou ailleurs ? Est-ce que ce sera ou non un campus ? Quelle sera la prospective financière selon vous ? »*

Réponse de VERKOR. M. LEMAIGNAN remercie la participante pour sa présence et son intervention. Il explique que le site a été choisi pour deux raisons : le port en eaux profondes qui est un site de débarquement pour les matériaux, dont certains arriveront d'Europe mais pas tous, sous forme de *big bags* ou de rouleaux ; et le fait qu'il existe également un raccordement fer sur le site, avec possibilité de raccorder directement l'usine d'une part au port, même si la distance n'est que de quelques centaines de mètres, et d'autre part aux lieux où seront produits les véhicules qui seraient localisés assez proches de l'usine de VERKOR. Cet élément a été particulièrement important dans le choix fait par VERKOR du site.

D'autre part, une desserte en transport en commun du site permettra d'avoir un trafic modéré par fer ou par route.

Quant à la 3^{ème} question posée, il ajoute qu'un projet a été déposé conjointement avec des acteurs de l'écosystème local pour construire ce campus de formation. Les usines elles-mêmes sont d'excellents lieux d'apprentissage, mais VERKOR a également prévu de valoriser le site grenoblois, le VIC, comme outil de formation, à la fois pour les cols blancs et pour les cols bleus, les opérateurs, les acteurs de la maintenance, de l'automatisme industriel. La transition qui se vit pour la filière passe nécessairement par la formation et M. LEMAIGNAN rappelle l'engagement très fort de VERKOR sur ce sujet. Il passe ensuite la parole à M. LESPINASSE.

Réponse de RTE. Aurélien LESPINASSE rappelle la question posée et le rôle de RTE dans la prospective en matière d'énergie. Il mentionne l'étude « Futurs énergétiques 2050 » qui compare divers scénarios de production de l'énergie, a fait l'objet d'un gros travail de concertation et a été mis en débat à la fois sur les plans sociologique et politique. Il renvoie aux acteurs du paysage la responsabilité de porter des projets de stockage, qui reposent sur le marché de l'énergie sur lequel RTE, en situation de monopole sur la partie transport, n'intervient pas. En se tournant vers M. LEMAIGNAN, il évoque la possibilité pour VERKOR de prendre en charge cette question et rappelle le projet notamment d'intégrer des panneaux photovoltaïques sur les toits de l'usine déjà abordé lors de précédentes rencontres, projet insuffisant pour répondre aux besoins de l'usine mais qui sous-entend peut-être une réflexion sur le stockage par VERKOR grâce à ses batteries.

Réponse de VERKOR. M. LEMAIGNAN réagit et précise que VERKOR n'a pas vocation à investir dans ses propres batteries pour le stockage mais que le sujet est bien entendu à l'ordre du jour dans les échanges avec les partenaires et clients de l'entreprise. Il réaffirme le souhait de VERKOR de construire une usine auto-suffisante en énergie, mais que la surface de panneaux ne suffit pas pour cela et qu'un approvisionnement de la part du réseau reste indispensable. Il ajoute également que des échanges sont en cours avec des partenaires pour concevoir des batteries dédiées au stockage stationnaire, qui permettrait de réduire les émissions du système électrique et d'alléger les contraintes sur le réseau.

Réponse de RTE. Aurélien LESPINASSE conclut en précisant que RTE interviendra alors pour la partie raccordement et souligne le cercle de codépendance qui se dessine autour du paysage électrique.

TEMPS 5 – VERKOR ET LA MOBILITE ELECTRIQUE

Claire STROMBONI lance le temps 5 en appelant M. Philippe CHAIN, Cofondateur et directeur de la clientèle de VERKOR, à prendre la parole à distance pour intervenir sur la mobilité électrique en tant qu'expert du véhicule électrique.

M. CHAIN salue le public et les intervenants et rappelle l'ambition originelle de VERKOR de contribuer à la décarbonation en Europe, voire dans le monde. Il se présente lui-même comme un ingénieur de l'automobile, avec 30 ans d'expérience dans le développement de véhicules électriques. Après avoir passé 20 ans dans le groupe RENAULT à travailler sur les premiers véhicules électriques, il rejoint TESLA en Californie en tant que directeur de la qualité, lors du lancement de la Modèle S, première « vraie » Tesla électrique. Il revient ensuite en Europe où il travaille chez Audi et dans d'autres start-ups.

Aujourd'hui, M. CHAIN est un des 6 cofondateurs de VERKOR et dit avoir réalisé un peu avant 2020 que la mobilité en Europe était en passe de devenir 100% électrique. Il s'explique : d'abord parce que l'enjeu climatique et environnemental est devenu une priorité, qui s'est traduite par des mesures en France et en Europe pour réduire considérablement les émissions de CO₂, avec comme première étape un seuil maximal à atteindre à 95gCO₂/km parcouru en 2020, suivie d'autres étapes pour les années 2025, 2030 et aujourd'hui 2035, date limite de commercialisation des véhicules neufs émettant du CO₂. Ensuite, il met l'accent sur l'amélioration de la technologie des batteries pendant la décennie passée, qui a permis de réduire les coûts d'un facteur de presque 10, d'où un bénéfice économique à préférer une mobilité électrique plutôt que thermique. Il concède que cette affirmation doit être modérée, car sa véracité dépend beaucoup des cas d'usage, néanmoins elle est déjà vraie lorsque l'on regarde le coût total d'utilisation dans une grande majorité des usages, et comme le prix des batteries continue de baisser, elle est vouée à s'avérer de plus en plus juste. Troisième élément qui pointe vers une mobilité 100% électrique en Europe dans un horizon proche : la demande des clients. En effet, la voiture est historiquement un objet de passion, de liberté et donc soumise aux desiderata du marché. Or les véhicules électriques ont démontré leur potentiel d'offrir une expérience utilisateur extrêmement convaincante, voire supérieure à ce que peut offrir un véhicule thermique. La dernière Megane E-tech 100% électrique produite par RENAULT en est selon lui une bonne illustration.

M. CHAIN explique ainsi que ces trois facteurs engendrent une mutation de la mobilité vers l'électrique en Europe, et donc un impératif pour les constructeurs de produire des véhicules électriques en Europe. Or pour cela, ils ont besoin de batteries. M. CHAIN rappelle pour information que quelques années auparavant, cette production de batteries était proche de zéro en Europe et qu'elle était alors importée d'Asie pour la plus grande part. Le changement est déjà en cours, et RENAULT se fournit désormais en partie en Europe, mais la production européenne reste très insuffisante.

M. CHAIN conclut en rappelant l'enjeu pour VERKOR de contribuer à la création d'une industrie de la batterie électrique en Europe.

Claire STROMBONI remercie M. CHAIN et transmet la parole à M. Luciano BIONDO, Directeur Général de Renault ElectriCity.

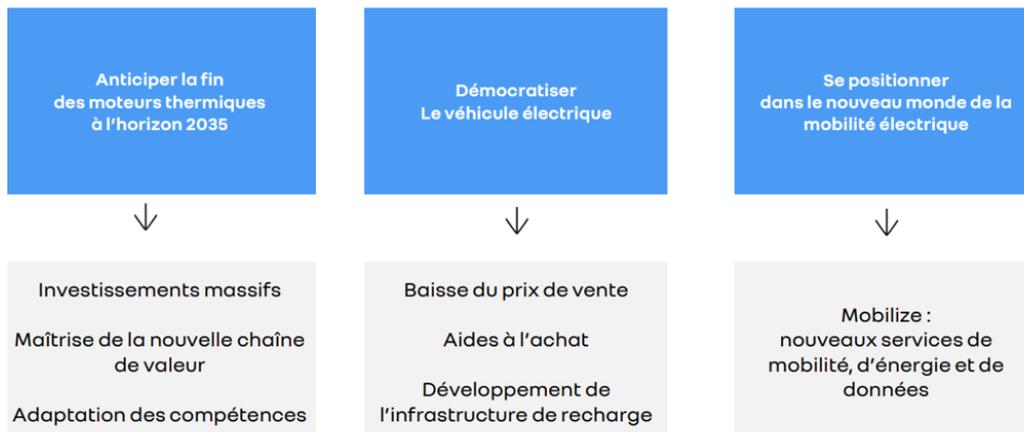
TEMPS 6 – LES ENJEUX POUR LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES

Luciano BIONDO, propose d'expliciter les trois enjeux majeurs pour RENAULT dans cette transition vers l'électromobilité et d'illustrer ainsi ce double pari pour les constructeurs du passage à l'électrique et de la place de la France dans cette transition. Il commence ainsi par rappeler que RENAULT a fait le pari de l'électrique depuis plus de 10 ans, mais qu'une accélération a été entreprise en accord avec les objectifs français de transition écologique et pour faire de la France un pionnier de la mobilité électrique grâce à un tissu industriel fort, accélération qui fait partie de la stratégie du groupe portée par Luca de Meo.

Il détaille ensuite les trois enjeux majeurs de cette transition et leurs implications :

Mobilité électrique : trois enjeux majeurs

RG



Il souligne au passage l'importance des infrastructures de recharge pour le développement de la voiture électrique, sujet qu'il signale comme « fondamental ». Il explicite également le principe du service global « Mobilize » conçu par le groupe RENAULT pour intégrer toutes les mobilités électriques (et pas seulement la voiture) : par exemple, « lorsque le client achète sa voiture aujourd'hui, on lui propose d'installer une borne de recharge à la maison, et la borne est installée avant que la voiture ne soit livrée au client. » Une multitude d'autres services seront aussi proposés, de sorte que « on aura autant de services avec la voiture qu'on a aujourd'hui sur l'iphone, via plein d'applications. » affirme-t-il.

M. BIONDO rapporte ensuite l'origine de RENAULT ELECTRICITY, filiale du groupe RENAULT créée le 1^{er} janvier 2022 qui regroupe 3 sites industriels pour répondre au besoin de créer un nouvel écosystème pour démocratiser la voiture électrique et les services associés. RENAULT a finalement préféré transformer des usines existantes plutôt que de reconstruire à partir de zéro et a ainsi conçu ce qu'il appelle désormais des « manufactures » à Douai, Maubeuge et Ruitz :

Renault ElectriCity : 3 usines regroupées en une entité unique, 5 000 salariés, 50 ans d'histoire

RG



Il ajoute qu'une croissance salariale est encore en cours jusqu'à atteindre près de 6000 salariés fin 2022.

Pour replacer le projet dans son contexte local, il affiche l'ambition de RENAULT de faire dans la région des Hauts-de-France le centre de production le plus important et le plus compétitif d'Europe, en créant notamment un écosystème. D'où le choix de ces trois sites, éloignés de moins de 60 km. Aujourd'hui, un modèle compact, qui correspond au plus gros des voitures vendues, la Mégane segment C, a déjà été lancé ; une citadine, la Renault 5, est prévue pour bientôt et un modèle utilitaire sera ensuite également mis sur le marché, soit une gamme complète en électrique. M. BIONDO rapporte en outre qu'environ 120 millions d'habitants résident dans un cercle de 300 km de rayon autour de Douai, soit un marché très important. Dans la même perspective, il souligne que 2/3 des véhicules vendus en Europe en 2025 seront électriques. La région des Hauts-de-France est ainsi réellement au cœur de ce marché en plein essor et cet emplacement est un facteur clef pour parvenir à l'objectif de vente d'un demi million de véhicules électriques à l'horizon 2025 affiché par RENAULT.

Le centre de production de VE le plus important et le plus compétitif d'Europe

RG



Il précise que cet objectif est non seulement de vendre 0,5 million de voitures électriques, mais aussi de vendre une Renault 5 électrique au même prix qu'une voiture hybride. Aujourd'hui, il y a encore près de 10 000€ d'écart entre une Zoé électrique et une Renault Clio, en 2024, cet écart sera réduit à 0 pour deux véhicules de même catégorie en version hybride et électrique.

La gamme de RENAULT serait ainsi constituée de 3 voitures dans le segment citadines et 2 voitures dans le segment des compactes, soit 5 voitures électriques en 2025.

Pour atteindre cet objectif, M. BIONDO explique que trois piliers doivent permettre que la production se fasse aux meilleurs niveaux de qualité et de coût :

Créer les conditions pour produire en France aux meilleurs niveaux de qualité et de coût

RG



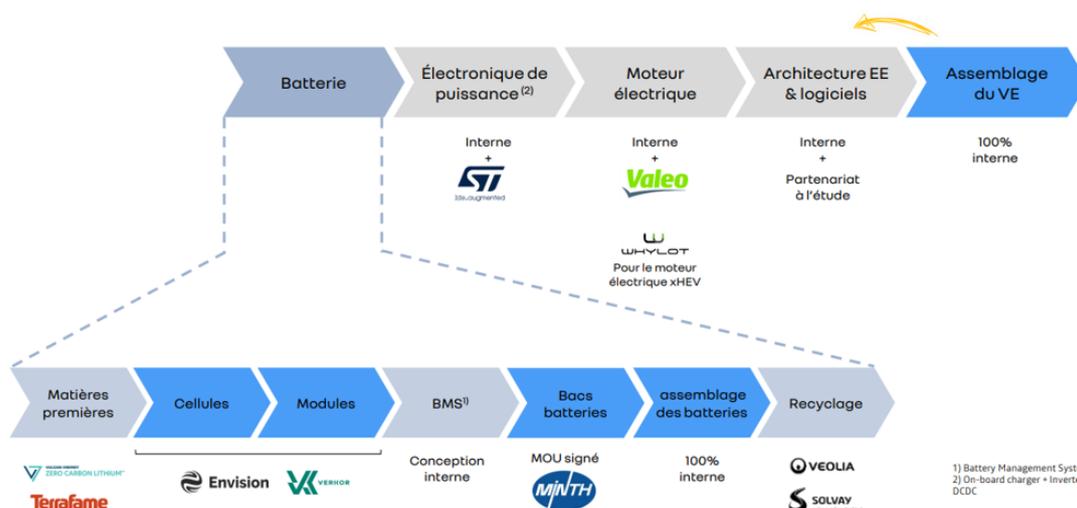
Il précise que l'accord social signé le 8 juin 2021 avec l'ensemble des partenaires sociaux est celui qui a donné le jour à la filiale RENAULT ELECTRICITY. Dans cette filiale, 3 projets : moderniser tous les accords sociaux qui datent de plus de 50 ans (temps de travail, rémunération, etc...) ;

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

développer les compétences des salariés, par exemple via un forfait pour chaque salarié de 5 min de travail supplémentaire par jour, pour dégager 1h de temps toutes les 2 semaines pour travailler sur l'amélioration continue (sécurité, qualité, etc...). Ainsi, au lieu d'avoir 10% des effectifs dédiés à l'amélioration continue, en 2023, 6000 personnes y contribueront. L'écosystème, quant à lui, permettrait de faire des fournisseurs, dont un certain nombre sont des fournisseurs historiques, de véritables partenaires et d'intégrer les insitutionnels et partenaires académiques au projet de RENAULT ELECTRICITY, ainsi que d'anticiper les recrutements futurs via la création d'un « *master de la mobilité électrique* » à l'Université de Lille. Enfin, RENAULT veut se positionner comme un constructeur cohérent et vise de ce fait la neutralité carbone pour les manufactures de Douai, Maubeuge et Ruitz à horizon 2025.

M. BIONDO poursuit en détaillant l'écosystème de RENAULT ELECTRICITY, via un focus sur la chaîne de valeur du véhicule électrique :

Renault étend sa présence sur la chaîne de valeur du VE avec une approche écosystémique RG



Sur cette chaîne de valeur, RENAULT ELECTRICITY se positionne sur la partie « batterie » et « assemblage du véhicule électrique (VE) ». Pour la partie « batterie », des partenariats ont déjà été créés, dont par exemple celui avec AESC Envision, à Douai et avec VERKOR à Dunkerque, qui fourniront des cellules et modules. Un autre élément de l'écosystème est une toute récente joint-venture avec MINTH, expert mondial en bacs batteries, qui s'implantera à Ruitz pour assembler les modules en bacs batteries. M. BIONDO souligne qu'ainsi, « *on peut retrouver entre Dunkerque et Maubeuge, 120 km, toute la chaîne de valeur de la batterie. Et si on étend un peu, avec Cléon, producteur de moteurs électriques, dans un rayon de 120 km, nous avons au Nord de Paris toute la chaîne de valeur de la voiture électrique.* »

Il conclut en abordant la question de l'emploi : avec les 1200 emplois annoncés par VERKOR à Dunkerque, les 2000 à Douai, 700 chez RENAULT, en ajoutant les fournisseurs qui deviendront partenaires, l'assemblage batteries, etc... ce projet va générer plus de 5000 emplois dans les Hauts-de-France. La voiture électrique a donc un impact considérable pour l'emploi dans la région, elle est au global une opportunité pour l'industrie française d'exister encore dans 20 ans. M. BIONDO résume ainsi son propos en revenant aux termes par lesquels il l'a commencé : tout projet que porte RENAULT autour du véhicule électrique, à travers des partenariats comme ceux conclus avec AESC Envision, VERKOR, Valéo ou Minth, contribue à développer une industrie française forte dans ce secteur.

Lorraine AUFFRAY remercie M. BIONDO et confie la parole au public pour un temps d'échange.

Intervention

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site : <https://colidee.com/verkor>

Une intervenante à distance, qui se présente comme conseillère régionale, présidente de la Commission Transport et Tourisme au parlement européen et spécialiste de la mobilité électrique, prend la parole : elle remercie M. CHAIN d'avoir rappelé que « *la législation européenne est là pour entraîner justement une nouvelle feuille de route, parce que nous n'avons plus de temps à perdre.* » Elle explique en effet que « *nos concurrents ne nous attendent pas, je rappelle que la Chine a le monopole de la batterie et en même temps vous avez parlé de Tesla, qui est sur le marché depuis maintenant plus de 15 ans, donc on a un peu de retard.* » En ce sens, ajoute-t-elle en remerciant M. CHAIN une nouvelle fois, « *la législation européenne n'est pas un frein mais un véritable levier* », et pourtant, ajoute-t-elle encore, en évoquant les échanges avec l'industrie automobile, « *souvent ça a été un peu une bagarre* ». Elle remercie ensuite M. BIONDO pour ses propos très clairs et relève la volonté exprimée de dynamiser la filière. « *Vous l'avez un peu dit, nous avons une occasion en or de prendre un virage qui n'est pas facile, un virage industriel notamment du monde automobile, et ce virage, il va falloir aussi y mettre un cadre. Le cadre est simple, parce que vous l'avez dit, la voiture électrique, ça ne va pas détruire des emplois, si on ne fait pas ce qu'on a fait dans les dernières années. Nous avons perdu en France 100 000 emplois dans l'industrie automobile parce que nous avons délocalisé, énormément, et joué sur le dumping social. Et donc là aussi, il ne faut pas faire miroiter à la région des Hauts-de-France quelque chose qui paraît bien si on ne met pas les garde-fous en premier. Donc je vous le dis, je serai très vigilante sur ça parce que justement, notre territoire s'est désindustrialisé à la vitesse grand V et ça on ne peut plus se le permettre pour les populations. Ma question est donc : est-ce que vous nous garanzissez les garde-fous sur la relocalisation, et donc plus de fermetures de sites ?*

Et deuxième chose : tout à l'heure le représentant de VERKOR a parlé de la question des données, où en êtes-vous des données sur la mobilité électrique ? Comme Monsieur Philippe CHAIN l'a signalé, chacun dessinera bientôt sa propre mobilité, donc le combat est là : qu'allez-vous faire de l'ensemble des données liées à cette mobilité ? Moi j'aimerais que les constructeurs automobiles m'expliquent aujourd'hui comment on fait du mobility as a service, soit la mobilité comme service, si vous ne travaillez pas sur, par exemple, des plateformes de données pour créer justement des passerelles avec des innovateurs, notamment les start-ups ? Et ça tombe bien, au niveau des Hauts-de-France on a plein de start-ups sur la mobilité qui sont les meilleures dans ce domaine. Donc quel est le partenariat que vous allez faire ?

Troisième chose, je crois qu'il ne faut pas mentir, nous dans la législation française on a dit interdiction de vente des voitures thermiques ou hybrides à partir de 2035. On a un calendrier à atteindre pour rentrer après dans la neutralité carbone. Ma question : est-ce que vous pensez avoir le temps de respecter le calendrier européen ? Aujourd'hui vous avez des objectifs 2025, 2030, est-ce que vous l'avez préparé ?

Et dernière chose, je vous demande très franchement et je vous remercie, c'est l'accessibilité de cette voiture de demain. En effet je pense qu'il faut être honnête, tout le monde ne roulera pas en électrique. Parce que les modèles de demain, et on l'a vu avec la crise des gilets jaunes, la mobilité est devenue aujourd'hui un accélérateur de précarité, ça coûte cher. Donc même si vous me dites, M. BIONDO, que votre Renault 5 va coûter le même prix qu'une hybride, ce n'est pas accessible. Moi je vous offre une solution : n'hésitez pas tant à ouvrir le marché du rétrofit. Est-ce que vous comptez ouvrir la question du rétrofit ? Je pense en effet que vous avez là un marché que l'on peut ouvrir en France pour être les leaders au niveau européen et qu'il y a là aussi des emplois. Et deuxième question, sur la mobility as a service : je suis sur une directive qui va vous intéresser en ce moment, ce sont les infrastructures. Or pour le moment vous ne m'en avez pas parlé, d'où ma question : on ne fait pas de mobilité sans infrastructures, qu'attendez-vous donc de la Région et de l'Etat (et donc de l'Europe) sur la question des infrastructures ? »

Elle termine en soulignant sa passion pour le sujet et sa conviction qu'un plan industriel dans la région Hauts-de-France doit comporter toutes les étapes et qu'elle y veillera particulièrement. Elle remercie une ultime fois M. CHAIN pour la volonté affichée « *d'avoir une feuille de route très claire* » en rappelant qu'à son sens, la décarbonation est une priorité collective, mais pose la question de la sûreté, à cause notamment de la pollution de l'air déjà existante. Elle adresse enfin un

remerciement à M. BIONDO pour l'initiative annoncée de création d'un master de la mobilité, soulignant que « *c'est la première fois que j'entends ça* » et que c'est inédit

Réponse de RENAULT. M. BIONDO remercie l'intervenante et lui propose de lui envoyer le support de présentation utilisé pour la rencontre parce qu'il contient des réponses à l'essentiel de ses questions. Il répond ensuite à la première question qui concerne les attentes vis-à-vis des politiques et exprime le souhait que les engagements pris sur les réseaux de recharge soient bien tenus, engagements qui ne sont pas tout à fait remplis aujourd'hui. Il soutient que de son côté au contraire, l'engagement pris il y a un an et demi de créer un pôle d'excellence de la voiture électrique dans les Hauts-de-France a bien été respecté. De même l'engagement de créer 700 emplois dans les usines RENAULT de Douai, Maubeuge et Ruitz a été tenu grâce aux projets lancés et aux partenariats contractés qui en découlent, comme celui avec AESC Envision qui générera 2000 emplois. Il rappelle également qu'une usine dont la construction a coûté plusieurs milliards d'investissement comme celle de Douai est nécessairement conçue pour durer, sous peine de ne pas rentabiliser l'investissement engagé. Troisième élément mentionné : la création à Ruitz d'une co-entreprise avec MINTH pour produire des bacs batteries pour un demi-million de voitures par an, alors qu'en 2021 par exemple, 120 000 seulement ont été construites dans les usines de Douai et Maubeuge, soit une multiplication par 4 de l'activité de ces sites. Il souligne ainsi la robustesse du projet de RENAULT ELECTRICITY, encore confirmée par le projet de VERKOR dans lequel RENAULT s'est investi, et à quel point ainsi, il s'inscrit dans la lignée du souhait exprimé de préserver l'emploi dans la région : « *Vous devriez être ravie de participer à cette rencontre, parce que vous avez en face de vous le groupe RENAULT, qui crée 5000 emplois dans les Hauts-de-France, et je sais que les Hauts-de-France vous sont chers en tant que conseillère régionale.* » M. BIONDO termine sur ce sujet en rappelant qu'il est également engagé dans le « *made in France* » : « *Domage que vous ne connaissiez pas mon nom, car c'est un de mes credos de faire du made in France* » et qu'il va créer non seulement 5000 emplois grâce à ce projet, mais aussi renforcer l'outil industriel des Hauts-de-France.

Enfin, il aborde la question de la compétence : « *Nous allons créer un centre de formation à Douai, pour combler tous les techniciens de maintenance qui manquent chez nos fournisseurs, parce qu'aujourd'hui on veut vraiment travailler en partenariat avec eux. En septembre, je réunirai tous ces fournisseurs et je leur demanderai de combien de techniciens de maintenance ils ont besoin, pour nous accompagner dans cette montée en production.* » Il explique en effet qu'aujourd'hui les lycées techniques ont été désertés et qu'un vrai manque se fait sentir, manque auquel il faut répondre. Il invite à nouveau l'intervenante à visiter le site RENAULT pour se renseigner et mentionne le projet de la refactory de Flins, construite et visitable, dédiée au rétrofit et qui générera 3000 emplois. Il affirme ainsi que « *depuis 2 ans, les voitures électriques et autres sont rétrofitées* ». M. BIONDO évoque ensuite le travail en commun avec des start-ups françaises, dont RENAULT est un pionnier, grâce à Software République, et en particulier dans les Hauts-de-France, avec par exemple EuraTechnologies avec lequel RENAULT est en train de faire un appel à projet, pour aller vers l'industrie 4.0.

Réponse de VERKOR. M. LEMAIGNAN confirme que RENAULT est en effet partie prenante du projet dunkerquois de VERKOR, même si c'est dans les locaux de VERKOR que seront produites les batteries. Il revient à son tour sur l'engagement de VERKOR de produire localement, en France, de consolider la souveraineté industrielle de la France et de l'ancrer sur le territoire sur le très long terme, et pas seulement pour 2 ou 3 ans. De fait, le projet de VERKOR comprend également la mise en place d'une économie circulaire de la batterie : « *Les matériaux utilisés auront une seconde vie, une troisième vie, une quatrième vie...* » En ce qui concerne l'engagement politique d'extinction progressive des moteurs à combustion interne pour limiter le changement climatique, il réaffirme l'engagement fort de VERKOR de l'accompagner, et explique que selon lui, cet engagement va de pair avec l'accompagnement nécessaire vers la souveraineté industrielle car, selon une formule qu'il affectionne : « *L'environnement atteint coûte, mais aujourd'hui on ne le voit pas dans les prix.* » Il est donc important, pour que cette chaîne vertueuse se mette en place, que les mécanismes de

soutien, qui ne sont pas seulement financiers mais sont aussi normatifs par exemple, interviennent pour accompagner les industriels qui s'engagent en ce sens. M. LEMAIGNAN conclut en proposant une rencontre ultérieure : « *Je pense que c'est bien le rôle des politiques. On serait sans doute ravis d'avoir l'occasion d'un échange parce qu'il nous semble qu'on est un peu au milieu du gué sur la réglementation européenne, qui couvre une partie, qui donne une direction, mais qui devrait s'accompagner d'autres éléments.* »

L'intervenante (à distance), remercie pour ces réponses et exprime son enthousiasme pour envisager cette rencontre future, notamment parce qu'elle va lancer fin septembre les Assises de la transformation de l'industrie automobile et qu'elle considère « *qu'il est grand temps que tout le monde se parle, parce qu'une vraie feuille industrielle nous est demandée, et je crois que notre région doit rayonner aussi sur cette politique et que l'Europe doit aussi mettre une feuille de route au clair* ». Elle salue ainsi les intervenants par la formule « *A très bientôt* ».

M. Frédéric MOTTE intervient très rapidement pour signifier que si au Parlement européen « *tout le monde ne se parle pas* », dans la région des Hauts-de-France, « *on se parle tous* ». Et que la formation, les projets, etc., réunissent régulièrement les acteurs locaux et régionaux, « *on se parle chez nous* », conclut-il.

L'intervenante (à distance), remercie M. MOTTE à son tour, affirme que la parole est également au rendez-vous au Parlement européen et quitte la rencontre après avoir salué les intervenants.

Lorraine AUFFRAY propose à M. MOTTE de prendre alors la parole pour évoquer la mission Rev3.

TEMPS 7 – LA 3^{EME} REVOLUTION INDUSTRIELLE ET LA TRANSITION ENERGETIQUE

M. LEMAIGNAN, pris par les contraintes de transport en ce jour de Tour de France, quitte la rencontre.

M. Frédéric MOTTE, Conseiller Régional des Hauts-de-France et Président de la mission REV3 commence par saluer l'engagement de la Région des Hauts-de-France et des acteurs mentionnés sur toute la chaîne de production, déterminés à donner du sens à leurs projets, qui anticipent la formation. Il explicite ensuite l'ambition Rev3 et la raison pour laquelle ces projets automobiles sont au bon endroit : trois transitions doivent en effet être gérées en même temps, énergétique, avec la problématique de la décarbonation, technologique, et les batteries en sont un bon exemple, et sociétal, car tous les usages sont eux-mêmes revisités. Ainsi, une définition de la mission Rev3, initiée par le Conseil Régional et la Chambre de Commerce, est précisément l'ambition de viser ce développement durable et solidaire dans les Hauts-de-France. Cette mission consiste donc en l'accompagnement des collectivités, acteurs, entreprises, le monde de la formation et les citoyens pour relever les défis que ce développement implique.

Pour l'exemple, il mentionne quelques sujets sur lesquels une réflexion particulière est en cours : l'urgence d'abord, car il est nécessaire d'aller vite pour contrer le changement climatique ; la massification ensuite, car le volume est important pour accomplir cette transition ; et enfin l'appropriation citoyenne, car si le citoyen ne trouve pas sa propre contribution, la réussite de Rev3 est compromise.

Pour mettre en œuvre cette mission, la Région des Hauts-de-France a une démarche plutôt innovante qui repose sur la transversalité : cette politique, selon Xavier Bertrand, « *va devenir le fil rouge de toutes les politiques* ». Dans les mois à venir, donc, toutes les politiques de la Région seront revues pour intégrer les enjeux des transitions.

M. MOTTE explique que cela commencera par une application en interne, par souci d'exemplarité, puis à partir d'axes de travail identifiés dans lesquels ces transitions peuvent générer activité et

emplois. Dans les six filières ainsi identifiées, il en détaille deux en particulier : la première est l'économie circulaire, qui permet aux nouvelles technologies d'imaginer des boucles vertueuses pour que les coproduits des uns soient récupérés comme matière première pour les autres. Il souligne que si la Région est si avancée en économie circulaire, c'est surtout parce que les acteurs se parlent et que de fait, ces boucles vertueuses peuvent être créées. La seconde est la mobilité : les Hauts-de-France sont en effet la 1^{ère} Région automobile, la 1^{ère} pour le ferroviaire, la 3^{ème} dans l'aéronautique, la 1^{ère} dans la logistique, ce qui permet de travailler sur toute la chaîne de valeur lorsque des projets industriels comme celui de VERKOR s'implantent dans la région, sur tous les sujets impliqués et avec tous les acteurs, sous-traitants, collectivité, acteurs de la formation... Il précise qu'un certain nombre de réunions est déjà prévu pour travailler sur de nouvelles formations, les cursus étant une compétence de la Région. De même en ce qui concerne le cycle de vie des biens de mobilité, la Région a lancé il y a quelques mois un appel à manifestation d'intérêt pour travailler sur le recyclage des batteries, pour imaginer qu'un jour l'extraction de terres rares utilisées pour la production des batteries devienne superflue. Aujourd'hui, les technologies existantes ou en cours de développement ne sont pas encore tout à fait au point, mais la Région a lancé la réflexion avec des start-ups comme des grands groupes.

M. MOTTE ajoute que rôle de la Région est selon lui de « *créer l'environnement favorable pour que les acteurs se parlent* ». Elle est ainsi en train « *d'initier un collectif sur la mobilité en région pour que tous les acteurs puissent se retrouver régulièrement* », un COREM, comme cela a déjà été fait pour le biométhane injecté, l'hydrogène, le solaire, etc... pour que les parties prenantes de ces projets puissent se concentrer sur leur propre partie et être les plus efficaces possible.

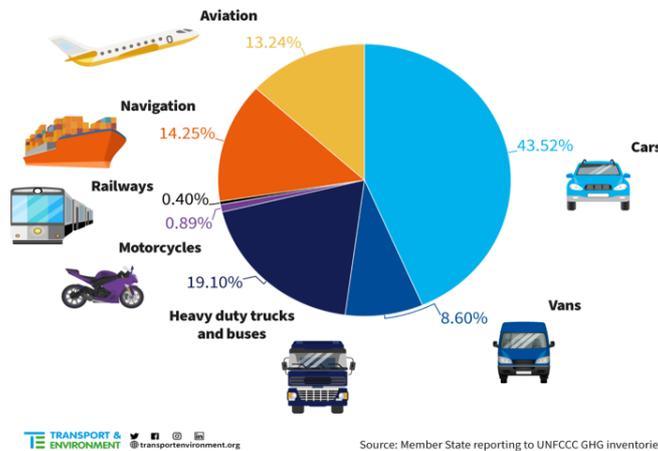
Lorraine AUFFRAY remercie M. MOTTE et propose à nouveau un temps d'échanges avec la salle. Aucun participant ne se signalant, elle invite Mme Marie CHERON à intervenir pour prendre de la hauteur sur les sujets de la mobilité électrique.

TEMPS 8 – MOBILITE EN FRANCE : SPECIFICITES ET ENJEUX

Marie CHERON, E-mobility manager, Transport et Environnement, (à distance) prend la parole et souligne l'importance d'avoir un débat public ouvert sur la question du véhicule électrique et de l'avenir de l'industrie automobile, et l'intérêt qu'elle voit à cette concertation. Elle s'excuse de ne pas être présente dans la salle et remercie de l'occasion qui lui est offerte d'intervenir, en soulignant d'emblée que VERKOR lui semble pouvoir jouer un rôle dans la décarbonation. Elle se présente ensuite comme responsable des politiques véhicule chez T&E, fédération d'ONG européenne qui rassemble une soixantaine de membres spécialistes de la décarbonation des transports. Elle souligne également que la décarbonation du secteur routier est particulièrement importante.

Mme CHERON insiste ensuite sur l'appel à une action rapide lancé par le rapport du GIEC paru en mars 2022, notamment via le recours au véhicule électrique produit et utilisé dans une économie peu carbonée, qui constitue une solution de décarbonation efficace, complémentaire aux autres solutions mises en évidence : le report modal et la sobriété. Cela signifie que le passage à l'électrique implique également la transition vers de nouveaux usages et à de nouveaux types de véhicules, plus légers, moins coûteux en énergie à produire. Elle rappelle ensuite que la décision européenne de mettre fin à la vente de véhicules thermiques neufs en 2035 n'est qu'une étape vers la décarbonation complète des transports visée pour 2050. M. CHERON explique ainsi que l'image ci-dessous illustre bien et permet de prendre conscience de l'importance du transport routier dans l'impact carbone des transports en général et de l'enjeu de cette décarbonation sectorielle. Elle rapporte que pourtant, ce secteur n'a pas réussi à abaisser son impact carbone les années passées. En bleu clair, souligne-t-elle, les voitures, véhicules utilitaires, camions et 2 roues, qui sont les composants de la mobilité routière, représentent la part la plus importante des émissions de CO2.

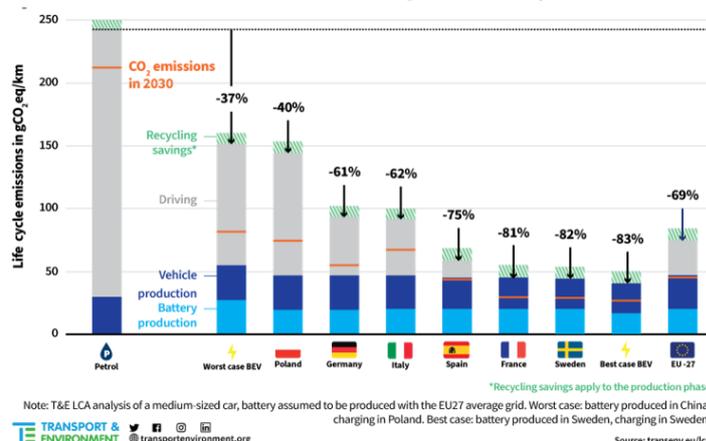
Transport emissions in the EU 27, 2018



Mme CHERON explique ensuite que pour estimer l'impact carbone d'un véhicule, T&E utilise volontiers la mesure du cycle de vie des véhicules, qui comprend les étapes de fabrication des véhicules et celles de recyclage. Cela implique le raffinage des métaux, la fabrication des cellules de batterie, le transport des matériaux, l'usage du véhicule et donc les émissions liées à la production de l'électricité nécessaire à son déplacement, et enfin les émissions liées au recyclage des différents éléments du véhicule. Cette mesure révèle que les véhicules électriques sont finalement moins émetteurs que les véhicules thermiques (cf graphe ci-dessous). La dernière analyse publiée en mai 2022 par T&E révèle en particulier que le véhicule électrique générerait au global cinq fois moins de CO₂ que son pendant thermique en France. En Europe, cet écart est ramené à trois. Cette différence entre Europe et France est liée à la manière dont l'électricité est produite (au mix électrique) qui est plus ou moins carbonée.

Les voitures électriques sont indispensables pour le climat

En France c'est 5 fois moins de CO₂e sur le cycle de vie (3 fois moins en moyenne UE)



Outil interactif T&E: transenv.eu/lca

Elle évoque ensuite la possibilité du recours à d'autres sources d'énergie dans le transport, comme le biogaz par exemple : M. CHERON rappelle toutefois que si en termes d'impact carbone le biogaz est presque aussi intéressant que l'électrique, il s'agit encore d'une ressource limitée et insuffisante pour alimenter le parc de véhicules français, même ?en le revoyant à la baisse. De même, l'hydrogène est présenté comme un alternative possible à l'électrique, mais sa rentabilité

énergétique est deux fois plus faible, son coût beaucoup plus élevé et la technologie pour l'utiliser n'est pas suffisamment mature. Enfin, l'hydrogène est produit aujourd'hui à partir de ressources fossiles, donc non pérennes.

MM. BIONDO et MOTTE quittent la salle après s'être excusés, contraints à leur tour par la disponibilité des transports du jour.

Mme CHERON reprend et souligne la marge de manoeuvre encore possible, qu'elle rapporte à la partie bleue clair du graphe présenté et qui peut être réduite notamment en localisant la production des batteries électriques en France, où l'électricité est peu carbonée et où les progrès sont encore possibles pour décarboner encore davantage la production des batteries et parce que la filière de recyclage, pas encore développée, peut être mise en place. Cette filière permettrait en outre de réduire le besoin en matière première, enjeu important pour les années à venir car c'est une ressource limitée. Enfin, sur le plan de la responsabilité sociale, la production française de batteries permettrait une relocalisation des emplois dans les territoires, et assurerait ainsi des conditions d'extraction des matériaux et de travail respectueuses des standards français, conditions vis-à-vis desquelles la France a sa part de responsabilité.

Mme CHERON conclut en résumant son propos : les défis pour la décarbonation des transports sont clairs, *« continuer de décarboner et de réduire l'impact environnemental de la batterie, développer une chaîne de recyclage qui soit la plus efficiente possible et mettre en place ce qui permettra d'être plus responsables »*

Lorraine AUFRAY remercie Mme CHERON et invite les présents à prendre la parole s'ils le souhaitent.

Intervention

M. LESPINASSE demande à Mme CHERON quelle est la durée d'utilisation prise en compte dans le cycle de vie des véhicules thermique et électrique ? Combien de kilomètres ont été retenus ?

Réponse de T&E. Mme CHERON explique que la durée de vie est établie à 10 ans, et le kilométrage entre 150 et 200 000 km.

M. LESPINASSE reprécise sa question : *« Vous avez donc pris la même valeur pour les véhicules thermique et électrique ? Je reprends une donnée qui est souvent mise en avant par VERKOR, qui dit que pour les véhicules électriques il n'y a pas de pièces en mouvement et donc qu'ils sont donnés pour une autonomie bien plus importante que les véhicules thermiques, à hauteur de 500 000 km je crois. »*

Claire STROMBONI confirme.

Réponse de T&E. Mme CHERON explique que *« quand on compare strictement deux véhicules en ACV (Analyse du Cycle de Vie), on n'a pas de retours suffisants sur la durée de vie des véhicules électriques aujourd'hui pour pouvoir dire qu'effectivement, en moyenne, les gens l'utilisent plus longtemps. Peut-être que dans 10 ans on aura fait les distances pour comparer, mais aujourd'hui ce ne serait pas rigoureux. »*

M. LESPINASSE ajoute finalement *« qu'on pourrait imaginer que ce serait encore un peu conservateur »*, ce à quoi Mme CHERON acquiesce, tout en soulignant la précaution qu'il faut garder à l'égard des technologies encore en développement.

TEMPS 9 – TEMPS DE CLOTURE

Après avoir signifié la fin de cette première rencontre et remercié les intervenants et les participants, **Mme AUFRAY** signale les prochains rendez-vous puis donne la parole aux garants de la CNDP afin qu'ils apportent leur éclairage sur cette réunion.

M. WATTIEZ resitue le contexte de la concertation et les étapes à venir après la date du 22 juillet, date de clôture de la concertation : « *Après il y aura certainement un garant qui sera nommé par la CNDP pour accompagner le processus jusqu'à l'enquête publique, qui interviendra à un moment qui pour l'instant n'est pas déterminé, car celle-ci a lieu lorsque les études d'impact, notamment l'étude d'impact sur l'environnement, seront disponibles.* »

Il ajoute qu'il lui semble qu'aucun sujet abordé n'est resté sans réponse lors de cette rencontre, que les préoccupations du public ont été prises en compte, et notamment la question du coût. Les questions liées à l'emploi et à la formation ont également été traitées « *très correctement* ». Il rappelle toutefois que les sigles et termes techniques doivent parfois faire l'objet d'une clarification pour le public, et explique que le rétrofit est la transformation d'une voiture existante (par exemple thermique) en voiture électrique.

Mme AUFRAY remercie M. WATTIEZ et confirme que la rencontre sera diffusée en replay dès le lendemain sur le site de la concertation.

A 20h, la réunion est terminée.