



RÉUNION D'INFORMATION ENVISION AESC FRANCE

Sous-préfecture de Douai

Date : Le 10 mai 2023

Représentants de l'administration

Monsieur DANDOIS, Sous-préfecture de Douai
Madame MUSA, Sous-préfecture de Douai
Madame CALESSE, Sous-préfecture de Douai
Monsieur TISON, DREAL Hauts-de-France
Monsieur MALBRANCQ, DDTM59
M. BLERVAQUE, Police
Mme RICHARD, Police
Monsieur LEBRETON, Gendarmerie

Représentants des exploitants

Monsieur KUROSE, Envision AESC France
Monsieur GEILLER, Envision AESC France
Monsieur DUVEY, Envision AESC France
Monsieur CHÉNOT, Envision AESC France
Monsieur CALUJEK, Envision AESC France
Monsieur LEGROUX, VINCI Construction

Représentants des collectivités

Madame DAMIENS, Mairie de Brebières
Madame DOBRAJE, Mairie de Brebières
Monsieur JAKOBOWSKI, Mairie de Lauwin-Planque
Monsieur HÉGO, Mairie de Cuincy
Monsieur GOULOIS, Mairie de Lambres-lez-Douai
Monsieur HUMEZ, Mairie de Quiéry-la-Motte
Monsieur DAUVIN, CC Osartis-Marquion
Monsieur BERTOOUT, CC Osartis-Marquion/mairie de Corbehem
Monsieur AIX, Mairie de Courchelettes
Monsieur BEHAGUE, Douaisis Agglo
Monsieur FOLLEBOUT, Département du Nord
Madame MATTON, Département du Nord

Représentants des riverains

Monsieur LANQUETIN, riverain
Monsieur DELFOSSE, riverain
Monsieur THELLIER, Cuincy Environnement Santé

Monsieur DEREUX, FNE Hauts-de-France

Secrétariat

Madame BASQUIN, S3PI-HCD

Madame NEYS, S3PI-HCD

ORDRE DU JOUR

I. Introduction de Monsieur le Sous-préfet de Douai	3
II. Présentation du fonctionnement d'une Commission de Suivi de Site	3
III. Présentation de l'établissement ENVISION AESC, de l'avancement des travaux et des projets à venir et mesures prises en termes d'environnement et de prévention des risques.....	3
IV. Questions et échanges	6

La séance est ouverte à 9 heures 10.

Il est procédé à un tour de table.

Introduction de Monsieur le Sous-préfet de Douai

M.DANDOIS explique que malgré le départ du Sous-préfet pour un nouveau poste, le choix a été fait de maintenir la présente réunion, car elle était très attendue par les participants. Il informe ensuite ces derniers que le collège des salariés n'étant pas encore formé, la Commission de Suivi de Site (CSS) n'a pas pu être constituée. Néanmoins, cette réunion, qui répond à un besoin de communication, reste l'occasion de présenter le fonctionnement des CSS ainsi que l'avancement du projet Envision AESC.

Présentation du fonctionnement d'une Commission de Suivi de Site

Mme BASQUIN expose qu'une CSS a vocation à offrir un cadre d'échanges entre les industriels, les collectivités, l'État, les associations et les riverains. L'exploitant y présente son bilan en matière de prévention des risques ainsi que ses projets environnementaux.

Mme BASQUIN annonce que le collège des salariés sera formé en fin d'année : la première CSS pourra ainsi se tenir en 2024 pour élire son président et les membres de son bureau.

Présentation de l'établissement ENVISION AESC, de l'avancement des travaux et des projets à venir et mesures prises en termes d'environnement et de prévention des risques

Un diaporama est projeté.

a. Avancement des travaux et projets

M. GEILLER indique que le chantier s'étale sur 17 ha et comprend deux bases de vie pour VINCI et Envision AESC. Le chantier utilise également les anciens parkings Renault qui ont été sécurisés notamment en séparant les différents flux de camions et celui du personnel.

Le bâtiment lui-même comprend six zones qui s'ajoutent aux zones logistiques du site :

- la tour de mélange des poudres où sera produit l'enduit enrobant les rouleaux de cuivre et d'aluminium ;
- la zone E pour opérer l'enduction du cuivre et de l'aluminium ;
- les zones A et B pour la composition des cellules ;
- la zone C pour la création des modules. Concernant les modules à destination de Renault Douai, ceux-ci seront livrés directement au centre de montage Renault situé à 500 m grâce à un petit train et la livraison ne nécessitera donc pas de flux externes) ;
- la zone W pour le stockage des matières premières et des modules à livrer.

M. GEILLER explique que la construction de la zone B est prioritaire, car s'y trouveront les équipements les plus longs à installer et à mettre en œuvre.

M. HÉGO constate qu'il n'est pas fait mention d'un raccordement aux voies ferrées situées à côté du site et demande s'il est envisagé de les utiliser pour réceptionner les matières premières.

M. GEILLER répond que l'étude sur l'utilisation de ces voies ferrées est toujours en cours, en sachant que si cette solution est retenue, elles devront être réhabilitées pour le déchargement de conteneurs (à date, elles ne sont qualifiées que pour le chargement de véhicules).

M. GEILLER détaille ensuite l'état d'avancement des travaux :

- un débourbeur a été mis en place pour que chaque camion sortant du site soit systématiquement nettoyé, ce afin de préserver l'état des routes avoisinantes ;
- les semelles servant à placer les poteaux qui soutiendront le bâtiment sont en train d'être construites ;
- les élévations, la charpente et la couverture des zones A et B sont en cours ;
- la construction de la tour de mixing est en cours.

M. GEILLER précise qu'à date le planning est respecté, voire en avance.

M. HÉGO insiste sur l'importance de faire travailler des entreprises locales sur le chantier.

M. CALUJEK affirme la volonté de l'entreprise d'intégrer les compétences du territoire et d'employer les circuits les plus courts possibles. Il cite notamment l'exemple de La Cordée qui est chargée du nettoyage des bases vie. En outre, de nombreuses sociétés du bassin participent à la construction, ainsi qu'une entreprise de l'Oise pour la charpente.

M. BEHAGUE souhaite obtenir des précisions sur les modalités de rejet des eaux usées.

M. CALUJEK répond que les eaux usées font l'objet d'une convention de rejet avec Renault. Quant aux eaux industrielles, elles sont traitées pour respecter les dispositions de l'arrêté préfectoral. Par ailleurs, des études sont en cours pour limiter la pollution.

M. HÉGO demande si, à l'instar de Renault qui s'apprête à réaliser un forage pour récupérer la chaleur, Envision AESC songe à utiliser la géothermie.

M. CALUJEK répond que la géothermie n'est pas à l'ordre du jour pour le moment, même si l'entreprise ne s'interdit pas de l'exploiter dans une phase ultérieure.

b. Mesures prises en termes de protection de l'environnement et de prévention des risques

M. LEGROUX présente ensuite les mesures de protection de l'environnement mises en place sur le chantier :

- le tri et le recyclage des déchets dans les bureaux et les chantiers ;
- un système de bennes filtrantes pour éviter les rejets de béton ;
- le nettoyage des camions en sortie de chantier ;
- la présence de kits pour absorber la pollution (en cas de fuite d'un engin notamment) et la formation du personnel à les utiliser ;
- l'arrêt du chantier la nuit et l'extinction des lumières pour éviter les pollutions lumineuses et sonores ;
- la limitation des poussières grâce à un système d'arrosage ;
- le suivi par un écologue de chantier ;
- l'adoption de la démarche BREEAM ;
- le traitement des eaux de pluie avec un système de drainage et le raccordement des eaux usées des bases vie à celles de Renault.

M. CALUJEK souligne la qualité et la modernité des engins et des équipements employés par VINCI qui limitent la pollution de façon non négligeable.

c. Transports

M. CALUJEK présente le volet transports qui se fera en deux étapes : la première étape, d'une durée d'un an et demi, prévoit l'acheminement de batteries produites à Jiangyin (Chine) pour assurer le démarrage de la production des véhicules Renault. Les batteries partiront du port de Shanghai tandis que le choix du port d'arrivée est encore en discussion avec plusieurs ports européens, notamment celui de Dunkerque. Ensuite, se pose encore la question de l'acheminement des batteries du port jusqu'au site Envision AESC France : le transport par route, par rail ou par barge sont les trois solutions étudiées par l'exploitant. M. CALUJEK note que dans ce cadre, la plateforme de Dourges présente un intérêt certain.

M. LANQUETIN pense que l'aspect écologique doit être le premier critère dans le choix du mode de transport. Il s'inquiète notamment du nombre de camions sur les routes qu'impliquent certaines solutions.

M. CALUJEK assure que le critère écologique est la priorité même si, pour le moment, l'entreprise est dans une phase d'étude de faisabilité logistique. Il comprend également que la problématique des derniers kilomètres demeure l'enjeu principal, notamment si la plateforme de Dourges est retenue pour l'acheminement des batteries.

Il ajoute que toutes les possibilités sont étudiées et comportent toutes des avantages et des inconvénients. La solution du transport par rails nécessite la voirie nécessaire avec le volume attendu afin de pouvoir remplir les trains, ce qui implique également une capacité de stockage importante sur le site. Des solutions mixtes sont aussi envisagées.

M. THELLIER se questionne sur les points bloquants pour le stockage de containers.

M. CALUJEK précise que l'approvisionnement par rails pourrait consommer beaucoup de surface si les trains sont complets et cela nécessite l'installation d'entrepôts de stockage et d'un site de décharge.

M. TISON ajoute qu'une augmentation des quantités de matières dangereuses stockées sur le site peut conduire à créer des phénomènes plus importants, qui pourrait avoir des effets hors site, ce qui n'est pas le cas dans le projet actuel.

M. CALUJEK détaille ensuite la deuxième étape, une phase transitoire qui verra la poursuite de l'approvisionnement de batteries en provenance de Chine tandis que les composants destinés à la production locale arriveront par train, par camion ou par barge.

M. DELFOSSE s'enquiert de la dangerosité des produits transportés.

M. CALUJEK indique que les produits destinés à la production présentent un risque chimique, c'est-à-dire un risque d'incendie et de pollution des sols et de l'air, raison pour laquelle l'usine disposera d'un système de lutte anti-incendie automatisé ainsi que d'une équipe dédiée pour intervenir sur ce risque chimique. Une organisation est également prévue pour vérifier la bonne marche des dispositifs anti-incendie ainsi que pour réaliser l'inventaire des produits dangereux présents en stocks. En outre, un conseil transport de matières dangereuses accompagnera Envision AESC France dans le suivi du transport de ces produits.

M. KUROSE annonce que l'approvisionnement du site démarrera en juin 2024 en petite quantité avec une montée en puissance progressive en vue de la réalisation des tests de production finaux en septembre ou octobre 2024.

d. Emplois

M. DUVEY annonce que l'usine emploiera en phase de production entre 950 et 1 000 personnes, dont 500 conducteurs de ligne et opérateurs tandis que 45 ingénieurs et cadres sont actuellement employés dans la phase projet, un effectif qui sera porté à 150 personnes en fin d'année.

Il souligne ensuite l'importance de la formation qui s'opérera en trois étapes : d'abord la phase de préqualification des techniciens de maintenance avec la mise en place de titres professionnels, notamment au lycée Edmond Labbé de Douai. Ensuite, la formation spécifique qualité et sécurité sur les batteries électriques et enfin, dans le cadre de la dernière phase, les équipes japonaises accompagneront les équipes françaises sur le terrain dans l'installation des machines.

M. DEREUX note qu'Envision AESC France constituera le quatrième site de production de batteries en France, et se demande comment l'entreprise se prépare à faire face à la concurrence dans l'approvisionnement des matières ainsi que la captation du marché et des compétences.

M. CALUJEK confirme que la compétition sera présente également sur les compétences et les savoirs, ce qui nécessite une anticipation : c'est la raison pour laquelle l'entreprise a pour projet d'ouvrir son propre centre de formation.

M. DUVEY atteste du soutien de l'ensemble des acteurs locaux pour aider Envision AESC France à trouver les compétences nécessaires, et rapporte que les retours des réunions d'information auxquelles participe l'entreprise sont satisfaisants.

M. GEILLER rappelle qu'Envision AESC France possède déjà les compétences requises grâce aux écoles situées au Japon et en Chine, et met en exergue le rôle crucial que joueront les quatre étudiants actuellement en formation en Chine dans le démarrage des installations. Toutefois, il concède l'existence de difficultés pour intéresser les jeunes ingénieurs aux volets techniques des projets.

M. DUVEY mentionne la participation d'Envision AESC France aux réunions avec l'École des mines de Douai (l'une des salariées en est d'ailleurs issue) et évoque l'idée émise par M. le Sous-préfet de créer un incubateur pour conserver les talents sur le territoire.

M. KUROSE salue l'aide apportée par Pôle Emploi. Néanmoins, il pense que le problème ne sera pas tant de recruter des talents que de les conserver.

Questions et échanges

M. THELLIER donne lecture d'une déclaration au nom du collectif d'associations regroupant France Nature Environnement, Solaire en Nord, Droit d'Vélo, Repair Café Cuincy, Boutika'Dons, l'Union Écologique de Flers et Cuincy Environnement Santé :

« Depuis le lancement de la concertation préalable au projet Envision, le 8/11/2021, notre collectif de 7 associations s'est mobilisé pour que cette usine soit exemplaire dans son respect de l'environnement. Les principales demandes formulées dans ses contributions ont été reprises dans le compte-rendu de la commission nationale du débat public, dans l'avis de l'autorité environnementale, dans le rapport du commissaire enquêteur, dans l'avis de la DREAL sur l'autorisation d'exploiter.

Cette commission de suivi du site faisait partie de nos attentes, nous nous réjouissons de sa création.

Nous espérons avoir l'occasion de revenir en détail sur les différents points de nos contributions qui concernent cette commission au cours des prochaines réunions. Néanmoins, l'actualité nous donne

l'opportunité d'évoquer aujourd'hui deux points essentiels. L'un concerne les transports bas carbone, l'autre les mobilités douces.

Le 24/2/2023, lors de la remise du rapport du conseil d'orientation des infrastructures, Madame la première Ministre a rappelé que "les transports sont la première source d'émission de gaz à effet de serre : un tiers du total". Elle indique que "Nous avancerons dans la décarbonation par la modernisation du réseau ferré, bien sûr, mais aussi [par] des investissements pour la régénération du réseau fluvial". "Dans les territoires, la programmation des infrastructures de transport se construira avec les collectivités concernées, en particulier dans le cadre de la négociation des volets mobilités des contrats de plan État-Région". Elle a promis un investissement de 100 milliards d'euros d'ici à 2040.

Le 04/05/2023, lors de la présentation du plan vélo, le ministre de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires, Christophe Béchu, et le ministre des Transports, Clément Beaune ont annoncé un investissement de 2 milliards d'euros sur les quatre prochaines années pour développer la pratique du vélo, les infrastructures ainsi que la filière économique. Au total, ce sont plus de 6 milliards d'euros qui vont être investis d'ici à 2027 si l'on prend en compte les collectivités territoriales.

Le transport bas carbone et les mobilités douces ont fait l'objet de nos courriers auprès :

- du président de région ;*
- du président du conseil départemental ;*
- du président de Douaisis Agglo ;*
- du président du SCOT Grand Douaisis ;*
- du président de S3PI ;*
- du directeur de l'ADEME ;*
- du directeur de l'association NORLINK ;*
- du directeur de projet Envision-AESC ;*
- du directeur de Renault Electricity.*

Sur notre territoire les transports en commun sont gratuits, les plans sont là : Plan Climat Air Énergie Territorial, Plan de mobilité, l'état annonce maintenant des financements. C'est l'occasion de développer une grande synergie entre toutes les collectivités et les acteurs du territoire pour mettre en œuvre un projet ambitieux de transports et de mobilités bas carbone.

Le 27/10/2022, la DREAL a donné son avis sur l'autorisation d'exploiter Envision-AESC : "Diagnostic complet des déplacements : Concernant les déplacements de personnes, le pétitionnaire a indiqué qu'un groupe de travail était en cours avec les sociétés voisines et piloté par le sous-préfet de Douai, afin d'étudier les moyens de transport alternatifs à la voiture individuelle. Des solutions étudiées sont : l'autopartage, le covoiturage, un plan de mobilité employeur, mais surtout transport en commun et navette entreprise. Concernant le fret : un transport via des voies ferroviaires et fluviales est à l'étude."

Nous sommes prêts à participer à ce groupe de travail.

Nous souhaitons qu'un point d'avancement de ce groupe de travail puisse être fait lors de la prochaine réunion de cette commission. »

Mme MUSA affirme qu'un point sur le groupe de travail en question est programmé lors de la prochaine réunion.

M. TISON fait savoir que la DREAL a délivré son autorisation d'exploiter et qu'une inspection sur la mise en place des mesures compensatoires des atteintes à la biodiversité dans le cadre de la

réalisation des travaux est prévue en juin et qu'une autre concernant les caractéristiques de résistance des structures de génie civil sera réalisée en fin d'année.

La séance est levée à 10 heures 45.