

Avis d'Europe Ecologie Les Verts Nord Pas-de-Calais, du groupe local EELV Flandre Maritime, du groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et de la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France.

Considérant le dossier de concertation préalable de ce projet,
Considérant la motion d'Europe Ecologie Les Verts "Pour que le modèle industriel de voiture électrique soit au service du climat, de l'emploi, de l'environnement et de la justice sociale" (décembre 2021),
Considérant l'avis d'Europe Ecologie Les Verts – Nord-Pas-De-Calais concernant l'installation d'une unité de fabrication de batteries à Douvrin (octobre 2021),

En préambule, nous tenons à rappeler la position de la commission Énergie d'EELV concernant le développement des véhicules électriques :

« De manière très claire, l'objectif principal d'une politique écologiste des transports est de réduire l'usage et la dépendance à la voiture individuelle partout où cela est possible. Au-delà de la question centrale des émissions de gaz à effet de serre, la voiture a des effets négatifs et systémiques, contre lesquels nous voulons lutter : inefficacité et congestion, pollution de l'air, de l'eau, pollution sonore, occupation de l'espace public au détriment d'autres usages, sédentarité, sécurité routière, étalement urbain, artificialisation des sols, désertification des centres-villes, coût pour les ménages et pour la société...

Le véhicule électrique n'est pas une solution à tous ces effets négatifs et ce d'autant plus si l'on prend en compte l'impact sur les ressources primaires. Notre objectif principal est donc d'assurer un report vers les modes actifs, les transports collectifs et partagés, et de développer la multimodalité, mais également d'avoir une réflexion pour réduire les distances contraintes. Cela doit passer par une approche globale de la mobilité, qui prenne en compte le transport, mais plus largement les déterminants de la demande de déplacement : urbanisme, politiques urbaines et foncières, attention renforcée envers la flambée des prix immobiliers qui alimente la périurbanisation, politique énergétique, mais aussi la construction sociale et culturelle du mode de vie. Une politique écologiste des transports est nécessairement systémique.

Pour autant, la transformation de la société s'engage sur le temps long quand les problématiques de déplacement sont une réalité quotidienne pour une part non négligeable de la population et particulièrement pour les personnes en situation de handicap. Celles-ci consistent en des difficultés de se passer complètement de la voiture personnelle en dehors des zones urbaines, du moins à moyen terme. En raison de la construction même de l'espace dont nous héritons, modèle par et pour l'automobile, elle est encore difficilement contournable en dehors des zones agglomérées. Voilà pourquoi, tout en souhaitant réduire la place de la voiture, il est aussi nécessaire d'accompagner la transition vers une auto-mobilité moins polluante. Le véhicule électrique peut être un des moyens de cette transition au même titre que d'autres technologies.

L'électrification des flottes automobiles est en développement extrêmement rapide et il y a maintenant toutes les raisons de penser qu'une partie importante du parc sera électrique dans la décennie à venir.

En dehors des zones denses où il faut à tout prix réduire, voire tout simplement supprimer la voiture individuelle, cette évolution vers la voiture électrique est une bonne chose du point de vue environnemental : réduction du bruit, des émissions de CO2, des polluants locaux et particules.

L'électrification entraîne un changement en profondeur des chaînes de valeur automobile. L'intérêt général est clairement de soutenir une production locale de batteries à la fois sur le plan social (conserver l'emploi) et sur le plan environnemental (limiter les transports de marchandises). La batterie européenne doit en revanche être exemplaire. Nous pensons qu'il faut assurer la traçabilité des matériaux utilisés, garantir les niveaux d'émission les plus faibles possibles dans les phases de fabrication et surtout prévoir d'entrée de jeu le recyclage et la seconde vie des batteries.

Les industriels doivent, dès maintenant, trouver des solutions viables pour les déchets de fabrication et les batteries en fin de vie. »

Le Parlement européen a adopté le 8 juin 2022 plusieurs mesures du "paquet climat" proposé par la Commission européenne en juillet 2021 et notamment l'interdiction de la vente de véhicules thermiques neufs en 2035.

Même en respectant un scénario de sobriété énergétique maximale, il faudra renouveler le parc automobile français à hauteur de 20 millions de véhicules électriques. Ce renouvellement doit s'accompagner d'un changement des pratiques pour en finir avec "l'autosolisme" et partager l'usage et la propriété des véhicules électriques. Pour agir contre les émissions de GES dès la fabrication et jusqu'à la fin de vie des véhicules, il faudra prioriser la fabrication de véhicules légers et de taille réduite.

La part des voitures électriques dans les immatriculations de voitures neuves s'accélère en 2021, atteignant 9,8%. Le déploiement des infrastructures de recharge électrique accuse cependant un retard (source : Haut conseil pour le climat). Il faut donc que l'ensemble des acteurs publics accompagne le déploiement de points de charge dans nos villes et villages.

Au demeurant, la problématique de la qualité de l'air et l'enjeu de relocalisation de l'industrie nous semblent également déterminants.

Concernant précisément l'installation de la gigafactory Verkor à Bourbourg, le projet comporte **plusieurs aspects positifs** :

- avec la création annoncée de **1200 emplois directs à l'horizon 2027**, l'entreprise Verkor s'étant engagée à recruter les futurs salariés de l'usine **majoritairement au niveau local**.

- face à l'enjeu de formation professionnelle exposée dans le dossier de concertation préalable en page 27 "Actuellement, il existe un déséquilibre entre d'un côté une croissance exponentielle du marché de la batterie à horizon 2025, et de l'autre, une pénurie de personnes formées pour accompagner cette croissance", le maître d'ouvrage assure que "Cela va nécessiter la création de formations spécifiques et donc l'apparition d'un nouvel écosystème à mettre en place. Afin de répondre à cet enjeu des batteries « made in Europe »,

EIT InnoEnergy a signé un accord de partenariat avec l'État français et les OPCO 2i et Mobilités en juillet 2021 pour mettre en place l'Académie Européenne de la Batterie (EBA Academy) en France. L'objectif de cette structure : accélérer la formation des métiers de la filière batterie grâce à une plateforme de services de formation, créée pour et avec les entreprises du secteur. Elle propose des modules de formation pour plusieurs niveaux de qualifications et couvrant toute la chaîne de valeur. **Verkor est pleinement impliqué dans le programme de l'Académie Européenne de la Batterie et en est le premier client.**"

- porté par un groupe grenoblois, ce projet de gigafactory s'inscrit dans la **dynamique voulue par l'Alliance Européenne pour les Batteries** et répond à la nécessité de développer la structuration de cette nouvelle filière dans les Hauts-de-France en prenant part à la « **vallée de la batterie** ». Il renforce en effet les autres implantations de fabrication de batteries lithium-Ion de la région, celles d'ACC (à Douvrin) et d'Envision (à Douai), par un effet technopole et contribue ainsi à attirer des fournisseurs, recycleurs et constructeurs automobiles directement concernés par la production de ces batteries.

Au demeurant, le premier client de cette future usine sera le groupe français Renault, également implanté dans la région. Il y a nécessité environnementale de développer les batteries pour les transports collectifs (train, bus) et de marchandises (fret, péniche).

- l'emplacement de ce projet de gigafactory est déjà **prévu et préménagé** pour accueillir un bâtiment industriel de ce type (plateforme ZGI, Zone Grandes Industries). Son installation n'entraînera donc pas de nouvelle artificialisation des sols.

A ce stade, et notamment en attente de l'avis de l'Autorité environnementale lors de l'enquête publique à venir, EELV Nord Pas-de-Calais, EELV Flandre Maritime, le groupe écologiste au Conseil départemental du Nord et la délégation écologiste au Conseil régional des Hauts-de-France, sont donc **favorables à la création de cette filière locale de la mobilité électrique et notamment d'une usine de fabrication sur le site de Bourbourg, avec les réserves ci-dessous.**

A la lecture du dossier de concertation préalable, nous attirons l'attention sur **plusieurs insuffisances, manques d'informations ou pistes de progrès :**

- concernant l'enjeu de formation professionnelle, le Conseil régional des Hauts-de-France doit jouer pleinement son rôle en développant et finançant cette filière de formation professionnelle de la transition écologique, dont la formation des jeunes ou des personnes en reconversion qui sont amenées à travailler dans cette filière. Il faudra apporter une attention particulière aux femmes qui sont peu présentes dans cette filière et qui doivent pouvoir y accéder demain.

Au-delà des opérateurs de l'usine de Bourbourg, la formation (initiale et continue) doit également concerner les **métiers de la mécanique automobile**, notamment pour favoriser le développement de la pratique du **"rétrofit"** (remplacement d'un moteur thermique par un moteur électrique) **sur des véhicules d'occasion.**

- concernant **la provenance des matières utilisées** sur le site : à la page 45 du dossier de concertation, il est noté concernant l'approvisionnement du site que « *La provenance des matières utilisées dans le processus de fabrication des modules est encore aujourd'hui à l'étude.* ».

Étant donné les forts enjeux sociaux, environnementaux et démocratiques liés à l'extraction de matières premières nécessaires à la fabrication de cellules et modules de batteries électriques, **il est nécessaire que l'entreprise Verkor apporte des précisions sur la provenance des matières utilisées (quantités des différentes matières, origine géographique, nom des fournisseurs).**

Nous soutenons l'émergence d'un label permettant de tracer la provenance des matières premières.

Au demeurant, les signataires de cet avis prennent acte de la coopération commerciale de l'entreprise Verkor avec la société minière Sibanye-Stillwater (spécialisée dans l'extraction d'or, de platine et de palladium) qui doit permettre de garantir que les matières premières essentielles aux batteries de véhicules électriques proviennent de sources responsables et soient certifiées ; et de l'engagement de l'entreprise Verkor en faveur du recyclage de ses cellules, du lithium, et modules de batteries (via le recyclage direct des déchets de production).

Nous demandons l'émergence d'une filière du recyclage des batteries. Même si la Région Hauts-de-France a lancé un appel à manifestation d'intérêt pour lancer ce processus et au vu de la part très importante des financements publics prévus dans ce projet, nous demandons que chaque usine de fabrication de batterie, et donc celle de Bourbourg, intègre dans son processus de fabrication le recyclage et le réemploi des batteries fabriquées.

- **l'hypothèse d'un raccordement de l'usine de Verkor à un réseau de chaleur fatale** produite par les industriels situés autour de la Zone Grandes Industries (ZGI) **doit être privilégiée** au raccordement classique de l'usine au réseau d'électricité. Selon le dossier de concertation préalable, ce raccordement à un réseau de chaleur fatale pourrait représenter plus de 50% des besoins en énergie totaux de l'usine de Verkor.

- **le potentiel embranchement ferroviaire pour évacuer les produits finis**, notamment vers le site d'assemblage de Renault (principal client de la gigafactory), **doit être privilégié** au transport par camions. Nous demandons une approche globale concertée de l'ensemble des infrastructures routières, avec l'ensemble des entreprises du secteur, le GPND et la CUD, dans le but de privilégier les aménagements existants et d'éviter le plus possible la construction de nouvelles infrastructures routières.

Concernant l'accessibilité pour les salarié.e.s, nous demandons à l'entreprise Verkor qu'elle mette en place un **Plan de déplacement d'entreprise (PDE) exemplaire**.

- L'étude de dangers devrait être finalisée en septembre 2022 (page 67 du dossier de concertation). Elle devra être publiée au plus tôt après la concertation, sans attendre l'enquête publique, pour apporter des réponses à toutes les inquiétudes exprimées localement.

- Une étude d'impact "Eau" précise, en lien avec les autres projets industriels dans le Dunkerquois, doit concerner l'ensemble du réseau hydrographique (canaux, nappes phréatiques, zones humides, terres agricoles ...) avec analyse des effets du dérèglement climatique.

Concernant la poursuite de la concertation, nous demandons aussi la poursuite de la concertation avec l'ensemble des acteurs du projet afin de garantir la mise en œuvre des différentes mesures demandées et le suivi des réponses aux questions posées par les différentes études et instances. Nous demandons donc la création d'un comité de suivi permanent du projet qui associe les associations, les habitants et les partenaires industriels et institutionnels du projet.

En conclusion, les signataires de cet avis sont donc, à ce stade, favorables à l'implantation de l'usine de Bourbourg, sous réserve d'éclaircissements sur les réserves évoquées ci-dessus et en conservant notre vigilance et notre disponibilité à suivre ce projet.