



# Projet d'usine de production de batteries à Douvrin/Billy-Berclau

## Concertation du 25 février au 23 avril 2021

### COMPTE-RENDU DU WEBINAIRE SUR LA POLITIQUE INDUSTRIELLE EN SOUTIEN AU DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE ELECTRIQUE - 30 mars 2021

**Webinaire** sur la politique industrielle en faveur de la mobilité électrique  
mardi 30 mars 2021, à 18h





**ALAIN ROTBARDT** 30/3 18:20  
150 000 V2HICULE PAR BLOC PAR AN, 3 A 4 BLOCS EN 2030. COMMENT ARRIVE T ON A 1 MILLION DE VEHICULES? PAR AN?

**Monsieur Delabroye** 30/3 18:00  
Bonsoir à tous

Bonjour à tous et bienvenue pour ce webinaire sur la politique industrielle au service du développement de la mobilité électrique ! Le chat sera ouvert à 18h vous pourrez y poser vos questions

30/3 18:00  
Si vous souhaitez poser une question à l'oral, cliquez sur le lien sous la vidéo

Bonjour à tous et bienvenue pour ce webinaire sur la politique industrielle au service du développement de la mobilité électrique ! Le chat sera ouvert à 18h vous

[Participer](#)

Vous souhaitez poser une question à l'oral ?  
[Cliquez ici !](#)

 **ACC**  
AUTOMOTIVE CELLS CO

Projet d'usine de production de batteries à Douvrin / Billy Berclau  
Concertation du 25 février au 23 avril 2021



Le webinaire s'est déroulé de 18h à 20h.

Il avait pour objectif de permettre aux participants de mieux comprendre les enjeux liés à la mobilité de demain et de participer au débat sur ces questions. Il s'inscrit dans un cycle de trois webinaires, c'est le deuxième de la série et il visait à éclairer le sujet de la politique industrielle à mettre en place pour accompagner le développement de la mobilité électrique.

Les participants avaient la possibilité de poser des questions par écrit en direct dans le livechat, ainsi qu'à l'oral en visioconférence.

#### **Intervenants :**

- **Agnès PANNIER-RUNACHER**, ministre déléguée à l'Industrie
- **Nicolas MEILHAN**, conseiller scientifique au sein de France Stratégie
- **Carole MATHIEU**, responsable des politiques européennes au Centre Énergie & Climat de l'Ifri
- **Jean-Luc BROSSARD**, directeur R&D PFA Filière Automobile et Mobilités
- **Jean-Marie ROBERT**, secrétaire national de la FGMM-CFDT
- **André-Paul LECLERCQ**, conseiller régional des Hauts-de-France, délégué aux relations avec les entreprises

Commission nationale du débat public (CNDP) :

- **Etienne BALLAN**, garant de la concertation
- **Anne GIRAULT**, garante de la concertation

ACC :

- **Yann VINCENT**, directeur général de la société ACC
- **Jean-Baptiste PERNOT**, directeur des opérations de la société ACC

**Animation** : Rachid LAMRINI, Systra



## Table des matières

1. Séquence introductive_	4
Principes et modalités de la concertation_	4
Le projet ACC en bref_	6
2. Première séquence d'interventions et échanges : la stratégie mis en œuvre pour assurer le développement de la filière de la mobilité électrique en France et en Europe_	7
Interventions_	7
Temps d'échange_	11
3. Deuxième séquence d'interventions et échanges : déclinaison opérationnelle de la stratégie de déploiement industrielle mise en œuvre en France, autour des points de vue croisés de PFA, de la CFDT et de la Région Hauts-de-France _	14
Interventions_	14
Echanges_	17
4. Conclusion	19
Annexe : expression du public sur le livechat	21



**Rachid LAMRINI, animateur**, indique que le webinaire est organisé dans le cadre de la concertation préalable sur le projet ACC d'usine de production de batteries à Douvrin/Billy-Berclau, projet industriel dans les Hauts-de-France lié à la mobilité électrique. Il présente les objectifs et le déroulement du webinaire, qui est le deuxième d'une série de trois webinaires nationaux, et va permettre d'aborder l'un des sujets de la concertation, celui de la politique industrielle en soutien au développement de la mobilité électrique. Il précise que le [premier webinaire national](#) portait sur la mobilité électrique au service de la transition énergétique et que [le troisième](#) portera sur les impacts environnementaux des batteries.

Le webinaire s'articule autour de trois séquences :

- ↘ Une séquence introductive avec la présentation de la concertation, ses principes, ses modalités, par les garants nommés par la [Commission nationale du débat public](#), ainsi qu'une présentation des caractéristiques et objectifs du projet ACC par les représentants de la société ;
- ↘ Une séquence, introduite par un témoignage de la Ministre déléguée à l'Industrie, Agnès PANNIER-RUNACHER, sur la stratégie de développement de l'industrie de la mobilité électrique et la manière dont la France peut saisir sa place dans l'échiquier international ;
- ↘ Une séquence sur la déclinaison opérationnelle de la stratégie de déploiement industrielle mise en œuvre en France, autour des points de vue croisés de la Région Hauts-de-France, la PFA et la CFDT.

## 1. Séquence introductive\_

### Principes et modalités de la concertation\_

*Retrouvez le diaporama présenté par les garants sur la [page des comptes-rendus et replays du site internet de la concertation](#)*

**Etienne BALLAN, garant de la concertation**, explique que le projet de la société ACC à Douvrin/Billy-Berclau fait l'objet d'une concertation préalable au titre du Code de l'environnement. Compte tenu de la nature et du montant de l'investissement, ACC a saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) au titre de l'article L121-8 du code de l'environnement. La CNDP a décidé de confier la mise en œuvre de la concertation au porteur de projet, sous l'égide de deux garants, Madame Anne GIRAULT et Monsieur Etienne BALLAN.

Etienne BALLAN indique que la Commission nationale du débat public est une autorité administrative indépendante, qui défend le droit de toute personne à participer à l'élaboration de la décision publique, comme le veut la Constitution (article 7 de la Charte de l'environnement<sup>1</sup>). Il précise que ce

---

<sup>1</sup> « 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 ».



droit sert à débattre du bien-fondé des projets avant que des décisions irréversibles ne soient prises, et en particulier de leur opportunité, leurs objectifs et leurs caractéristiques.

Il rappelle les principes d'une concertation préalable garantie par la CNDP, qui sont :

- ↘ l'indépendance : les garants ne sont pas liés aux parties prenantes concernées par le projet ;
- ↘ la neutralité : les garants sont neutres, ils ne donnent pas d'avis sur le fond du projet ;
- ↘ la transparence : l'information est complète et sincère, et largement diffusée. La concertation est ouverte à tous, les échanges font l'objet de comptes rendus ;
- ↘ l'égalité de traitement : chaque personne a la possibilité de s'exprimer et de développer ses arguments, sans considération pour son poids politique, social, économique ou autre ;
- ↘ l'argumentation : sont retenus les propos argumentés, qui sont expliqués ;
- ↘ l'inclusion : les modalités d'information et de concertation sont variées et permettent de toucher tous les publics concernés, y compris les personnes les plus éloignées des arènes publiques.

Il présente par ailleurs le rôle des garants de la concertation. Ces derniers garantissent au public :

- ↘ la qualité et la sincérité des informations diffusées par ACC (dossier de concertation, réponses aux questions, etc.)
- ↘ la possibilité de demander à la CNDP des expertises complémentaires indépendantes
- ↘ la possibilité de s'exprimer librement et par des moyens variés
- ↘ Le respect des principes et valeurs d'une démarche de participation du public.

Etienne BALLAN souligne que les garants ne prennent pas partie sur le fond du projet.

Il décrit les modalités de participation à la concertation et énumère les rendez-vous de la concertation.

Ouverture de la concertation : le 10 mars à Billy-Berclau

Réunion de restitution : le 20 avril à Lens

↘ Sur les questions locales

Réunion publique sur la sécurité industrielle, le 7 avril à Douvrin

↘ Sur les questions locales et régionales

- Webinaire sur le tissu industriel et l'emploi dans les Hauts de France, le 15 mars
- Atelier compétences et formations, le 25 mars à Ruitz

↘ Sur les questions nationales et internationales : cycle de 3 webinaires

- sur la mobilité électrique, le 16 mars
- sur la politique industrielle en faveur de la mobilité électrique, le 30 mars
- sur les impacts environnementaux des batteries, le 13 avril



Retrouvez le calendrier des prochains rendez-vous [en cliquant ici](#).

Il souligne que le projet ACC est le premier projet industriel qui traduit un engagement de la France en matière de mobilité électrique. Il indique qu'il s'agit de la première transcription industrielle des choix faits en la matière, choix qui ont des conséquences au niveau local, pour les territoires et les bassins d'emplois dans lesquels s'implante le projet, mais aussi au niveau national et international.

Il explique que le but des trois webinaires nationaux organisés dans le cadre de la concertation est de permettre un débat global pour que le corps social français puisse prendre connaissance des choix liés à la mobilité de demain.

## Le projet ACC en bref\_

Retrouvez le diaporama présenté par ACC sur la [page des comptes-rendus et replays du site internet de la concertation](#)

### ■ ACC, acteur européen de la mobilité électrique

**Jean-Baptiste PERNOT, directeur des opérations de la société ACC**, présente la co-entreprise ACC, créée en août 2020 par Saft, PSA et Opel pour produire en Europe des cellules et modules de batteries pour véhicules électriques. Il indique qu'ACC fait partie d'un groupement de projets « importants d'intérêt européen commun » (PIIEC ou IPCEI en anglais) approuvé et lancé par la Commission européenne en décembre 2019, qui traduit la volonté de l'Europe de construire une industrie de batteries en Europe, dans un contexte aujourd'hui dominé par l'industrie asiatique. Il explique que la société ACC ambitionne d'être le leader européen de la fabrication de cellules et modules de batteries pour véhicules électriques permettant une mobilité durable accessible au plus grand nombre.

Il détaille la feuille de route d'ACC, qui se décline en trois grandes étapes :

- ↘ Une étape de déploiement de la recherche & développement (R&D), avec la construction d'un centre de R&D à Bruges, près de Bordeaux (33), et la construction d'une usine pilote à Nersac, près d'Angoulême (16).
- ↘ Une phase industrielle, avec la construction d'une usine de production de batteries à Douvrin/Billy-Berclau, dans la région Hauts-de-France.
- ↘ Une troisième étape marquée par la construction d'une seconde usine de production de batteries à Kaiserslautern, en Allemagne.

Il précise que la production de batteries des usines de Douvrin/Billy-Berclau et de Kaiserslautern permettra d'équiper 1 million de voitures par an, à l'horizon 2030. Il souligne l'objectif de localisation



de la chaîne de fournitures en Europe, au cours de cette décennie, là où elle est aujourd'hui principalement localisée en Asie.

#### ■ **Éléments de contexte du projet ACC**

**Jean-Baptiste PERNOT** explique le contexte dans lequel s'inscrit le projet ACC. D'une part, celui de l'accompagnement de la transition énergétique et d'un élan vers la mobilité électrique. Jean-Baptiste PERNOT indique que le projet ACC s'inscrit au cœur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre des transports, qui sont aujourd'hui le premier contributeur à ces émissions. D'autre part, celui d'une forte dépendance à l'Asie, et en particulier à la Chine, la Corée et le Japon, en matière de production de batteries. Jean-Baptiste PERNOT souligne, dans ce contexte, l'enjeu d'une localisation en France et en Europe de la production des composants.

#### ■ **Les chiffres-clés du projet d'usine de Douvrin – Billy-Berclau<sup>2</sup>**

**Jean-Baptiste PERNOT** indique que l'investissement global d'ACC en France et en Allemagne est estimé à environ 5 milliards d'euros d'ici 2030, dont 2 milliards d'euros seront consacrés à la construction de l'usine de Douvrin/Billy-Berclau. Il précise que le projet ACC bénéficie du soutien des États français et allemand, et des collectivités territoriales de Nouvelle Aquitaine et des Hauts-de-France, à hauteur de 26% de l'investissement total.

Il indique que l'usine de Douvrin/Billy-Berclau va s'implanter à côté du site PSA Douvrin, à cheval sur les communes de Billy-Berclau et de Douvrin, sur un terrain de 34 hectares qu'ACC va acheter à Stellantis pour permettre la construction des différents blocs de l'usine au cours des prochaines années. Il explique que chaque bloc a une capacité de production d'au moins 8 GWh, permettant la production de cellules et modules de batteries pour 75 000 à 150 000 véhicules, en fonction de la puissance des véhicules. Il indique qu'ACC prévoit 3 à 4 blocs de productions à l'horizon 2030, qui devraient générer entre 1 400 et 2 000 emplois directs. Il précise que la construction du 1<sup>er</sup> bloc de l'usine de Douvrin/Billy-Berclau débutera au début de l'année 2022, pour un lancement de la production avant fin 2023.

Il souligne qu'ACC veut faire du site de Douvrin/Billy-Berclau une véritable vitrine technologique pour la filière et pour la région.

---

<sup>2</sup> <https://www.concertation-acc-batteries.fr/le-projet-en-bref>



## 2. Première séquence d'interventions et échanges : la stratégie mise en œuvre pour assurer le développement de la filière de la mobilité électrique en France et en Europe\_

### Interventions\_

*Retrouvez les diaporamas présentés par les intervenants sur la [page des comptes-rendus et replays](#) du site internet de la concertation*

**Agnès PANNIER-RUNACHER, Ministre déléguée à l'Industrie**, introduit la séquence à travers une intervention pré-enregistrée, sur la stratégie, les objectifs et les moyens mis en œuvre par l'Etat français pour assurer le développement de la filière de la mobilité électrique (voir [le replay](#), à partir de 24 :00).

Elle indique que la filière automobile représente en France 400 000 emplois industriels directs et 400 000 emplois dans les services. Elle souligne que cette filière, forte de plus de 100 ans d'histoire industrielle, est un élément important du commerce extérieur de la France et de la recherche et développement.

Elle explique que sans les solutions apportées par l'industrie automobile, il n'y aura pas de transition écologique réussie et que c'est grâce à cette filière et non pas contre elle, que la France atteindra son objectif zéro carbone en 2050. Elle indique que cette nécessaire transition passera par le déploiement rapide de la mobilité électrique, qui doit s'accompagner d'une maîtrise de l'intégralité des chaînes de valeur afin d'éviter les pénuries et de ne pas faire reposer l'industrie nationale sur une dépendance trop forte à l'égard de pays étrangers. Elle souligne qu'il convient, dans ce contexte, d'accompagner la transition des emplois en permettant la reconversion des salariés qui sont aujourd'hui mobilisés sur le moteur thermique.

Elle indique que l'Europe s'attache à développer une filière industrielle de batteries depuis fin 2018, à l'initiative des ministres de l'Economie français et allemand, Bruno LE MAIRE et Peter ALTMAIER, à travers une Alliance européenne des batteries conclue sous l'égide de la Commission européenne, dans laquelle s'inscrit le projet ACC. Elle explique que cette alliance représente déjà 20 milliards d'euros d'investissements, 63 projets industriels dont celui d'ACC et d'autres acteurs français tels qu'Arkema, Solvay et Carbone Savoie.

Elle précise que le projet ACC fait partie d'un projet européen rassemblant sept Etats membres de l'Union européenne disposant chacun d'une brique de savoir-faire industriel pour produire des batteries 100% européennes, de l'extraction des minerais à la fabrication, puis au recyclage. Elle souligne que le projet ACC pourra compter sur un soutien financier massif de l'Etat, qui apportera 690 millions d'euros, et des collectivités, dont la Région Hauts-de-France qui apportera 80 millions d'euros, et la Région Nouvelle-Aquitaine, qui apportera 35 millions d'euros.



Elle relève que ce projet illustre les défis colossaux que la filière automobile va devoir relever dans le cadre de sa transition. Elle explique que l'avenir n'est plus aux véhicules thermiques à horizon de trente ans, les conséquences pouvant être douloureuses pour certains sites spécialisés, notamment dans les motorisations diesel, comme c'est le cas pour les sites de Fonderie Fonte ou pour le site de Bosch à Rodez. Elle souligne que l'Etat se bat tous les jours pour trouver des solutions à ces sites en restructuration en recherchant des activités pour pérenniser l'emploi industriel et en accompagnant les territoires pour se diversifier et recréer des emplois industriels dans d'autres secteurs. Plus largement, dans le cadre du plan de soutien à la filière automobile, l'Etat accompagne l'ensemble de la filière pour anticiper au maximum des projets de diversification et de modernisation. Près de 250 projets, aujourd'hui essentiellement portés par des PME, sont accompagnés depuis septembre dernier, représentant plus de 600 millions d'euros d'investissements industriels.

Agnès PANNIER-RUNACHER souligne que la France et l'Union européenne doivent regagner leur autonomie sur des technologies clés. Elle indique que pour être actrice de son destin, l'Union européenne doit non seulement conserver l'innovation mais aussi se repositionner sur la fabrication. Les centres de production doivent revenir en proximité des centres de recherche et développement et cela ne sera possible qu'avec des investissements massifs, comme le fait la France dans le cadre du plan France Relance et du 4<sup>ème</sup> plan d'investissements d'avenir.

Agnès PANNIER-RUNACHER relève que la relocalisation de la production fera diminuer l'empreinte carbone. Elle explique que les batteries produites par ACC en France permettront de réduire de 33 à 50% l'empreinte carbone par rapport à des batteries produites en Asie, sans compter les émissions liées à l'acheminement de ces batteries jusqu'en Europe. Elle souligne que pour protéger la production européenne contre la concurrence déloyale, des normes strictes sont appliquées aux constructeurs qui produisent en Europe, afin de tenir la trajectoire carbone et imposer la production de batteries durables.

**Rachid LAMRINI, animateur**, indique que les objectifs sont clairs, pour autant seulement 3% de la production des cellules et modules de batteries est actuellement localisée en Europe. Il invite Nicolas MEILHAN, conseiller scientifique au sein de France Stratégie, à apporter son éclairage sur la situation de concurrence internationale, dominée par l'Asie.

**Nicolas MEILHAN, conseiller scientifique au sein de France Stratégie**, indique qu'il va expliquer pourquoi l'Europe a besoin d'un véritable plan industriel pour limiter sa dépendance, notamment à la Chine, sur les batteries.

Il explique que presque une voiture électrique sur deux est vendue en Chine, qui souhaite en devenir le champion industriel au niveau mondial. Aujourd'hui, trois des dix premiers fabricants de voitures électriques sont chinois. La présence de la Chine est encore plus importante dans la production de batteries, six des dix premiers fabricants de batteries mondiaux étant chinois. Aucune entreprise européenne ne figure parmi ces dix premiers fabricants. En outre, la Chine contrôle la chaîne



d'approvisionnement en cobalt des batteries. Le pays a investi dans les mines d'où est extrait le cobalt, notamment en République Démocratique du Congo, et maîtrise 80% du raffinage de cet élément, étape clé à destination de son application pour les batteries. La demande en cobalt en Europe s'élève à 50 000 tonnes à l'horizon 2030, pour 10 000 tonnes produites au sein de l'Union européenne à cet horizon grâce à l'exploitation minière et au recyclage. Nicolas MEILHAN souligne ainsi l'absence de souveraineté de l'Europe sur la production des batteries, l'extraction et le raffinage du cobalt.

Il met en avant le fait que le gain économique de la voiture électrique est sensiblement réduit pour la France, si celle-ci est fabriquée en Chine. Le transport et l'énergie sont les deux principaux contributeurs à l'aggravation du déficit commercial de la France. Ainsi, si la voiture et sa batterie ne sont pas fabriquées en France, cela entraîne des niveaux importants de déficit commercial et ne contribue pas à la durabilité de cette filière.

Nicolas MEILHAN présente les projets d'usines de batteries prévues en Europe. Il relève que l'Allemagne compte six fois plus de projets que la France.

**Rachid LAMRINI, animateur**, invite Carole MATHIEU, responsable des politiques européennes au Centre Énergie & Climat de l'IFRI, et co-autrice d'une étude sur le rapport à la mobilité propre en Europe, à partager son point de vue sur la coopération des Etats européens, notamment à travers l'Alliance européenne des batteries, et sur les conditions de réussite de cette Alliance.

**Carole MATHIEU, responsable des politiques européennes au Centre Énergie & Climat de l'IFRI**, souligne que la décarbonation du transport s'annonce comme la bataille climatique de la décennie. Elle indique qu'à la fin de l'année 2020, les chefs d'Etat et de gouvernement européens se sont entendus sur l'objectif de la neutralité climatique à l'horizon 2050. Elle explique que dans le cadre de ce nouvel objectif, il convient de s'atteler à la décarbonation du transport, responsable de près du tiers des émissions de gaz à effet de serre de l'Union européenne et dont les émissions ne présentent aucun signe de fléchissement depuis les années 1990.

Elle souligne que les politiques publiques introduites aux niveaux européen, national et local, convergent et alimentent un scénario principal, celui d'une forte hausse des ventes de véhicules électriques et d'un déclin des parts de marché du véhicule thermique.

Elle indique que la question qui se pose pour l'Europe est de savoir si elle est prête à en assumer les conséquences industrielles et stratégiques. Elle rappelle que ni les technologies de batteries, ni les matériaux qui les constituent, ne sont aujourd'hui à la main des européens, la fabrication des cellules et la partie amont de la chaîne de valeur étant largement contrôlées par des acteurs asiatiques.

Elle explique que pour l'Europe, l'enjeu est celui du rattrapage, avant que les ventes de véhicules électriques n'explorent. Ce constat a été fait en 2017 avec le lancement de l'Alliance européenne des batteries. Pour Carole MATHIEU, cette alliance n'est pas une révolution idéologique en soi. L'Europe n'a pas introduit de nouveaux outils de politique industrielle mais a tenté de tous les mobiliser dans un objectif, celui de faire exister l'Europe sur tous les segments de la chaîne de valeur batterie.



Carole MATHIEU indique qu'une vague d'investissements ont été réalisés dans les projets d'usine de fabrication de cellules en Europe. Les fabricants de cellules se rapprochent de leurs clients, les constructeurs automobiles européens, pour réduire les coûts et délais, et sont d'autant plus incités à le faire que les Etats membres de l'Union européenne soutiennent ces implantations via des aides publiques. De trois usines opérationnelles à ce jour, l'Europe passerait à une quinzaine d'usines à l'horizon 2025-2027.

Carole MATHIEU souligne qu'il est maintenant une certitude que la production de cellules se fera sur le sol européen mais sans garantir pour autant une autonomie stratégique à l'Europe. Elle indique en effet que l'autosuffisance en cellules ne donne à l'Europe qu'une maîtrise très partielle de la chaîne de valeur. Elle souligne par ailleurs l'importance d'une modification de la législation européenne pour fixer des standards non plus seulement sur l'usage du véhicule, mais également sur les conditions de sa fabrication, et en particulier des batteries, afin de favoriser la performance environnementale et sociale des fabricants. La Commission européenne envisage d'introduire des catégories de performance autour d'indicateurs clés, notamment l'empreinte carbone. Cette législation est au stade de la proposition et doit être négociée avec les Etats membres et le Parlement européen, pour aboutir à une nouvelle directive Batteries.

## Temps d'échange\_

**Anne GIRAULT, garante de la concertation**, relaie deux questions posées par des participants sur le livechat, à destination d'ACC :

↘ **Un participant souhaite avoir des explications sur les chiffres donnés par ACC s'agissant de la production de ses usines. Il souhaite savoir comment ACC arrive à une production d'un million de véhicules avec les 3 à 4 blocs qui sont prévus progressivement sur son site à Douvrin/Billy-Berclau d'ici 2030.**

↘ **Un participant demande quels vont être les métiers transitoires qui vont permettre aux salariés de l'automobile de garder un emploi face au déclin des véhicules thermiques et la montée en charge des véhicules électriques.**

**Jean-Baptiste PERNOT** explique que les véhicules électriques ont des batteries dont la puissance se mesure en kilowatt heure (kWh), entre 50 kWh pour les petits véhicules et 100 kWh pour les plus gros. Il indique qu'ACC prévoit de construire environ 48 GWh de capacité de production totale d'ici 2030, en France et en Allemagne, ce qui correspond à des batteries pour un million de véhicules électriques à l'horizon 2030. L'usine de Douvrin/Billy-Berclau pourra fabriquer des batteries pouvant équiper jusqu'à 500 000 véhicules et l'autre moitié sera produite dans l'usine d'ACC en Allemagne.

**Yann VINCENT** indique que l'implantation d'ACC à Douvrin/Billy-Berclau constitue une solution partielle à la décroissance inéluctable du moteur thermique. Les emplois prévus sur le site sont des emplois technologiques de conduite d'installations, de maintenance, des postes de responsables



qualité, etc. Une partie des salariés de l'automobile pourront accéder aux futurs métiers de l'usine ACC, moyennant un plan de formation qu'ACC va construire avec Stellantis notamment.<sup>3</sup>

↳ **Un participant pose une question sur l'approvisionnement en matières premières, notamment en nickel. Il demande si la Nouvelle-Calédonie, qui est le 4<sup>ème</sup> producteur mondial de nickel et qui possède une très grande usine, l'Usine du Sud - qui vient d'être reprise par le suisse Trafigura avec l'aide de l'État français, aura sa place dans la fourniture de nickel pour les batteries de l'Union européenne, notamment celles d'ACC.**<sup>4</sup>

**Jean-Baptiste PERNOT** indique que le groupe chimiste auquel ACC achètera ses matériaux n'a pas encore été sélectionné. Cette sélection doit être faite cette année. Chaque groupe chimiste a un certain nombre de filières d'approvisionnement et d'accords avec des exploitations minières. ACC n'est pas encore en mesure d'indiquer d'où viendra le nickel qui sera utilisé pour la fabrication de ses cellules. Dans tous les cas, l'approvisionnement devra respecter le cahier des charges d'ACC strict en matière sociale et environnementale.

**Carole MATHIEU** partage les préoccupations du participant. Elle indique que le premier élément que l'Europe a cherché à traiter est celui de la maîtrise de la technologie et de la fabrication des cellules. Elle explique que le sujet qui doit être traité à présent est celui de l'approvisionnement en matériaux, plus particulièrement en ressources minérales. Dans ce cadre, l'Union européenne a lancé en septembre 2020 une Alliance européenne des matières premières pour sécuriser les approvisionnements.

Carole MATHIEU indique que le consommateur n'a pas de visibilité aujourd'hui sur l'origine et les conditions de raffinage des matériaux. Elle souligne que cette situation de « boîte noire », qui peut paraître confortable pour les constructeurs automobiles dans la mesure où ils n'ont pas à assumer la responsabilité de la chaîne de valeur, n'est pour autant pas tenable. Il y a en effet une pression sociétale et des acteurs financiers, qui pousse les constructeurs à s'intéresser à l'ensemble de leur chaîne d'approvisionnement. Ces derniers vont être aidés par le « Règlement batteries » actuellement en discussion, dont l'enjeu est de pouvoir comparer la performance environnementale et sociétale des batteries.

**Yann VINCENT** souligne qu'ACC accorde une très forte attention aux aspects environnementaux et sociétaux, depuis la mine jusqu'à ses usines. ACC se sent responsable non seulement pour des raisons éthiques, mais aussi parce que cela peut constituer un facteur de différenciation par rapport à d'autres acteurs. La question de l'approvisionnement en matières premières est fondamentale et ACC mène un travail de recherche et développement sur les matières, cherchant notamment à réduire l'utilisation du cobalt dans la fabrication des batteries et travaillant sur des matériaux alternatifs comme le

---

<sup>3</sup> Pour approfondir ce sujet : le replay et le compte rendu de l'atelier emploi & formation qui est consultable [ici](#)

<sup>4</sup> Pour approfondir ce sujet : le replay et le compte rendu du webinaire du 13/04/2021 sur les impacts environnementaux des batteries est consultable [ici](#)



phosphate de fer. ACC considère que le recyclage sera la nouvelle mine de demain et constituera une source d'approvisionnement en matière significative. Yann VINCENT souligne par ailleurs qu'il convient de s'attacher à développer en Europe une industrie de la chimie, particulièrement sur les matériaux de cathode.

**Le participant indique rester sur sa faim face aux réponses d'ACC. Il souligne qu'il est question d'une filière européenne de la batterie, or la France a un territoire qui est le 4<sup>ème</sup> producteur mondial de nickel et qui a une filière éthique et responsable. Il regrette qu'ACC ne s'engage pas à travailler avec ce territoire. Il met en avant les mauvaises pratiques d'autres pays, notamment l'Indonésie, qui ont recours à la technique du *deep-sea tailing*, (rejets en haute-mer) dommageable pour l'environnement.**

Jean-Baptiste PERNOT souligne que la société ACC a été créée il y a moins d'un an. Il explique que le travail sur les aspects d'approvisionnement est encore en cours, mais qu'il reste une priorité pour ACC. Il relève que le nickel est probablement le métal le plus critique en termes d'approvisionnement dans les dix prochaines années dans l'industrie de la batterie. Il indique que la Nouvelle-Calédonie sera étudiée comme source possible d'approvisionnement.

Il souligne par ailleurs qu'ACC s'est engagé à ne pas acheter de nickel à des mines qui effectueraient des rejets en mer profonde. Il indique qu'ACC va mettre en place un mécanisme de type *blockchain* pour pouvoir assurer une traçabilité complète de la chaîne d'approvisionnement des matières.

↳ **Un participant demande s'il y a véritablement une place pour une filière européenne en matière de mobilité électrique, la croissance du marché étant plutôt en Asie et en Inde.**

Nicolas MEILHAN indique que l'Asie est en avance sur la génération actuelle de batteries, laissant peu de place à l'Europe qui arrive avec un certain nombre d'années de retard sur cette génération. Il souligne toutefois que de nouvelles générations sont à venir, telles que des batteries utilisant moins de cobalt et des batteries à électrolyte solide, sur lesquelles travaille notamment ACC. Il explique que ce sont ces nouvelles générations de batteries qui permettront sans doute à l'Europe de devenir plus autonome et plus souveraine. Il indique que la Chine est le premier marché au niveau mondial pour le véhicule électrique mais que le marché européen est en pleine expansion. Il souligne que, dans ce contexte, l'Europe doit attraper le train en marche et devenir une base de fabrication de véhicules électriques, sans quoi toutes les voitures électriques seront demain fabriquées par la Chine.

↳ **Un participant demande comment s'explique la réussite du projet Tesla en Allemagne.**

Carole MATHIEU explique que l'Allemagne est le cœur de l'industrie automobile européenne, il fait ainsi sens que les fabricants de cellules se dirigent vers ce marché, d'autant plus qu'il a une position géographique centrale en Europe. Elle indique que parmi les justifications données par Tesla concernant son choix d'implantation figure celle d'une forte demande en Allemagne, le secteur automobile allemand ayant annoncé un développement massif de son offre de véhicules électriques.



Par ailleurs, le pays dispose d'une main d'œuvre qualifiée et consacre des aides publiques importantes au développement du secteur. Le financement allemand dépasse le milliard d'euros pour les deux IPCEI (projets importants d'intérêt européen commun) dans le domaine des batteries. L'Etat allemand, tout comme les Länder, sont mobilisés pour favoriser l'implantation de projets sur leur territoire.

➤ **Un participant souligne qu'un gros handicap au déploiement du véhicule électrique est son prix. Il demande si les investissements réalisés pour le développement d'une filière de la batterie en Europe vont permettre de faire baisser le coût de la voiture électrique.**

**Jean-Baptiste PERNOT** indique que la batterie, qui représente 40% du prix du véhicule électrique, va être de moins en moins chère. Il y a une dizaine d'années, pour la même quantité d'énergie, la batterie coûtait plus de cinq fois plus cher qu'aujourd'hui. Son prix a donc été divisé par plus de cinq en dix ans. ACC va s'attacher à continuer à diminuer ce prix, notamment par des actions de recherche & développement sur les quatre prochaines générations, dont chacune sera moins chère que la précédente. Par ailleurs, la production à grande échelle, telle qu'elle est prévue dans l'usine de Douvrin/Billy-Berclau, permet une économie d'échelle et de diminuer les coûts de production de la batterie. Jean Baptiste PERNOT souligne que l'objectif partagé par les constructeurs est celui d'une voiture électrique à un prix équivalent, voire inférieur, à celui du véhicule thermique.

**Nicolas MEILHAN** souligne que la voiture électrique neuve coûte cher mais pas la voiture électrique d'occasion, dont le coût est moins élevé que les voitures thermiques actuelles et qui permet de faire des économies sur les factures de carburants. Il indique que la voiture électrique d'occasion est déjà à la portée de tout le monde, à condition d'avoir une place de stationnement et une prise électrique à disposition.

➤ **Un participant demande si ACC est en train d'engager des partenariats sur le recyclage avec des industriels de ce secteur en France**

**Jean Baptiste PERNOT** indique qu'ACC est en discussion avec plusieurs acteurs qui se positionnent sur le recyclage dans les années à venir. ACC est notamment en discussion et travaille avec les groupes UMICORE et BASF, deux fabricants européens de matériaux de cathodes qui sont aussi des recycleurs ou futurs recycleurs.<sup>5</sup>

➤ **Un participant demande s'il peut émerger un champion minier européen.**

**Carole MATHIEU** indique qu'il y a un certain nombre de prétendants en la matière. Elle souligne qu'il y a un potentiel minier en Europe. Dans les pays nordiques notamment, il y a une production

---

<sup>5</sup> Pour approfondir ce sujet : le replay et le compte rendu du webinaire du 13/04/2021 sur les impacts environnementaux des batteries est consultable [ici](#)



domestique de certains métaux pertinents pour la fabrication des batteries. Il y a par ailleurs des projets d'exploitation du lithium au Portugal et en Allemagne.

### 3. Deuxième séquence d'interventions et échanges : déclinaison opérationnelle de la stratégie de déploiement industrielle mise en œuvre en France, autour des points de vue croisés de PFA, de la CFDT et de la Région Hauts-de-France \_

#### Interventions\_

*Retrouvez les diaporamas présentés par les intervenants sur la [page des comptes-rendus et replays](#) du site internet de la concertation*

**Jean-Luc BROSSARD, Directeur R&D PFA Filière Automobile et Mobilités**, explique que dans le cadre de la réglementation européenne CAFE (Corporate Average Fuel Economy) – qui fixe un objectif de consommation moyenne des parcs de véhicules vendus par les marques –, il est demandé aux constructeurs automobiles une baisse de 37,5% des émissions de CO<sub>2</sub> en 2030 par rapport à 2021 pour les véhicules particuliers, de 31% pour les véhicules utilitaires légers et de 30% pour les véhicules lourds. L'atteinte de ces objectifs de réduction des émissions carbone à horizon 2030 implique une part supérieure à 35% de véhicules électriques dans les ventes. Il indique par ailleurs que pour atteindre l'objectif du *Green Deal*<sup>6</sup> visant à réduire les émissions de gaz à effet d'au moins 55 % d'ici à 2030 par rapport aux émissions dans le secteur des transports en 1990, une part de plus de 50% de véhicules électriques est nécessaire dans les ventes. Il souligne qu'il s'impose donc aujourd'hui une transition vers les véhicules électrifiés et les véhicules à hydrogène. Il indique que cela implique un changement des organes de traction et du stockage d'énergie, pour passer des réservoirs d'essence ou diesel à des systèmes batteries ou des réservoirs d'hydrogène.

Il indique qu'il y a quatre grandes opportunités de métiers nouveaux dans l'industrie automobile, associées à des besoins en formation, dans les domaines suivants :

- ↘ l'industrie des moteurs électriques ;
- ↘ l'industrie de l'électronique de puissance ;
- ↘ les cellules et le pack de batteries ;
- ↘ la filière hydrogène.

Il souligne que la mobilité décarbonée n'est possible que si l'énergie est décarbonée, et si la capacité de production de batteries et l'infrastructure de recharge nécessaires se développent. Il indique que

---

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal\\_fr](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-green-deal_fr)



le besoin en batteries pour la mobilité électrique en Europe est estimé à plus de 300 GWh à l'horizon 2030, pour alimenter les véhicules neufs, ce qui équivaut à 7 ou 8 gigafactories de 40 GWh par an. Pour ce qui est de l'infrastructure de recharge, il rappelle que l'Etat a fixé un objectif de 100 000 points de recharge publics en France en 2021. Il souligne que ce nombre n'est pas suffisant. Il indique que le nombre de points de recharge nécessaires en Europe en 2025 est estimé à plus de 1,2 millions et plus de 2,3 millions en 2030.

Il souligne que la transition vers l'électrique induit un déplacement sur la chaîne de valeur vers les batteries où l'Europe peine à se positionner. Il indique qu'il est important de développer une industrie électronique de puissance en France et en Europe.

**Rachid LAMRINI, animateur**, rappelle que l'industrie automobile représente 220 000 emplois directs en France. Il indique que la FGMM-CFDT appelle à une « transition juste » des emplois dans ce secteur. Il invite Jean-Marie ROBERT, secrétaire national de la FGMM-CFDT, à intervenir sur ce sujet.

**Jean-Marie ROBERT, secrétaire national de la FGMM-CFDT**, indique que la transition juste n'est pas un concept mais une exigence syndicale forte, affirmée aussi bien au niveau mondial - au travers des actions de l'Industrial Global Union, qu'au niveau européen – au travers des actions d'Industrial Europe, et au niveau local – où la CFDT est un acteur majeur dans le cadre de la transition juste.

Il souligne que pour réaliser une transition juste vers un avenir dans lequel l'environnement est protégé et l'économie est prospère, les travailleurs ont besoin de politiques industrielles durables, assorties de protections sociales fortes et d'un soutien à leur égard, le tout étant guidé par le dialogue social. La transition écologique doit intégrer la dimension emploi et les entreprises doivent être socialement et écologiquement responsables et généraliser le dialogue social partout sur la planète.

Jean-Marie ROBERT indique qu'un travail collaboratif a été mené par l'European Climate Foundation, la Fondation Nicolas Hulot (FNH), le cabinet Syndex et la CFDT, pour comprendre les enjeux liés à la transition écologique dans la filière motopropulsion en France. Cette [étude](#) prospective s'attache à intégrer la dimension emploi dans la dimension écologie. Plusieurs scénarii ont été élaborés, basés sur le mix moteurs, pour déterminer l'impact de la transition écologique sur les volumes d'emploi de la filière motopropulsion. L'industrie automobile employait 330 000 personnes en 2004 et représente aujourd'hui 200 000 emplois directs, soit une baisse de plus de 30% de l'emploi au cours des quinze dernières années.

Jean-Marie ROBERT indique que la CFDT a des exigences en matière de taux d'intégration, ciblant un taux d'intégration de 65%. Il semble *a minima* nécessaire au syndicat, dans le cadre de la transition écologique juste, que les véhicules assemblés en France soient tous commercialisés sous le label « origine France garantie », dont le seuil d'intégration est à 50%.



Jean-Marie ROBERT indique qu'il y a deux types de transitions possibles dans le cadre de transition écologique et de l'emploi : une transition en biseau, qui est une transition douce, ou une transition en ciseau, qui correspond à une rupture franche. Il souligne qu'il faut prendre le temps de faire monter en compétence les individus et les territoires, et maintenir autant que faire se peut les activités en lien avec l'industrie d'aujourd'hui, pour gérer de façon intelligente et progressive la transition. Il explique que la souveraineté ne passe pas que par l'approvisionnement en matières premières, elle passe aussi par le traitement industriel mis en œuvre. Un soutien fort aux entreprises est indispensable, comme c'est le cas avec le plan de relance notamment.

**Rachid LAMRINI, animateur**, invite André-Paul LECLERCQ, conseiller régional des Hauts-de-France, délégué aux relations avec les entreprises, à partager son point de vue et à présenter notamment la manière dont la Région met en œuvre et accompagne la troisième révolution industrielle.

**André-Paul LECLERCQ, conseiller régional des Hauts-de-France délégué aux relations avec les entreprises**, souligne que le projet ACC est structurant pour le territoire des Hauts-de-France. Il s'inscrit dans une région industrielle, qui est leader en production automobile, dans le domaine du ferroviaire et en agroalimentaire, et qui dispose d'une main-d'œuvre qualifiée pleine d'expertise, de centres de recherche, ainsi que d'un emplacement géographique exceptionnel en Europe. Le projet ACC vient s'intégrer dans une dynamique de rénovation de l'industrie lancée par la région depuis plusieurs années à travers la dynamique collective « Rev3, la Troisième Révolution Industrielle en Hauts-de-France ». Différentes initiatives sont lancées en lien avec les entreprises et les filières pour rénover l'industrie grâce aux nouvelles technologies, en faveur d'une industrie moins carbonée. La Région aide par ailleurs à l'investissement site par site, pour encourager les constructeurs à rester et à se fixer durablement sur le territoire. Les Hauts-de-France sont la troisième région française en nombre de projets d'investissements et la deuxième en matière de nombre d'emplois créés.

André-Paul LECLERCQ indique que c'est dans cette dynamique que vient s'insérer le projet ACC, dont il rappelle qu'il est financé à hauteur de 80 millions d'euros par la Région. Il présente ce projet comme un pivot pour les trente ans à venir, autour duquel peut se développer tout un écosystème d'acteurs et d'entreprises sur le territoire, notamment dans le domaine de la mécanique, de la chimie, de la plasturgie et du recyclage. Il indique que la Région a lancé en mars un appel à manifestation d'intérêt pour lancer un processus de recyclage des batteries.

## Echanges\_

↘ **Un participant demande s'il y aura suffisamment d'électricité en France pour répondre aux besoins des véhicules électriques.**



**Jean-Baptiste PERNOT** cite une étude<sup>7</sup> menée par RTE et l'Avere-France en 2019 pour modéliser les besoins en électricité du réseau à l'horizon 2030 face au développement de la mobilité électrique. Cette étude démontre que le système électrique peut absorber un important développement de la mobilité électrique même avec un pilotage limité de la recharge.

↳ **Un participant met en avant la difficulté à développer une industrie des mines en Europe, face aux oppositions sociétales importantes.**

**Nicolas MEILHAN** met en avant le phénomène de « NYMBY » existant en France (« Not In My BackYard », qui signifie « pas dans mon arrière-cour »), à l'égard des industries polluantes. Il souligne que la France est l'un des pays européens qui s'est le plus désindustrialisé depuis quarante ans. Il juge cette situation préoccupante, notamment pour l'emploi.

Il indique que dans le cas des mines, le problème qui se pose est un problème géopolitique. Il rappelle que les mines de métaux pour l'industrie automobile ne se situent pas en Europe mais en Afrique, au Moyen Orient, en Amérique du Sud, où la Chine s'est assurée un monopole. Dans ce contexte, il estime que la France doit adopter une stratégie visant à se passer de ces métaux dans la fabrication des batteries. Pour lui, le meilleur métal dans les batteries est celui que l'on ne consomme pas.

**Jean-Marie ROBERT** fait un parallèle avec le nucléaire et la souveraineté électrique en France. Il souligne qu'il n'y a plus de mines d'uranium en France depuis la fin des années 1990. Le pays a su assurer son approvisionnement à travers des importations mais aussi grâce au recyclage.

↳ **Un participant indique qu'un certain nombre de produits de base ou au contraire très technologiques, qui avaient des filières européennes, ont été ou sont écrasés par une concurrence chinoise qui écoule sa surproduction, moins chère, soumise à moins de contraintes de tous types. Il se demande comment s'assurer que le même sort n'arrivera pas aux usines européennes. Il demande s'il y a un moyen que les batteries soient plus qu'une commodité interchangeable où le low cost l'emportera, et si l'implication de Stellantis est une garantie en ce sens.**

**Yann VINCENT** souligne que la préoccupation et l'objectif d'ACC et des constructeurs tels que Stellantis, est de faire en sorte que la mobilité propre soit accessible au plus grand nombre. De ce point de vue, ils travaillent à réduire le prix du véhicule électrique, pour qu'il soit au niveau de celui du véhicule thermique et pour arriver à un coût compétitif.

---

<sup>7</sup> <https://www.rte-france.com/actualites/developpement-du-vehicule-electrique-et-systeme-electrique-une-faisabilite-sereine-et>



➤ **Un participant s'interroge sur la durée d'existence estimée des véhicules hybrides et demande s'ils sont amenés à disparaître.**

**Jean-Luc BROSSARD** souligne que les véhicules hybrides ont un intérêt fort car ils permettent de rouler en zéro émission de CO<sub>2</sub> (ils peuvent généralement rouler pendant 50km sans émission de CO<sub>2</sub>) et ils permettent de compenser le manque de polyvalence qui caractérise aujourd'hui encore certains véhicules électriques. Il indique que les ventes de véhicules hybrides rechargeables augmentent plus que les ventes de véhicules 100% électriques. Il explique que l'hybride rechargeable est une bonne solution pour permettre des usages intensifs mais reste néanmoins une solution avec un moteur thermique, à laquelle il faut associer une énergie décarbonée. Pour lui, l'hybride rechargeable a un avenir, à condition que le vecteur énergétique associé à ce véhicule soit un vecteur décarboné.

➤ **Un participant souligne que la fabrication d'un moteur électrique nécessite quatre fois moins d'emplois que la fabrication d'un moteur thermique.**

**Jean-Luc BROSSARD** indique que la filière groupe motopropulseur représente en France entre 50 000 et 55 000 emplois directs. Il explique que des pertes d'emplois vont être entraînées par la transition vers le moteur électrique et la diminution de la production de moteurs thermiques. Ces pertes sont estimées entre 15 000 et 20 000 emplois dans la filière groupe motopropulseur, d'après une étude<sup>8</sup> menée par l'Observatoire de la Métallurgie, en partenariat avec la PFA, la FIEV, la Fédération de La Plasturgie et des Composites et le Groupement Plasturgie Automobile (GPA).

Jean-Luc BROSSARD indique qu'il s'agit de voir comment compenser ces pertes. Il indique que cela passe par plusieurs prismes :

- la fabrication de cellules et modules de batteries : toute tranche de 10 GWh doit pouvoir amener environ 800 emplois complémentaires ;
- la mise en place de l'électronique de puissance, qui peut permettre de créer entre 3 000 et 4 000 emplois complémentaires ;
- les industries nouvelles, comme l'hydrogène ;
- la réintégration d'activité en interne par les constructeurs.

Il souligne que ces actions permettront de compenser en partie, mais pas totalement, les pertes d'emplois.

**Jean-Marie ROBERT** explique que deux phénomènes sont à l'origine de la baisse des effectifs évoquée :

- le gain de compétitivité, qui se traduit par de moins en moins de personnes pour faire de plus en plus de véhicules ;

---

<sup>8</sup> <https://www.observatoire-metallurgie.fr/analyses-previsions/analyse-prospective-des-impacts-des-mutations-de-la-construction-automobile-sur>



- les arbitrages effectués par les constructeurs, dont certains décident notamment de délocaliser des productions. Il donne pour exemple l'externalisation de la fabrication de la Clio et de la Peugeot 208.

Il souligne que la performance de la filière sera complète s'il y a une cohérence industrielle avec le projet des batteries : il faut non seulement produire les batteries en France, mais aussi assembler les véhicules sur le territoire. Il rappelle que l'industrie automobile française est l'industrie d'Europe qui a détruit le plus d'emplois sur son territoire ces dix dernières années.

Il souligne que la CFDT croit pleinement au projet d'ACC du point de vue de la politique industrielle de la France et pour le territoire des Hauts-de-France, mais appelle à une transition juste entre le monde du thermique et celui de l'électromobilité, c'est-à-dire à une transition qui soit juste pour l'ensemble des salariés du secteur automobile.

**Nicolas MEILHAN** indique qu'il y a un véritable enjeu de relocalisation de la production de la voiture électrique en France. Il explique que France Stratégie réfléchit à des mesures pour encourager cette relocalisation, comme par exemple instaurer une norme sur le contenu carbone des batteries et conditionner l'aide à l'achat au respect de ce contenu carbone. Une autre solution serait de mettre en place une taxe aux frontières.

## 4. Conclusion

**Etienne BALLAN** revient sur les principaux points de la réunion :

➤ La question de la souveraineté, évoquée notamment par la ministre déléguée à l'Industrie. Les intervenants ont mis en lumière les enjeux stratégiques derrière la volonté de la France et de l'Europe de retrouver une souveraineté dans le domaine de l'électromobilité, notamment dans la fabrication des batteries. Par ailleurs, certains intervenants ont souligné que la souveraineté ne dépend pas seulement de la localisation des projets en Europe, mais aussi de qui en sont les opérateurs. En outre, les échanges ont souligné l'enjeu de l'extraction et du raffinage des matériaux, en matière de souveraineté. Etienne BALLAN rappelle que la ministre déléguée à l'Industrie a évoqué un objectif de production de batteries 100% européennes, de l'extraction des minerais à la fabrication puis au recyclage, qui soulève la question de savoir s'il est possible d'avoir un champion européen du minerai, qui garantisse une production 100% européenne de ces matières.

➤ La question de l'emploi, avec la demande d'une relocalisation forte de l'emploi exprimée par plusieurs intervenants. Etienne BALLAN rappelle la volonté d'une transition juste évoquée par Jean-



Marie ROBERT, qui a par ailleurs souligné l'importance de localiser en France, non seulement la production de batteries, mais aussi l'assemblage des véhicules.

Il relève que plusieurs internautes ont posé la question de la réalité de la volonté politique sur ce sujet, volonté qui a été réaffirmée par la ministre déléguée à l'Industrie, ainsi que la Région Hauts-de-France.

↳ Les usages et le prix de la voiture pour le consommateur. Etienne BALLAN indique que les échanges ont mis en évidence le fait que la souveraineté passe aussi par l'existence d'un marché en Europe, c'est-à-dire par des achats vertueux de la part du consommateur, permettant la relocalisation.

**Jean-Baptiste PERNOT** relève que le projet d'usine ACC cristallise de nombreux sujets. Il rappelle qu'ACC a l'ambition d'être un champion européen. Il conclut la réunion.



- Annexe



## Questions et avis postés par les participants sur le livechat

- 150 000 véhicules par bloc par an, 3 à 4 blocs en 2030 : comment arrive-t-on à 1 million de véhicules ? par an ?
- Ce projet a-t-il un véritable avenir sachant que la croissance sera plutôt en Asie/Inde et que ce secteur sera certainement moins onéreux en production ?
- Pensez-vous que la fabrication des batteries permettra une baisse des coûts des véhicules chers à ce jour mais plus abordables par des aides de l'Etat ? Est-ce que cela supposera une continuité de ces aides pour ne pas favoriser les plus aisés ?
- Bonsoir, merci à ACC d'avoir choisi Douvrin comme site d'implantation. Quels seront les métiers transitoires qui permettront aux salariés de l'automobile de garder un emploi de 2023 à 2030/2035 ?
- Quelle sera la place de la Nouvelle-Calédonie et notamment de l'Usine du Sud qui produit le nickel de qualité batterie ?
- Question concernant les projets d'implantation de "gigafactories" : sait-on quelle part de la chaîne de valeur "batterie" l'assemblage final représente ? Sait-on comment l'arrivée de Tesla en Allemagne a été réussie ? Enfin, pour quelle raison cette concentration de "factories" dans les PECO ? Les coûts du travail sont-ils différenciants ?
- La transition énergétique s'accélère, à quel stade est le projet gen3 + ? Ça nous permettrait d'accélérer le volume de production avec le deuxième module et s'implanter avant la concurrence.
- Pour sécuriser (en partie) l'accès aux métaux stratégiques, est-il prévu par ACC de s'associer à des experts du recyclage ? Le groupe Eramet et son projet avec Suez et BASF pourrait-il être un partenaire industriel (qui présente l'avantage d'être européen) ?
- S'agissant de la nature des emplois nécessaires, ne doutez pas que la région saura mettre en œuvre les outils de formations et de transitions. Merci de nous communiquer une liste précise des typologies de compétences.
- Est-ce que la production d'électricité en Europe sera suffisante (Alimentation des usines de fabrication des batteries + alimentation des véhicules), notamment avec la fermeture de nombreuses centrales nucléaires et sera-t-elle suffisamment « décarbonée » ? Ex : on a un projet Batterie en Pologne (électricité produite en majorité par des centrales à charbon).
- Dans le cadre du plan stratégique, pense-t-on faire émerger un champion minier européen ?
- Les Hauts-de-France font partie eux aussi des grosses productions européennes de production de moteurs. C'est inquiétant ce que vous annoncez. Ça va être une catastrophe pour les emplois dans les Hauts-de-France. Une usine de batterie de 2 000 salariés d'ici 2030, quel sera le plan de relance précisément à partir de 2023 ?



- En plus du carburant, le VE nécessite beaucoup moins d'entretien.
- La Région Hauts-de-France a lancé un AMI sur le recyclage.
- Peut-on aborder également la question des industriels qui fourniront les moyens de production, les process ? Trouvera-t-on ces industriels dans les Hauts-de-France, en France et en Europe ? Quel est le niveau de développement de cette filière d'industriels actuellement en dehors de l'Asie ?
- Il n'y a plus quasiment d'industries des mines en France et chaque opération de recherche se heurte à de fortes oppositions locales en France.
- Quelle est la durée d'existence estimée des voitures hybrides ? La bascule vers le tout électrique frappe aux yeux suite à cette présentation.
- Un certain nombre de produits de base (sidérurgie...) ou au contraire très technologiques (panneaux PV), qui avaient des filières européennes, ont été / sont écrasés par une concurrence chinoise qui écoule sa surproduction, moins chère, soumise à moins de contraintes de tous types, etc. Comment s'assurer que le même sort n'arrivera pas aux usines européennes (et surtout à ACC) ? Y a-t-il moyen que les batteries soient plus qu'une commodité interchangeable où le low cost l'emportera ? L'implication de Stellantis est-elle une garantie en ce sens (couplage avec électronique de puissance) ?
- Pour fabriquer un moteur électrique c'est 4 fois moins d'emplois.
- On compte sur vous pour attirer les industriels dans les Hauts-de-France, nous avons la volonté, la motivation et on sait travailler. Les Hauts-de-France sont la région avec le plus de véhicules en circulation (1.4 million). Si les emplois sont supprimés, les marques françaises seront impactées.