



## **Projet industriel de fabrication de batteries sodium-ion porté par TIAMAT sur le territoire amiénois**

**Concertation préalable du 28 avril au 22 juin 2025**

### **Compte-rendu de la réunion de lancement du 29 avril 2025**

#### **Organisation**

Date : mardi 29 avril de 18H00 à 20H00

Lieu : salle des fêtes de Boves

#### **Intervenants**

- Maryse Vandepitte, maire de Boves
- Anne-Sophie Brunel, conseillère d'Amiens Métropole
- Hervé Beuffe, président de Tiamat
- Mohammed Bel Gahla, pilote de projet RTE
- Anne-Marie Royal, garante de la CNDP
- Joana Janiw, garante de la CNDP
- Emmanuel Moulard, secrétaire général et sous-préfet d'Amiens
- Guy Penaud, maire de Glisy
- Emmanuelle Carpentier, assistance à maîtrise d'ouvrage

#### **Documentation et matériel disponible**

- Le dossier de la concertation
- La plaquette de présentation synthétique du projet et de la concertation
- Deux kakémonos qui présentent le dispositif de concertation et le projet



## Objectifs de la réunion

- Présenter le projet de manière la plus complète et accessible possible ;
- Eclairer le public sur le projet, son raccordement au réseau électrique, ses enjeux industriels, environnementaux et socio-économiques et les impacts du projet sur le territoire ;
- Permettre à toute personne de prendre connaissance des modalités d'information et de participation ;
- Permettre à toute personne de poser des questions et de formuler des observations et ainsi de contribuer au projet.

## Temps 1 - Propos introductifs

### Mot d'introduction de Maryse Vandepitte, maire de Boves

Maryse Vandepitte rappelle que TIAMAT a présenté le projet en toute transparence devant le Conseil municipal le 10 avril 2024 et que des procédures administratives sont en cours relative à la ligne pilote (permis de construire, enregistrement ICPE).

### Mot d'introduction d'Anne -Sophie Brunel, conseillère d'Amiens Métropole

Anne-Sophie Brunel explique la vision d'Amiens Métropole sur le projet : issu de la recherche de l'UPJV et du CNRS, intéressant d'un point de vue écologique et pour la souveraineté

énergétique car basé sur la technologie Sodium-ion, pourvoyeur d'emplois pour le territoire.

### **Mot d'introduction d'Hervé Beuffe, président de TIAMAT**

Hervé Beuffe explique l'historique du projet porté par TIAMAT et les étapes du projet. Il précise que la ligne pilote expérimentale, qui bénéficie d'une autorisation d'exploiter et d'un permis de construire, sera mise en place dans un premier avant le développement des tranches industrielles.

### **Mot d'introduction de Mohammed Bel Gahla, pilote de projet chez RTE**

Mohammed Bel Gahla présente RTE, qui assure la maîtrise d'ouvrage des installations de raccordement de l'usine TIAMAT au réseau public de transport d'électricité.

### **Le mot des garantes (Anne-Marie Royal)**

Anne-Marie Royal présente la CNDP et rappelle les principes de l'article 7 de la charte de l'environnement

*« Toute personne a le droit ... d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par des autorités publiques et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »*

Elle rappelle le processus de concertation préalable, les missions des garantes, les étapes réglementaires qui suivront et les valeurs de la CNDP.

### **Mot d'introduction d'Emmanuel Moulard, secrétaire général**

Emmanuel Moulard précise le rôle de l'Etat sur le projet. Il a réuni toutes les parties prenantes pour permettre à TIAMAT de mesurer si l'industrialisation du projet dans la Somme était possible, avec une connaissance des procédures à respecter et des délais associés.

Il rappelle également l'intérêt du projet : solution pour décarboner et réduire les gaz à effet de serre émis sur le territoire, moindre dépendance aux ressources naturelles grâce à la technologie Sodium-ion

## **Mot d'introduction de Guy Penaud, maire de Glisy**

Guy Penaud, maire de Glisy, commune voisine de Boves, précise sa vision sur le projet. : né de la recherche de notre université de l'UPJV, projet innovant, créateur d'emplois directs et indirects.

## **Temps 2 - Présentation du dispositif de concertation préalable**

Emmanuelle Carpentier présente le dispositif de concertation préalable mis en place afin de permettre à chacun de s'informer, de s'exprimer et de poser les questions qu'il souhaite.

Il est également rappelé qu'un site dédié à la concertation est mis en place, qui permet à chacun de s'informer sur le projet, d'accéder à toute la documentation, de poser des questions, de contribuer et de prendre connaissance des autres questions et contributions.

## **Temps 3 - Présentation du projet, de son raccordement au réseau électrique et des impacts du projet sur le territoire**

Hervé Beuffe présente le projet industriel de fabrication de batteries sodium-ion à Boves et ses impacts sur le territoire. Mohammed Bel Gahla présente le raccordement du projet au réseau électrique RTE.

Cf [2025\\_04\\_29\\_reunion-lancement-concertation-TIAMAT.pdf](#)

## **Temps 4 – Temps d'échange avec le public**

Suite à cette présentation, s'ouvre un temps d'échanges avec le public durant lequel les participants soulèvent plusieurs questions et remarques sur les effets du projet sur le territoire. Les questions et observations du public apparaissent en italique.

### **1<sup>ère</sup> intervention du public**

*C'est vrai que ça paraît un gros projet. Effectivement c'est quand même à terme 2000 emplois. C'est toujours bon à prendre effectivement dans notre pays où l'industrialisation elle est, comment dirais-je, battante et effectivement, là on progresse. Ceci dit, moi je suis un peu surpris que ce projet est déjà un peu ficelé.*

*J'aurais souhaité, en tant que citoyen de Boves qu'on démarre par des questions. Moi, je l'ai découvert dans le courrier Picard très récemment et j'étais un peu déçu parce que on voit déjà les photos en 3D du bâtiment, on voit que le terrain est déjà un peu réservé quelque part et moi*

*j'aurais souhaité que ce terrain reste agricole. Est -ce qu'il n'y a pas des friches industrielles ? Est -ce qu'il n'y a pas à Amiens Nord des possibilités ? Ce d'autant qu'on apprend que la consommation électrique est assez importante. Et être à Amiens Nord à côté des grandes lignes électriques qui arrivent pour alimenter Amiens et la zone industrielle, le circuit électrique est un peu plus court que là où il faut amener l'électricité.*

*Ensuite, il y a le problème de la route. La route Amiens- Rouen est la seule route qui est là, mais cette route, elle est déjà très encombrée depuis l'arrivée d'Amazon. A partir de 16h00, ça bouchonne. Là, avec non seulement les salariés qui vont aller travailler de façon postée, mais aussi les transports des matériaux (parce qu'évidemment il y aura des matériaux qui vont être amenés par camion), je me dis qu'avoir une voie ferrée, ça aurait été intéressant. A Amiens Nord, il y a la voie ferrée. Elle sert pour transporter surtout les marchandises. Cette voie ferrée, elle n'est pas prévue pour les voyageurs, mais cette voie ferrée existe. Donc mon interrogation c'est pourquoi à Boves plutôt que, sur une friche industrielle sur Amiens Nord.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

TIAMAT a étudié différentes options de foncier, y compris la réutilisation de foncier existant. En particulier, l'option d'une implantation à Rouen au bord de la Seine a été étudié. Cette option n'a pas pu être retenue. Et TIAMAT n'a pas trouvé de foncier qui réponde au besoin du projet sur Amiens Nord. Par ailleurs, le site se situe sur l'un des secteurs de la ZAC Jules Verne 2, dont la vocation est d'accueillir des activités industrielles.

Concernant l'impact du projet sur le trafic routier, à terme, il y aura environ 600 personnes qui vont se croiser pour la relève des équipes. Ces relèves auront lieu en dehors des heures habituelles de pointe de circulation (entre 07h00 et 10 h00 puis entre 16h00 et 18 h00). TIAMAT portera une attention particulière au sujet du trafic routier et sollicitera la Métropole en collaboration avec ses futurs voisins.

Enfin, apporter les matières premières par voie ferrée n'est pas envisageable (matières peu adaptées à ce type de transport, volume insuffisant).

### **Réponse d'Anne-Sophie Brunel (Amiens Métropole)**

Il n'y a pas de friche industrielle au Nord et la zone industrielle Nord est pleine. Elle est remplie d'entreprises. La Métropole étudie les possibilités d'accueil sur notre territoire de nouvelles entreprises mais le foncier se fait très rare, notamment avec l'encadrement des lois au niveau national concernant l'artificialisation des sols. Par ailleurs, la Zac Jules Verne est dédiée à l'accueil des entreprises et ce n'est déjà plus de la terre agricole entre guillemets.

## **2<sup>ème</sup> intervention du public**

*Je voudrais d'abord remercier les intervenants, que ce soient les représentants de Tiamat ou les représentants de l'État, les élus locaux ou métropolitains ainsi que les représentants de la CNDP. J'ai 3 questions, l'une qui n'est pas liée à la présentation et les 2 autres qui en résultent, ainsi qu'une question relative peut-être à la méthode.*

*La première question, elle a trait à la ZAN qui, je comprends, impose des limites sur l'artificialisation des sols. Où se situe ce projet par rapport aux contraintes imposées par cette loi ? Je pense que c'est une question dirigée aux élus et aux représentants de l'État. Ensuite en ce qui concerne la présentation. Vous nous avez dit que ce projet nous rendrait moins dépendants des ressources minières. Pourriez-vous élaborer ? C'est mon premier contact avec ce projet et il y a énormément d'informations. On évoque la fabrication des batteries. Qu'en est-il de la fin de vie des batteries et de leur éventuel recyclage ? Et puis enfin, en termes de méthodologie, je comprends que pour avoir une bonne compréhension de ce projet, il faudrait en fait suivre toutes les présentations ou en tout cas plusieurs d'entre elles, parce que la présentation est très dense et le temps des questions est limité.*

### **Réponse d'Emmanuel Moulard (Secrétaire Général)**

Emmanuel Moulard rappelle les principes de la loi climat et résilience ayant instauré le dispositif ZAN et précise que le réflexe des services de l'Etat est d'inciter à implanter un projet industriel sur une friche lorsque c'est possible.

### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

TIAMAT recyclera dans un premier temps ses rebuts de production (traitement et récupération des composants, notamment le vanadium, le carbone et l'aluminium). TIAMAT a un projet pour envisager une unité de traitement de rebuts de production et les recycler dans la création de matière. Par ailleurs, la réglementation obligera les acteurs, dont TIAMAT, à recycler un énorme pourcentage des batteries qui sont produites. Les organismes de recyclage devront être organisés pour pouvoir gérer toutes les chimies dans les bons circuits de recyclage.

### **Réponse de Joana Janiw (CNDP)**

Le dispositif de concertation qui vous a été présenté tout à l'heure a été élaboré en collaboration avec les garantes.

L'apanage d'une réunion de lancement, c'est qu'il y a beaucoup d'informations. Sur les réunions suivantes, qui seront thématiques, on ira plus vite sur la partie présentation.

Les garantes garantissent le droit à l'information et le droit à la participation. Au titre du code de l'environnement, plusieurs choses doivent être examinées dans cette concertation :

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site [Accueil - Concertation TIAMAT](#)

l'opportunité du projet, les impacts socio-économiques, les impacts environnementaux, les solutions alternatives. Vous avez le droit jusqu'au 22 juin, fin de la phase d'expression, de poser autant que vous le voudrez toutes vos questions.

### **3<sup>ème</sup> intervention du public**

*Est- ce que le site de Tiamat sera un site Seveso?*

#### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

Les classements de ce type-là dépendent de la quantité de produits chimiques et en l'occurrence, de composés organiques, inflammables qui sont manipulés.

La ligne pilote ne sera pas classée SEVESO. Au-delà, TIAMAT prévoit pour les tranches industrielles de bannir l'usage des solvants organiques et de passer 100% de ses électrodes en usage aqueux.

### **4<sup>ème</sup> intervention du public**

*Sur ce sujet des produits chimiques, je comprends la préoccupation que vous avez pour les salariés. Un tel processus de fabrication représente-t-il une dangerosité pour l'environnement et pour la population de Glisy ou même des personnes qui passent sur l'autoroute ?*

#### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

L'utilisation de composants organiques volatils pour fabriquer l'électrode positive fait l'objet d'une réglementation très précise. Les solvants sont recondensés et les valeurs limites d'émission prévues par la réglementation seront respectés. Le processus sera surveillé en permanence avec des capteurs et des dispositifs de sécurité conformément à la réglementation.

### **5<sup>ème</sup> intervention du public**

*Ma question, au vu de l'importance de l'investissement en termes d'argent public, concerne la pérennité des emplois. Est-ce qu'on a des garanties en termes de nombre d'emplois qui vont être créés et également sur la durée ?*

#### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

La stratégie de TIAMAT est de monter une ligne pilote puis de développer les tranches industrielles. Par ailleurs, les subventions de la Métropole sont liées au nombre réel d'emplois créés.

### **6<sup>ème</sup> intervention du public**

*Votre entreprise va-t-elle fonctionner en 3x8 ou pas ?*

#### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

L'usine fonctionnera en continu, donc nous serons organisés en 5x8 pour pouvoir fonctionner aussi le week-end.

### **7<sup>ème</sup> intervention du public**

*Si je lis bien, votre usine semble être un modèle dans plein de domaines, vous êtes novateur et je n'en doute absolument pas. Apparemment, vous ne générez pas d'odeurs, super. Vous ne générez pas de bruit sauf ceux inhérents aux camions et au transport. Ok, donc en l'occurrence, par rapport à certaines parties de Boves qui sont à proximité de votre entreprise et donc à côté aussi d'Amazon, dont on sait qu'elle est quand même génératrice de nuisances, vous nous garantissez une entreprise qui ne sera pas une gêne pour les gens vivant aux alentours proches de cette entreprise ?*

#### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

Le projet a effectivement un impact sur le trafic routier. Il n'est pas source de nuisances olfactives.

### **8<sup>ème</sup> intervention du public**

*Par rapport au transport, c'est une vraie alerte. Effectivement, il y a quand même 665 emplois de journée. En plus, il y a les sous-traitants. Donc tout ça va se télescoper. Donc il y a une vraie alerte avec le rond-point qui alimente la zone autoroutière. C'est un vrai enjeu.*

#### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

TIAMAT travaillera sur ce sujet avec la Métropole et entend également promouvoir la mobilité douce.

### **9<sup>ème</sup> intervention du public**

*Un vrai enjeu avec la Métropole. Avec AMETIS, on a une ligne 13 qui passe à proximité mais quand on regarde les horaires, c'est une fois par heure, donc assez faible.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

TIAMAT apportera les informations sur les besoins de mobilité à la métropole. Les pics de trafic liés aux relèves pour les emplois postés seront à 5h00, 13h00 et 21h00, soit en dehors des heures de pointe de circulation. TIAMAT souhaite aussi favoriser l'utilisation des transports en commun.

### **10<sup>ème</sup> intervention du public**

*On a entendu les responsables de Tiamat nous dire, on souhaite s'implanter à Amiens, mais si on a une meilleure proposition ailleurs, on ira s'installer ailleurs. Finalement, pourquoi cette implantation à Amiens ? Est-ce que ce sont les 38% en aide publique qui ont fait la différence ? Ce qui me paraît beaucoup pour un projet, un très beau projet, mais un projet privé.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

Les 38% d'aides publiques ne dépendent pas du choix d'implantation et intègrent des mesures nationales. Les critères de choix du site d'implantation sont le foncier disponible, la concurrence avec d'autres projets industriels ayant recours aux mêmes types de compétences et gros consommateurs d'électricité, l'existence d'un socle de compétences industrielles dans le territoire. Il y a une aide de la métropole de 1,3 M€, qui est conditionnée par l'emploi réellement créé. Cette aide n'a pas été décisive dans le choix.

### **Réponse d'Anne-Sophie Brunel (Amiens Métropole)**

L'aide d'Amiens Métropole est d'1,3 M€. (aide à l'immobilier). Elle est attribuée en fonction du nombre d'emplois créés. C'est 3000€ par emploi créé (équivalents temps plein). Elle correspond à 3000 \* 442 emplois, c'est-à-dire aux emplois pour la première phase.

### **11<sup>ème</sup> intervention du public**

*On a tous entendu parler de la logistique, des mouvements de véhicules. Je compte beaucoup sur Amiens Métropole pour un aménagement cohérent pour les entreprises. Mais je demanderai aussi que toutes les entreprises qui sont là mettent en place une forme de charte de comportement pour les salariés pour la circulation. Je pense que ce n'est pas forcément que de la réglementation, c'est aussi du comportement. Une dernière question d'un point de vue sécurité. Il n'y a pas de risque d'après ce que vous dites. Mais en fin de compte, c'est souvent un système de cascade. C'est l'ensemble du périmètre qu'il faut regarder. Ce n'est pas qu'une seule usine. Globalement, c'est comment on peut sécuriser l'ensemble du secteur.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

Sur le premier point, des journées de sensibilisation ont été organisées dans certaines entreprises par la sécurité routière avec pour effet la prise de conscience des participants sur leur propre comportement et ses conséquences.

Concernant le deuxième point, le SDIS devra connaître chacune des activités des différentes usines du secteur et les conduites à tenir en cas d'incident dans l'une d'elles.

### **12<sup>ème</sup> intervention du public**

*Vous êtes à 36 millions de cellules en 2030, avec 2000 et quelques personnes. J'ai l'impression que le chiffre de 36 millions n'est pas tellement élevé par rapport à l'effectif. Est-ce que ça veut dire qu'il y a une capacité de robotisation qui arriverait en cours de route pour augmenter la cadence ou simplement l'usine est déjà rentable avec ce niveau de robotisation ?.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe (TIAMAT)**

Pour la fabrication de batteries, l'automatisation a ses limites. En particulier, le cœur du process est relativement peu automatisable au-delà de ce qu'il est aujourd'hui.