



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 partage des contributions du 17 juin 2025

Organisation

Date : mardi 17 juin de 18H00 à 20H00

Lieu : salle des fêtes de Boves

Intervenants

- Maryse Vandepitte, maire de Boves
- Hubert de Jenlis, maire d'Amiens
- Mohamed Bel Gahla, pilote de projet chez RTE
- Alain GEST, président d'Amiens métropole,
- Arnaud RIQUIER (DGA pour Amiens et Amiens Métropole en charge de l'attractivité)
- François BOLL (chef du service Mobilité Amiens métropole et ville d'Amiens)
- Emmanuel MOULARD secrétaire général et sous préfet d'Amiens
- Tiamat : Hervé Beuffe président, Denis Falck directeur industriel, Eleuthère De Meyer DRH et Christophe Begis DSI
- Anne-Marie Royal, garante de la Commission nationale du débat public
- Joana Janiw, garante de la Commission nationale du débat public
- 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

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

- Rappeler les grandes lignes du projet et rendre compte de la concertation lancée le 29 avril et qui se clôture le 22 juin 2025,
- Partager les premiers enseignements de la concertation, y apporter des réponses, ainsi que des éclairages complémentaires sur le projet et les prochaines étapes,
- Permettre à toute personne de poser des questions et de formuler des observations et ainsi de contribuer au projet.



Temps 1 - Propos introductifs

Emmanuelle Carpentier accueille le public, présente les intervenants de la réunion, plusieurs représentants de l'entreprise TIAMAT et le co-maître d'ouvrage RTE, représenté par Mohamed Bel-Gahla.

Elle précise les principaux objectifs de cette réunion (partage des premiers enseignements de la concertation, premières réponses du maître d'ouvrage, prochaines étapes).

Intervention de madame le Maire de Boves, Maryse VANDEPITTE

Madame le Maire remercie les participants de leur présence, les dirigeants de l'équipe de TIAMAT pour l'organisation de cette concertation préalable sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a permis de discuter de l'opportunité du projet, de ses objectifs, des enjeux socio-économiques et environnementaux. L'initiative de TIAMAT s'inscrit dans l'esprit démocratique français.

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

Intervention d'Hubert de JENLIS (Maire Amiens)

Monsieur le Maire souligne l'importance du projet pour l'emploi et l'attractivité d'Amiens et de Boves et estime qu'il serait dommage de passer à côté d'une telle opportunité. Il apprécie la tenue des nombreuses réunions de concertation qui permettent à chacun de s'exprimer. Il se dit personnellement attaché au développement des entreprises locales, et particulièrement à TIAMAT, qui mise sur une technologie exceptionnelle et prometteuse. Il rappelle le potentiel de création d'emplois (440 à court terme, et trois fois plus à l'avenir).

Temps 2 –Le mot des garantes de la CNDP Anne-Marie Royal et Joana Janiw

Aujourd'hui, la parole est donnée principalement au public car il reste seulement cinq jours de concertation. Monsieur le sous-préfet prendra également la parole à la fin pour répondre aux questions. La concertation est une obligation légale pour TIAMAT, qui dépasse le seuil de 300 millions d'euros. Cette concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs, des enjeux socio-économiques, des impacts environnementaux et d'intégration du projet dans le territoire. Elle peut aussi porter sur des solutions alternatives, voire sur l'absence du projet, ainsi que sur les modalités d'information et de participation du public après cette concertation préalable.

Cette réunion est la dernière de la phase de concertation préalable, elle est destinée à recueillir des retours sur l'information donnée et la participation du public, et à faire une reddition des comptes. Il s'agit de vérifier que toutes les questions ont reçu ou recevront des réponses. Cependant, la CNDP exprime certaines réserves, notamment sur la temporalité du projet : la ligne pilote et le projet industriel sont situés sur le même terrain, ce qui complique la concertation car le choix du site est déjà fait et ne peut plus être remis en cause. De plus, la ligne pilote entraîne déjà des impacts, ce qui limite l'étude d'alternatives.

Cette situation est particulière ; il est rare qu'un projet soit déjà engagé sur le site au moment de la concertation, surtout avec une temporalité aussi courte. Des questions subsistent notamment sur la consommation de foncier agricole et la biodiversité. Ces points sont mis en avant dans certains cahiers d'acteurs, ce qui rend le rôle des garantes de la concertation difficile.

Après cette réunion, le bilan des garantes sera rendu au plus tard le 22 juillet, avec ensuite la possibilité pour les porteurs du projet de compléter les éléments manquants et d'affiner leurs réponses dans son bilan jusqu'au 22 septembre. A l'issue de cette période de 3 mois pendant laquelle il n'est pas prévu de procédure d'information en dehors des publications des bilans, soit le dossier sera complet pour engager la procédure d'autorisation avec la procédure d'enquête publique, soit une phase de concertation continue sera mise en place avant l'enquête publique. Le dialogue avec vous, le public, peut donc se poursuivre jusqu'à la fin de l'enquête publique. C'est seulement à l'issue de ces procédures que l'État de disposera de tous les éléments nécessaires pour prendre sa décision.

Temps 3 – Rappel des grandes lignes du projet et premiers enseignements de la concertation : Hervé Beuffe, président de TIAMAT

La situation est complexe car le site comprend à la fois une ligne pilote et un futur projet industriel, ce qui rend difficile la séparation des deux dans la concertation, telle qu'évoquée par Anne Marie.

Hervé Beuffe rappelle les grandes lignes du projet et présente les thématiques qui ressortent de la concertation que l'on peut regrouper en cinq axes :

- L'opportunité du projet et le choix du site d'implantation ;
- Les enjeux environnementaux, notamment le recyclage des batteries, la consommation d'eau et d'électricité, la préservation de la biodiversité et la compensation écologique ;
- L'intégration du projet dans le territoire, avec beaucoup de questions sur le trafic routier, l'accès au site, les transports en commun, et l'artificialisation des terres agricoles ;
- Les retombées socio-économiques avec le calendrier de recrutement, la formation, le profil des futurs salariés, les aides publiques ;
- Le projet industriel en lui-même, son calendrier, les marchés visés, la fabrication des batteries et l'approvisionnement en matières premières.

Cf [2025_06_17_reunion-partage-contributions-Vdef.pdf](#)

Emmanuelle CARPENTIER

Emmanuelle Carpentier présente les rendez-vous de la concertation qui ont été organisés, avec plus d'une trentaine d'interlocuteurs qui se sont mobilisés dans ce cadre, réunions qui ont permis d'aborder toutes les thématiques prévues par le code de l'environnement. Sur le volet digital, la concertation enregistre plus de 2400 vues sur le site, 1250 sessions ouvertes, 850 utilisateurs recensés et plus de 200 téléchargements de documents. Seize questions ou avis ont été postés en ligne au 13 juin, toutes ont reçu une réponse, et deux nouvelles questions arrivées depuis attendent encore une réponse. Des contributions formelles, comme celle du Conseil de développement du Grand Amiénois, ont aussi été reçues et publiées sur le site.

Hervé BEUFFE (CEO TIAMAT)

Sur le volet **intégration du projet dans le territoire**, les préoccupations autour des enjeux de mobilité (trafic routier, modalités d'accès au site, charte de comportement pour les employés, transports en commun,...) sont fortement ressorties dans le cadre de la concertation. La question de l'artificialisation de terres agricoles a également été abordée.

TIAMAT reconnaît que la question de la mobilité est un enjeu central, et s'engage à travailler avec toutes les parties prenantes concernées, dont Amiens Métropole et les voisins, notamment Amazon, pour faire progresser ce sujet. L'objectif est de lancer, d'ici la fin de l'année, un groupe de travail pour trouver des solutions sûres et viables, même si cela demande du temps et des moyens. Cette démarche collective est indispensable pour que la situation évolue et que la sécurité des usagers soit assurée.

1^{ère} intervention du public

Votre bâtiment va être très haut (représenter deux fois Amazon en hauteur à peu près), donc ça va être gigantesque. Il aurait été intéressant d'avoir une maquette pour se rendre compte. On a vu un visuel vu de haut et une photo mais qui correspond à la ligne pilote. On ne voit pas du tout la hauteur des bâtiments. Et si je comprends bien, votre bâtiment va représenter un immeuble de 17 étages.

Réponse de Hervé BEUFFE (CEO TIAMAT)

Le projet est encore en phase de conception et de nombreux détails, notamment architecturaux, ne sont pas arrêtés. Les bâtiments industriels prévus sont traditionnellement hauts, la hauteur limite prévue dans les prescriptions de la ZAC est de 35 m, mais l'équipe cherche à limiter la hauteur pour réduire l'impact visuel et les coûts, tout en tenant compte des contraintes techniques. Pour la ligne pilote, la hauteur initialement envisagée est déjà revue à la baisse, autour de vingt mètres, et la même logique s'appliquera à la future extension. Il s'agit de trouver un compromis entre la hauteur des bâtiments et la surface occupée, car plus le bâtiment est bas, plus il prend de place au sol. L'équipe reste attentive à l'intégration du projet dans le paysage, en adaptant la hauteur selon les contraintes du terrain, notamment entre le côté autoroute, où le site sera enterré, et l'autre côté, en surplomb. Le projet évolue donc encore, avec la volonté de s'intégrer au mieux dans l'environnement local.

Nous allons entrer dans les procédures de permis de construire pour la partie industrielle, objet de la concertation, selon le calendrier qui vous sera présenté dans cette réunion. Les détails des dispositions architecturales seront connus à ce moment-là, mais aujourd'hui, nous avons une connaissance préliminaire de sa réalité physique. Une enquête publique se fera lorsque le projet sera défini de manière détaillée.

2^{ème} intervention du public

35 mètres, c'est quand même très haut.

Réponse de Hervé BEUFFE (CEO TIAMAT)

Sur la ligne pilote, nous avons déjà réduit la hauteur et nous n'avons pas l'intention d'utiliser la hauteur maximale permise par les prescriptions de la ZAC.

3^{ème} intervention du public

Vous évoquez des enjeux d'aménagement du territoire. Est-ce qu'on pourrait avoir la réaction des autorités locales sur leur contribution éventuelle à ce soutien-là ? J'imagine qu'il y a des enjeux financiers derrière. Qui va payer ? Ça va être pour notre poche où est-ce que les autorités vont nous aider ?

Hervé BEUFFE (CEO TIAMAT)

Je n'ai pas dit qu'on allait faire, j'ai dit qu'on allait commencer à rassembler tout le monde autour de la table pour voir ce qui était possible de faire. Et évidemment à un moment donné, il y aura peut-être une contribution à apporter. A ce moment-là, on se posera cette question. Aujourd'hui l'engagement de TIAMAT est d'initier ce groupe de travail avec les acteurs concernés, sans idée préconçue. Un des résultats qui en sortira sera ce qu'il faut faire et qui va payer.

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

Arnaud RIQUIER (DGA pour Amiens et Amiens Métropole en charge de l'attractivité)

La métropole entend chercher à trouver des solutions techniques et fonctionnelles pour offrir des alternatives à la voiture. Le site de la ZAC s'étend vers l'est, ce qui pose de nouveaux défis, et toutes les réponses ne sont pas encore disponibles car il faut intégrer des simulations de flux, d'horaires et de volumes de personnes. Une collaboration avec Amazon, voisin du site, est envisagée pour mutualiser les efforts.

Les infrastructures dépendent aussi d'autres acteurs, comme le département, et pas seulement d'Amiens Métropole. La métropole envisage de travailler sur des voies douces et la sécurisation des accès, ainsi que sur l'amélioration des transports en commun, en étudiant les impacts sur le réseau, les cadencements et les aspects financiers. François Boll, ingénieur spécialisé, apportera des compléments techniques sur ces sujets.

François BOLL (chef du service Mobilité Amiens métropole et ville d'Amiens)

Pour se rendre au site, il y a quatre moyens. Le premier moyen est la voiture. Le deuxième est le bus. Le troisième moyen c'est à pied et après c'est en vélo. Le train pourrait être aussi envisagé mais il doit se finir par le bus ou en vélo ou à pied.

Le premier moyen de transport, la voiture, reste le principal moyen de transport pour accéder au site, représentant un peu plus de 50% des déplacements dans la métropole d'Amiens. Avec 2200 personnes en 3x8, cela fait environ 700 personnes par heure au maximum, ce qui, après analyse, n'engorge pas les giratoires existants (taux de capacité passant de 62% à 73%). La circulation automobile n'est donc pas considérée comme problématique à ce stade.

Le deuxième moyen sont les transports en commun, qui en revanche posent plus de difficultés. La ligne Nemo 1 ne va pas jusqu'à Amazon ou TIAMAT, et s'arrête au pôle Jules Verne, obligeant à une correspondance avec la ligne 13, qui ne passe qu'une fois par heure. Cela limite fortement l'attractivité du bus, d'autant que la part modale du bus reste faible (environ 10%), soit une soixantaine de salariés par heure. Il n'est pas envisagé d'augmenter la fréquence ni d'étendre Nemo 1, mais la création d'un nouvel arrêt de la ligne 13, après celui d'Amazon directement devant TIAMAT, semble possible à moindre coût.

Enfin, venir à vélo ou à pied est aujourd'hui très compliqué car la RD 934 n'est pas adaptée ni sécurisée pour ces mobilités. Une voie verte pourrait être envisagée mais il faudrait traverser la départementale, ce qui impliquerait la construction d'un pont (passage piéton refusé par le Conseil Départemental). Ce type d'aménagement représente des coûts importants et nécessite donc une réflexion approfondie avec les partenaires concernés.

Hervé BEUFFE (CEO TIAMAT)

Hervé Beuffe rappelle que des solutions doivent être trouvées pour répondre aux enjeux soulevés.

Concernant le volet des enjeux environnementaux, les préoccupations portent sur la protection de la biodiversité locale (notamment l'impact du projet sur le bois du Grassouillet, une zone boisée concernée par la construction), les risques de pollution atmosphérique, de nuisances olfactives, de bruit, la gestion des déchets et le traitement des eaux usées, la consommation d'électricité et d'eau du site, la capacité des réseaux locaux à supporter ces besoins sans mettre en péril l'alimentation de la métropole.

TIAMAT a répondu à beaucoup de tous ces points-là. Le recyclage des déchets de production et des batteries en fin de vie est un point central, avec l'objectif de réintroduire les matériaux récupérés dans la fabrication. Les risques industriels, tels que l'incendie ou l'explosion, ont été évoqués, mais la technologie sodium-ion est plus stable et moins dangereuse que le lithium-ion. Toutes ces thématiques seront approfondies dans les futures études d'impact.

Face à ces préoccupations, TIAMAT adapte son projet. Le défrichement du bois du Grassouillet sera phasé pour laisser le temps aux espèces de se relocaliser progressivement sur les nouvelles surfaces boisées qui seront développées au titre de la compensation avant la suppression totale de leur habitat. Les aménagements sont revus pour permettre ce phasage, notamment en modifiant l'implantation de certains équipements comme les parkings. L'idée est de créer une continuité écologique pour les espèces locales, en ne supprimant qu'une partie du bois au début et en retardant le reste du défrichement.

Sur la question de l'eau, TIAMAT prend conscience de l'importance des volumes consommés et envisage d'étudier la récupération des eaux de pluie, notamment pour les sanitaires, pour limiter l'utilisation d'eau potable issu du réseau.

Enfin, la consommation électrique est prise en compte : les besoins du projet sont importants et son impact carbone est analysé. Même si le mix électrique français est décarboné, des études sont faites pour limiter la consommation électrique du projet soutiré du réseau. Des panneaux photovoltaïques seront intégrés. La récupération de chaleur fatale est aussi envisagée.

Mohammed BEL-GAHLA (RTE)

RTE explique que chaque nouveau projet industriel nécessite une étude approfondie du réseau électrique et des éventuels travaux à réaliser afin de garantir une alimentation fiable pour tous.

RTE précise par ailleurs que l'intensité carbone de l'électricité affiché dans la présentation correspond au facteur d'émission constaté en 2024 et qu'en juin 2025, celui-ci est d'environ 19 gCO₂ par kWh.

Denis FALCK (Directeur Industriel TIAMAT)

Denis Falck aborde le sujet du recyclage des batteries, avec, d'une part, la gestion des rebuts générés lors de la production, qui feront l'objet d'un tri pour récupérer des matières valorisables comme le vanadium, le carbone ou l'aluminium, et, d'autre part, le recyclage des batteries en fin de vie.

Concernant les risques technologiques, la technologie sodium-ion est reconnue comme plus stable que le lithium, avec un risque moindre d'emballement thermique, d'explosion ou

d'incendie. En cas d'incident, le bâtiment est conçu pour isoler les zones à risque avec des murs coupe-feu et des systèmes automatiques de détection et d'extinction dans les espaces concernés.

Pour la gestion des déchets, tout est pensé dès la conception : tri systématique, récupération à chaque étape du process, et aucun rejet dans le tout-à-l'égout. Sur la commune de Boves, des questions sur la pollution olfactive sont soulevées, mais le process industriel ne génère pas d'odeur particulière. Pour le bruit, les équipements les plus bruyants (pompes, systèmes d'aspiration) sont isolés dans des pièces spécifiques ou placés en hauteur, afin de limiter l'exposition des salariés.

Les rejets atmosphériques respecteront les normes réglementaires et l'éclairage du site sera limité au strict nécessaire pour la sécurité afin de ne pas générer de pollution lumineuse. Des études d'impact sur la santé seront menées. Enfin, TIAMAT s'engage, en fin d'exploitation, à remettre le site en état pour éviter de laisser une friche industrielle présentant un risque pour la population de Boves.

4^{ème} intervention du public

C'est un peu inquiétant ce que vous dites, avec cette hypothèse d'arrêt d'activité ?

Denis FALCK (Directeur Industriel TIAMAT)

La question qui nous a été posée est que se passe-t-il si TIAMAT arrête son activité. C'est un risque qui peut toujours exister pour toute activité industrielle et la question est que faisons-nous dans ce cas-là ? Il y a un devoir auquel TIAMAT s'est engagé qui est de remettre en état, de dépolluer et de déconstruire ce qui aura été fait. Bien sûr, ce n'est pas la perspective dans laquelle on se projette.

Mohammed BEL-GAHLA (RTE)

Mohammed BEL-GAHLA explique que le raccordement électrique du projet se fera par une liaison souterraine de 50 mégawatts avec un niveau de tension de 90 000 volts. Le tracé précis de cette liaison n'est pas encore défini : il sera déterminé en concertation avec toutes les parties prenantes, en partant du poste de Quennois jusqu'au site TIAMAT. Le principe est de minimiser l'impact sur la zone traversée et de compenser tout impact définitif.

En général, une liaison souterraine a peu ou pas d'impact permanent. L'essentiel des perturbations se produit pendant les travaux lorsqu'il faut creuser une tranchée. L'aire d'étude sera fixée avec les parties concernées, puis tous les impacts potentiels (écologiques, sur l'habitat, sur le patrimoine) seront identifiés. Des fuseaux de moindre impact seront proposés et le sous-préfet choisira le tracé le plus adapté.

Après les travaux, seule une servitude de 5 mètres de large subsistera (2,5 m de chaque côté du câble enfoui), interdisant toute construction ou travaux spécifiques sur cette bande, mais l'activité agricole pourra continuer normalement. Ce dispositif vise à limiter au maximum les impacts durables du raccordement électrique.

Denis FALCK (Directeur Industriel TIAMAT)

Concernant le volet des enjeux socio-économiques, les échanges ont particulièrement portés sur les emplois que ce projet va amener, la quantité d'emplois, l'évolution des recrutements, les profils et sur la formation associée à ces emplois.

Eleuthère DE MEYER (Responsable RH TIAMAT)

Eleuthère de Meyer explique que l'équipe anticipe déjà les besoins en emploi et en recrutement pour accompagner la montée en puissance du projet, en lien avec l'évolution de la construction de l'usine jusqu'en 2032. L'objectif est de ne pas attendre l'ouverture du site pour chercher les futurs salariés, mais de miser sur l'anticipation, la formation et l'accompagnement des profils nécessaires, afin que certains puissent déjà apprendre et transmettre leur savoir.

Plusieurs options sont envisagées : s'appuyer sur les compétences internes, tirer parti des expériences d'autres projets similaires (notamment dans la vallée de la batterie) et collaborer avec des partenaires spécialisés dans la formation et l'accompagnement.

Des contacts et des pistes concrètes sont déjà amorcés avec différents partenaires, écoles et organismes de formation. Les besoins sont classés en trois grandes familles de métiers : l'industrialisation, la production et les fonctions support. TIAMAT prévoit d'accompagner le développement du site au fil des différentes étapes de livraison en s'appuyant sur l'opportunité que représente ce projet pour le territoire de Boves et de l'amiénois.

Denis FALCK (Directeur Industriel TIAMAT)

Sur le projet industriel, et notamment son opportunité, les questions posées challengent la nécessité de créer une nouvelle usine pour fabriquer des batteries, l'intérêt de la technologie sodium-ion par rapport aux autres solutions techniques.

Pour répondre à ces interrogations, Denis Falck revient sur les marchés ciblés par la technologie sodium-ion, qui ne vise pas la mobilité électrique classique mais des niches spécifiques où ses avantages sont décisifs.

Cf [2025_06_17_reunion-partage-contributions-Vdef.pdf](#)

Denis Fack rappelle que la technologie sodium-ion ne nécessite ni lithium, ni nickel, ni cobalt et utilise un seul métal de transition, l'oxyde de vanadium. De plus, le vanadium utilisé est un sous-produit de l'industrie du fer.

Enfin, Denis Falck rappelle que la ligne pilote correspond à une étape intermédiaire entre le laboratoire dont TIAMAT dispose actuellement au Hub de l'Énergie et la production de masse. La ligne pilote permet de valider les procédés avant le passage à la gigafactory, qui produira à grande échelle. Ce processus progressif permet de sécuriser les investissements et de s'adapter à la demande réelle du marché.

Concernant le sujet des solutions alternatives, la question du choix du site d'implantation de l'usine est revenu plusieurs fois. Plusieurs raisons expliquent cette décision. D'abord, il y a une

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

dimension historique : TIAMAT est basée à Amiens, où les travaux de recherche ont été menés pendant dix ans avec le CNRS et le LRCS. Cette proximité avec les équipes de recherche permet de rester à la pointe de l'innovation et de continuer à développer la technologie.

Ensuite, Amiens offre un bassin d'emploi adapté, avec du personnel ayant une expérience industrielle, ce qui est essentiel pour recruter les 2000 personnes nécessaires. Certaines compétences sont traditionnelles, d'autres seront développées en interne ou avec des partenaires pour former aux spécificités du process sodium-ion.

Le soutien local est aussi un atout majeur, notamment grâce à la CCI qui propose un accompagnement unique pour les nouveaux arrivants (aide à l'installation, logement, scolarité, accompagnement du conjoint). Ce type de service est rare en France et facilite le recrutement et l'intégration de nouveaux talents. Enfin, le critère décisif reste la disponibilité d'un terrain de 30 hectares, ce qui est très difficile à trouver. Après avoir passé en revue tous ces éléments, le choix de Boves, à seulement 10 km du centre de recherche LRCS, s'impose naturellement.

5^{ème} intervention du public

Comment expliquer qu'une zone industrielle de grande ampleur surgisse maintenant ici après Amazon ? Pourquoi nous n'avons pas été consultés dans le cadre de la procédure d'autorisation de la ZAC JV2?

Emmanuelle CARPENTIER

Concernant la création de la ZAC, il y a eu une procédure qui lui était propre avant, avec une étude d'impact qui lui était propre et une consultation. Elle a abouti à un arrêté portant décision de création de la ZAC Jules Verne 2. Ici nous sommes dans une procédure qui concerne le projet TIAMAT, qui arrive sur cette ZAC, mais ce sont des procédures complètement indépendantes.

6^{ème} intervention du public

Pourquoi n'avons-nous pas eu de communication à ce moment-là ?

Emmanuelle CARPENTIER

Je ne sais pas quelle était la communication qui a été faite spécifique à la ZA en vue de la création de la ZAC. Cette procédure a été gérée par la CCI.

7^{ème} intervention du public

En fait on se retrouve coincé alors qu'on ne l'avait pas demandé et que l'on ne nous en a jamais parlé. Et en plus, ce qui est encore plus surprenant, c'est que tout autour, on a toute une zone naturelle et on a une zone industrielle dessus.

Joana JANIW (garante de la CNDP)

Ce sont deux démarches distinctes, avec des niveaux de protection juridique différents. Pour le projet industriel, la concertation est encadrée et garantie par la CNDP, offrant ainsi une protection et une transparence accrues pour le public. À l'inverse, la procédure d'autorisation de la ZAC est

moins protectrice. On peut comprendre le sentiment d'irruption ou de manque d'information ressenti par les habitants. Le projet industriel, quant à lui, en est encore à une phase amont, où seuls les grands principes sont présentés, sans plans détaillés ou définitifs.

Alain GEST (Président Amiens Métropole)

Alain Gest précise que nous sommes au bout des terrains disponibles. TIAMAT s'installe sur la ZAC qui fait l'objet d'une extension, mais ensuite il n'y a plus de terrain libre. Lorsque la ZAC a été créée, il avait été spécifié que seules des industries non polluantes pourraient s'y implanter. Alain Gest souligne donc qu'il ne faut pas comparer cette zone à la zone industrielle nord, qui accueille des activités de toute nature, y compris des sites classés SEVESO. Ici, c'est différent : la ZAC accueille des entreprises non polluantes, comme Amazon ou TIAMAT, qui ne présentent pas de risques environnementaux majeurs et génèrent de nombreux emplois.

Et la quasi-totalité de la zone n'est pas industrielle, IGOL, Amazon et puis TIAMAT.

8^{ème} intervention du public

Pouvez-vous nous dire, qu'en termes de KPI¹ et de performance, seront suivis les niveaux de pollution, parce qu'on va se retrouver à un moment donné avec des nuisances. Il faut que vous mettiez en place des outils qui vous permettent de suivre et de nous garantir que c'est le moins possible polluant.

Emmanuel MOULARD (Secrétaire Général Préfecture de la Somme, Sous-Préfet d'Amiens)

Emmanuel MOULARD complète les éléments apportés par le président GEST, et répond à l'absence de concertation lors de la création de la ZAC, contrairement à ce qui se fait aujourd'hui pour le projet TIAMAT. Il explique que, lors de la création de la ZAC il y a 30 ans, il n'existait pas d'instances comme la CNDP pour organiser ce type de concertation publique. Il comprend ainsi la remarque sur le manque de concertation initiale, mais rappelle que les procédures et les exigences de l'époque étaient différentes de celles d'aujourd'hui.

Anne-Marie ROYAL (CNDP)

Anne-Marie ROYAL rappelle que tous les projets industriels dépassant 300 millions d'euros sont soumis à une procédure de concertation encadrée par la CNDP, avec des garants et un suivi particulier. Les projets en dessous de ce seuil, comme Amazon ou d'autres dans la zone, doivent simplement informer le public via des publications, mais ne sont pas obligés d'organiser une concertation formelle. Certains projets, même en dessous du seuil, choisissent tout de même de demander une concertation pour bénéficier de ses avantages, mais ce n'est pas une obligation.

Anne-Marie ROYAL entend aussi l'autre préoccupation exprimée dans la question, qui ne concerne pas seulement TIAMAT, sur le suivi des pollutions sur le territoire. Elle explique que, pour les entreprises classées Seveso, il existe un suivi strict, mais pour les autres entreprises, le suivi, même s'il est moins poussé, moins encadré existe mais il ne prévoit pas de comité de suivi associant riverains ou associations. Elle rassure sur le fait qu'il y a des contrôles, mais reconnaît que vu le niveau de risques ce n'est pas le même type de contrôle, qu'il y a moins d'information sur ceux-ci que pour les sites à risques majeurs.

¹ KPI est l'acronyme de Key Performance Indicator, ce qui signifie en français indicateur de performance clé ; il s'agit d'informations quantifiées pertinentes et mesurables souvent utilisées à des fins de suivi.

Joana JANIW (CNDP)

Joana JANIW rappelle le fait que chacun a le droit d'être contre le projet, même si cela peut sembler difficile ou culpabilisant face à la création d'emplois. La concertation est précisément l'espace pour exprimer son soutien ou ses réticences par rapport au projet. Ce cadre sert à questionner tous les aspects du projet qui inquiètent les habitants, qu'il s'agisse d'impacts, de risques ou de pollution. La garante de la CNDP encourage à argumenter les avis exprimés car c'est cela qui enrichit le dialogue avec le porteur de projet. L'objectif est de permettre un échange ouvert et constructif, où toutes les réticences ou interrogations ont leur place.

9^{ème} intervention du public

Je vais répéter ce que j'ai dit lors de la présentation à Glisy. TIAMAT nous certifie qu'il n'y aura pas de pollution et à priori on vous croit, de bonne foi, mais vous arrivez dans un contexte d'une commune qui est traumatisée. Et je profite des services de l'État qui sont là. Traumatisée par les odeurs de la SECODE qui nous pollue entre 3 et 4 fois par semaine. Traumatisés par l'inaction des services de l'État qui ne répondent pas. J'ai eu une réponse absolument lunaire de l'ARS la semaine dernière, qui dit ce n'est pas moi, c'est la DREAL. On a des gens qui commencent à penser à déménager de Boves. Donc TIAMAT effectivement, c'est un beau projet, c'est un projet amiénois, c'est un projet picard. On est tous sensibles là-dessus. Mais il arrive dans un contexte où la petite chose que va ajouter TIAMAT, c'est peut-être ce qui va faire déborder le vase.

Réponse d'Alain GEST (Président Amiens Métropole)

Alain GEST commence par reconnaître et comprendre les remarques exprimées, en précisant qu'elles sont liées au vécu des personnes et à d'autres projets, mais qu'elles ne concernent pas directement le projet TIAMAT, qui est un projet différent. Il souligne que l'entreprise s'est engagée dans une démarche transparente, avec une concertation ouverte où les sujets sont bien traités.

Alain GEST admet que le contexte actuel incite à la méfiance envers tout nouveau projet, ce qu'il comprend parfaitement. Puis, il évoque la SECODE, qui est une source d'inquiétude, mais précise qu'il ne faut pas le confondre avec TIAMAT. Il insiste pour que ce débat soit séparé, car la situation de la SECODE n'est pas liée au projet TIAMAT.

Ensuite, il rappelle que le projet TIAMAT se situe sur le territoire de Boves en raison du découpage de la ZAC, qui inclut aussi des parties au niveau des communes de Glisy et Blangy-Tronville. Il appelle à examiner le projet TIAMAT avec objectivité, tel qu'il est présenté et expliqué, en évitant de mélanger les débats ou de laisser d'autres problématiques parasiter la réflexion.

Emmanuel MOULARD (Secrétaire Général Préfecture de la Somme, Sous-Préfet d'Amiens)

Emmanuel MOULARD reconnaît les difficultés de voisinage avec l'exploitation de la SECODE et comprend la sensibilité des habitants à cette question. Il précise qu'il ne souhaite pas esquiver le sujet, même si ce n'est pas le thème de la présente réunion.

Il rappelle avoir déjà évoqué la situation de la SECODE en session publique du Conseil départemental, suite à des questions sur son exploitation. Comme pour toute entreprise à impact environnemental, la SECODE fait l'objet d'une autorisation environnementale qui encadre strictement son activité, notamment en matière d'émissions. Ces règles sont discutées et fixées avant le démarrage de l'entreprise, puis contrôlées régulièrement. La SECODE fait l'objet d'un

suivi par commission avec une visite annuelle. Depuis 20 mois, Emmanuel Moulard a déjà participé à deux commissions en présence de la maire, d'associations et de riverains. Il insiste sur la transparence de ces réunions d'information, où rien n'est caché.

Il évoque les nuisances olfactives ponctuelles signalées par les habitants et reconnues par la mairie, qui dégradent la qualité de vie et n'est pas une situation satisfaisante. Il précise que, au-delà de la commission annuelle, des visites régulières, parfois inopinées, sont effectuées, accompagnées de contrôles et de comptes rendus aux autorités. Des études ont également été demandées à la SECODE pour identifier les causes des odeurs. Chaque cause a été analysée et les résultats ont été présentés lors de la dernière commission en novembre. Certaines causes ont été expliquées, mais le problème persiste. Emmanuel MOULARD affirme que, selon les rapports disponibles, aucune émission ne dépasse aujourd'hui les seuils sanitaires réglementaires, mais il prend très au sérieux le ressenti des habitants. Il conclut en assurant que le suivi de la SECODE reste une priorité, que la recherche des causes des nuisances continue, et que la transparence reste de mise.

Temps 4 – Calendrier du projet et prochaines étapes

Emmanuelle CARPENTIER

Après la concertation publique, la prochaine étape du projet sera le lancement des démarches pour obtenir les autorisations administratives nécessaires au développement des différentes tranches industrielles. Le dépôt de la demande d'autorisation environnementale, initialement prévu pour la fin de l'année, pourrait être légèrement décalé.

Lors de l'instruction de cette demande, une consultation du public aura lieu, sous forme d'enquête publique, comme le veut la procédure. Pour chaque tranche industrielle, il y aura d'abord une phase de travaux, puis une ouverture progressive, avec une montée en puissance jusqu'à atteindre la capacité de production souhaitée.

Dans l'immédiat, la concertation se termine le 22 juin. Le bilan des garantes sera rendu le 22 juillet, suivi du rapport de la maîtrise d'ouvrage qui devra être publié d'ici le 22 septembre. Ces documents seront disponibles sur le site de la concertation, qui restera accessible même après la clôture de la participation du public.

Concernant la ligne pilote, les préparatifs du terrain devraient commencer en octobre. TIAMAT propose de démarrer le travail sur les enjeux de mobilité au dernier trimestre 2025, en concertation avec toutes les parties prenantes.

Enfin, le dépôt de la demande d'autorisation environnementale pour le projet industriel devrait intervenir entre la fin de l'année et le premier trimestre 2026. La consultation publique associée est attendue au deuxième trimestre, probablement après les élections municipales.

Temps 5 – Propos de conclusions

Alain GEST (Président Amiens Métropole)

Alain GEST pense que cette réunion comme les précédentes, ont permis de répondre aux nombreuses questions légitimes de la population, ce qui est l'objectif de ce grand débat public.

Il remarque que l'entreprise a déjà tiré des enseignements de la concertation et ajusté certains aspects du projet en fonction des retours entendus.

Il insiste sur l'importance de la transparence, surtout dans le contexte actuel, et rappelle son soutien au projet porté par TIAMAT. Il souligne l'importance d'un débat public large et remercie les garantes de la CNDP pour leur rôle, notant que toutes les réunions se sont déroulées dans un climat respectueux. Il estime que de nombreuses réponses ont été apportées aux questions posées grâce aux explications de l'entreprise. Alain GEST conclut en remerciant tous les acteurs impliqués dans ces débats, y compris RTE et TIAMAT, pour leur engagement et leur compréhension de l'utilité de cette démarche de concertation.

Emmanuel MOULARD (Secrétaire Général Préfecture de la Somme, Sous-Préfet d'Amiens)

Emmanuel MOULARD souligne que ce type d'exercice constitue une véritable plus-value démocratique. Il félicite la mairie de Boves et l'équipe TIAMAT pour leur capacité à mener cette concertation de façon transparente, malgré le fait que ce ne soit pas une pratique habituelle pour des sociétés de cette taille, contrairement à RTE, qui est habitué à la conduite de très grands projets.

Emmanuel MOULARD insiste sur l'importance du rôle des garantes qui veillent à l'indépendance et à la qualité du dialogue. Il souligne que ce type de concertation, peu courant dans le monde, témoigne d'un niveau avancé de démocratie et doit être entretenu.

Emmanuel MOULARD explique avoir appris de nouveaux éléments lors de la réunion. La ligne pilote a fait l'objet de procédures administratives ou sont en cours. Il rappelle que pour la suite du projet, des procédures similaires seront appliquées à plus grande échelle, incluant un permis de construire, une autorisation environnementale (service instructeur chef de file la DREAL) et une enquête publique ouverte à tous. Cette enquête publique devra s'appuyer sur trois études majeures : étude d'impact, études de risques sanitaires et étude de dangers, permettant une évaluation complète du projet et une information accessible à tous. L'autorisation environnementale prendra en compte tous les impacts, notamment routiers, la consommation et le traitement de l'eau, la demande énergétique, ainsi que les enjeux de recrutement. Emmanuel MOULARD insiste sur l'intérêt de la concertation pour éclairer les phases administratives à venir, notamment sur la sensibilité des enjeux routiers et humains.

Enfin, il conclut en saluant le travail réalisé, rappelant que la concertation est exigeante mais précieuse pour préparer les étapes administratives et garantir que le projet, s'il est vertueux pour l'emploi et la transition écologique, bénéficie au territoire tout en respectant la réglementation et l'intérêt général.

Maryse VANDEPITTE (Maire de Boves)

Les participants aux réunions publiques et à la concertation ont pu saisir l'opportunité de mieux comprendre le projet TIAMAT, de poser leurs questions en direct ou via le site de la concertation. Ce processus a permis à TIAMAT de s'interroger sur tous les aspects de son projet, conformément à l'objectif d'une concertation préalable. La maire remercie le public pour sa participation active et souligne la diversité et la pertinence des thématiques abordées, reflet des préoccupations locales.

Parmi les sujets les plus marquants, Maryse Vandepitte retient le recyclage des batteries, le trafic routier et les transports en commun, ainsi que la maîtrise des risques de pollution des milieux (sol, eau, air). Elle exprime sa satisfaction de voir une usine de batteries sodium-ion s'installer sur le territoire, tout en insistant sur l'importance de limiter l'impact environnemental. Elle appelle TIAMAT, les services de l'État, les partenaires et les collectivités à traiter ces enjeux avec la plus grande rigueur. Le département de la Somme doit adapter ses infrastructures routières aux nouveaux usages et la protection de la nature face aux risques industriels reste une priorité.

En conclusion, elle remercie l'ensemble des intervenants et considère que cette concertation préalable a été un moment d'échange et d'écoute apprécié de tous, à garder en mémoire comme un exercice démocratique constructif.

Joana JANIW (CNDP)

Joana JANIW rappelle qu'en tant que représentante de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), son rôle est d'assurer, de façon neutre et indépendante, le droit à l'information et à la participation du public, deux droits constitutionnels.

Avant même le lancement officiel de la concertation, les garantes ont mené une étude de contexte et rencontré tous les acteurs institutionnels, qui se sont montrés globalement favorables au projet, tout en prenant en compte tous les avis. Durant la concertation, il n'y a pas eu de controverse majeure, mais un fort besoin d'information de la population sur les caractéristiques du projet, ses risques, ses impacts sur l'environnement, la mobilité et l'emploi.

Les réponses apportées lors de la concertation restent en grande partie hypothétiques, ce qui s'explique notamment du fait que nous sommes en phase amont. Néanmoins, les garantes attendent des engagements de la maîtrise d'ouvrage sur la réponse aux différentes préoccupations. TIAMAT ne peut pas répondre à l'ensemble des questions puisque certaines ne relèvent pas de sa compétence. D'où l'importance que d'autres acteurs puissent aussi se prononcer dans la synthèse qui sera faite de cette concertation.

Les garantes relèvent une faiblesse sur la question des alternatives au projet. Par ailleurs, la maîtrise d'ouvrage est restée plus dans une posture de questions/réponses que de réelle concertation. C'est un petit peu normal sur un projet à caractère industriel puisqu'on se pose beaucoup de questions techniques. Il est néanmoins embêtant d'entendre en réunion de clôture que des personnes ne se sentaient pas d'exprimer une position contre le projet, ou encore que certaines questions posées il y a plusieurs semaines par internet n'aient pas trouvé réponse.

Les garantes relèvent une sous-estimation des enjeux de la concertation par la maîtrise d'ouvrage. Les comptes-rendus des réunions thématiques sont des pièces structurantes et essentielles pour la transparence et la traçabilité des échanges. Ce jour, tous les comptes-rendus ne sont pas disponibles. Ce manque de pièces structurantes empêche de garantir pleinement le respect du droit à l'information et à la participation du public, même si la démarche a été sincère et cordiale.

La CNDP va établir un bilan de la concertation d'ici le 22 juillet, comme l'exige la loi. Le projet aurait pu se retrouver dans un cadre de saisine obligatoire si la ligne pilote avait été intégrée au

projet. Les garantes recommandent la nomination d'un garant pour assurer le suivi du projet entre la concertation et les futures autorisations, afin de maintenir la vigilance et la transparence dans la suite du processus. C'est quelque chose qui se fait fréquemment après la concertation préalable en amont des procédures d'autorisations.

Joana JANIW rappelle que la concertation n'est pas totalement terminée : le public peut encore poser des questions jusqu'au 22 juin à 23h59. Elle remercie l'assemblée et reste disponible pour toute question sur la procédure ou la concertation.