

Batteries : la région Nouvelle-Aquitaine veut former 35.000 personnes

INDUSTRIE

A travers le programme Battena, cofinancé par France 2030, la Région a défini 200 formations pour répondre aux besoins de la filière batterie.

Frank Niedercorn
— Correspondant à Bordeaux

La Nouvelle-Aquitaine n'aura pas de gigafactory de batteries mais compte pourtant développer l'emploi dans cette filière. A travers le programme Battena (Batterie en Nouvelle-Aquitaine), la Région a ainsi pour ambition de former 35.000 personnes à ces métiers. Le projet dont le coût est estimé à 20 millions d'euros a été labellisé par France 2030 qui en finance la moitié tandis que la région Nouvelle-Aquitaine investit 1,8 million d'euros pour équiper les plateaux techniques de lycées. « C'est à la fois un enjeu de transition écologique, de souveraineté, de création d'emplois et de réindustrialisation », explique Alain Rousset, le président de la région Nouvelle-Aquitaine.

Le conseil régional a répondu à un appel à manifestation d'intérêt de France 2030 dans le cadre de la « formation aux métiers de demain » pour les filières stratégiques. Le territoire héberge déjà plusieurs acteurs significatifs de la filière batterie. A commencer par ACC, la coentreprise entre Stellantis, Mercedes et TotalEnergies, qui doit construire 3 gigafactories en Europe et dont le siège, la R&D et l'usine pilote sont basés dans la région.

D'autres acteurs sont également implantés comme Forsee Power, Serma Technologies,

800.000

EMPLOIS devraient être créés dans ce secteur à l'horizon 2030, selon l'Union européenne.

Exoes ou Syensqo, le chimiste issu de Solvay et qui travaille sur les batteries solides à La Rochelle, ou le géant du nucléaire Orano qui s'est diversifié dans le recyclage des batteries électriques à Limoges.

Au total, la Région emploie déjà 3.000 personnes avec des industriels déjà obligés d'assurer les formations en interne. Avec des besoins qui vont grimper en flèche au même rythme que les besoins identifiés par l'Union européenne qui estime que 800.000 emplois devraient être créés dans ce secteur à l'horizon 2030.

Face à ces besoins, « aucune formation n'existe réellement hormis les premières formations certifiantes créées par l'Afpa », note Oriane Beauduc, chargée de mission filière batteries au conseil régional.

Opérateurs, techniciens, ingénieurs

Le projet Battena associe 60 établissements et entreprises, dont 24 partenaires qui ont mis sur pied 200 formations. Trois types de publics sont concernés (opérateurs, techniciens et ingénieurs), qu'il s'agisse de sensibilisation, de formation initiale, continue ou destinée à des formateurs. « Dans le domaine de l'énergie, les formations sont toujours basées sur le même socle. Chacune ayant une spécificité. Dans l'éolien, c'est le travail en hauteur et dans la batterie, c'est la sécurité », note Marilyn Cadoret, chargée de mission formation au conseil régional.

« Le fait de créer des formations est très positif mais il faut les remplir. Le principal enjeu est de travailler à rendre ces formations attractives », insiste Oriane Beauduc. Les industriels sont demandeurs.

« Nous avons déjà 1.000 personnes en Nouvelle-Aquitaine, mais le gros de l'emploi ce sont désormais les gigafactories comme celle de Lens qui emploiera 2.000 personnes. On peut imaginer que du personnel formé en Nouvelle-Aquitaine rejoigne cette future usine », explique Matthieu Hubert, secrétaire général d'ACC.

Motos, scooters... top départ pour le contrôle technique

DEUX-ROUES

Il en coûtera aux propriétaires de voitures sans permis, motos et scooters une cinquantaine d'euros, et il faudra le réaliser tous les trois ans.

Guillaume Guichard

Repoussé le plus tard possible par les pouvoirs publics, le contrôle technique pour motos, scooters, quads, voitures sans permis et autres, entre en vigueur ce lundi 15 avril. L'arrêté avait été publié au « Journal Officiel » le 24 octobre dernier, après une longue bataille des motards et un gouvernement jouant la montre. Les opposants à cette mesure, imposée au niveau européen, n'ont pas désarmé pour autant. Les motards en colère ont encore manifesté samedi dernier. Une poignée de députés menés par le président de la commission des lois mais aussi motard, Sacha Houlié, a envoyé une lettre au ministre des Transports demandant un moratoire.

La bataille a été longue. La mise en place en France de ce contrôle déjà appliqué dans l'ensemble des pays de l'Union européenne, dont la Belgique depuis janvier 2023, intervient dix ans, quasiment jour pour jour, après la directive européenne du 3 avril 2014 ordonnant la mise en place de ce dispositif à partir du 1^{er} janvier 2022.

Mise en place progressive

Malgré les effets attendus sur le bruit et la pollution en ville – et sur la sécurité des concernés –, le gouvernement avait dans un premier temps tout fait pour repousser au maximum l'entrée en vigueur du contrôle technique des véhicules de catégorie L, face aux pressions et manifestations des Motards en colère. Mais le Conseil d'Etat avait sifflé la fin de la partie le 31 octobre 2022. « La décision prise par le gouvernement le 25 juillet dernier, de revenir sur l'application du contrôle technique aux "deux-roues" qu'il avait initialement décidée en août 2021, est illégale », avait alors cinglé la juridiction administrative suprême.

Etat des freins, absence d'émissions polluantes et sonores excessives, fonctionnement des feux, état des essieux, roues, pneus et suspen-



Le contrôle technique pour motos, scooters, quads, voitures sans permis entrera en vigueur ce 15 avril.

sions... motards, conducteurs de quads, de 125 cm³ ou de voitures sans permis vont devoir soumettre leur véhicule à toute une batterie de tests dans les centres agréés.

Les deux-roues immatriculés avant 2017 devront se faire contrôler dès 2024, ceux immatriculés en 2017, 2018 et 2019 auront à passer l'examen en 2025, et ceux achetés en 2020 et 2021 pourront patienter jusqu'en 2026. Les centres sont prêts à les recevoir, a tenu à préciser la présidente du métier contrôle technique de Mobilians, Alexandra Herbel, mardi. « Nous pouvons certifier que plus de la moitié des centres de contrôle technique se sont intéres-

sés à cette activité moto », a-t-elle indiqué, en réponse aux critiques des Motards en colère qui ont asséné que les centres ne seraient pas assez nombreux.

Un maillage dense de contrôleurs

« Les contrôleurs sont prêts, a-t-elle poursuivi. Il n'y aura aucun problème à trouver un acteur local. » En début de semaine dernière, plus de 3.000 contrôleurs techniques avaient été homologués.

Si le tarif du contrôle technique deux-roues n'est pas fixé par l'Etat, il devrait en coûter une cinquantaine d'euros aux propriétaires de motos

ou de scooters. Les professionnels du contrôle technique estiment à quelques milliers d'euros, et guère plus que 10.000 euros, l'investissement nécessaire pour étendre leur activité aux deux-roues. Une mise de fonds qu'il ne devrait pas être trop difficile de rentabiliser, avec un parc français de véhicules de catégorie L estimé à 2,5 millions.

« Dans les études réalisées dans les pays voisins, le taux de défaillance des deux-roues et des véhicules de catégorie L est similaire à celui des voitures, rappelle Laurent Palmier, directeur général du réseau Sécuritest. Donc ce parc mérite lui aussi d'être vérifié. » ■

annonces judiciaires & légales



VILLE DE PARIS

RAPPEL

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

Zone à Trafic Limité – Paris Centre

Pendant 33 jours, du 11 avril 2024 à 9h00 au 13 mai 2024 à 17h00, il sera procédé à une enquête publique sur le projet de Zone à Trafic Limité dans le Centre de Paris.

L'enquête publique s'inscrit dans la procédure suivant l'évaluation environnementale réalisée sur le projet de Zone à Trafic Limité. La Zone à Trafic Limité a pour objet d'interdire le trafic de transit dans le Centre de Paris et de réserver la circulation à des ayants droit afin de rééquilibrer le partage de l'espace public et d'améliorer le cadre de vie.

La vice-présidente du tribunal administratif de Paris a désigné Madame Sylviane Dubail comme commissaire-enquêteur pour conduire cette enquête publique. En cas d'empêchement de Madame Sylviane Dubail, la conduite de l'enquête publique sera assurée par Monsieur Frédéric Feral.

À compter de l'ouverture de l'enquête publique, des informations sur le projet de Zone à Trafic Limité soumis à l'enquête peuvent être demandées auprès de la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements – Agence de la Mobilité – 121 Avenue de France 75639 Paris CEDEX 13, ou à l'adresse électronique suivante : DVD-ZTL@paris.fr

Le dossier sera déposé dans la Mairie de Secteur de Paris Centre (Mairie du 3^{ème} Arrondissement), à la Mairie du 10^{ème} Arrondissement et à la Mairie du 8^{ème} Arrondissement et mis à disposition du public qui pourra en prendre connaissance et consigner ses observations sur les registres déposés à cet effet - les lundis, mardis, mercredis et vendredis de 8h30 à 17h00, les jeudis de 8h30 à 19h30.

Pendant la période d'enquête publique, le dossier d'enquête publique sera, en outre, disponible en consultation et en téléchargement sur le site internet de l'enquête publique à l'adresse suivante : www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Durant cette période, une borne électronique permettant l'accès au dossier sera disposée dans les Mairies d'arrondissement et de secteur mentionnées ci-dessus et accessibles aux horaires précités.

Des observations et propositions pourront, durant la période d'enquête publique, être déposées par voie électronique sur le registre dématérialisé ouvert à cette effet, sur le site de l'enquête publique à l'adresse : www.registre-numerique.fr/ztl-paris

Les observations et propositions pourront également être adressées :

- Par écrit à l'attention de Madame Sylviane Dubail, commissaire-enquêteur du projet « ZONE A TRAFIC LIMITE – PARIS CENTRE » au siège de l'enquête à la Mairie de Paris Centre, 2 Rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, en vue de les annexer aux registres d'enquête ;
- Par mail, à l'adresse suivante :

ztl-paris@mail.registre-numerique.fr

Afin d'informer et de recevoir des observations du public, la commissaire-enquêteur assurera des permanences dans les mairies de secteur et d'arrondissement de la manière suivante :

Mairie Paris Centre

2, rue Eugène Spüller, 75003 PARIS :

- Jeudi 11/04 de 14h à 17h
- Samedi 20/04 de 9h à 12h
- Mercredi 24/04 de 14h à 17h
- Jeudi 02/05 de 9h à 12h
- Lundi 06/05 de 14h à 17h
- Lundi 13/05 de 9h à 12h

Mairie du 8^{ème} Arrondissement

3, rue de Lisbonne, 75008 PARIS :

- Mercredi 17/04 de 9h à 12h
- Lundi 29/04 de 9h à 12h
- Lundi 13/05 de 14h à 17h

Mairie du 10^{ème} Arrondissement

72, rue du Faubourg Saint-Martin, 75010 PARIS :

- Vendredi 12/04 de 9h à 12h
- Mercredi 24/04 de 9h à 12h
- Mardi 07/05 de 14h à 17h

Conformément aux dispositions de l'article R. 123-17 du Code de l'environnement, une réunion publique aura lieu :

Mardi 30 Avril 2024 à la Mairie Paris Centre
(Mairie du 3^{ème} arrondissement)
de 18h à 21h en la Salle des mariages

La commissaire-enquêteur établira un rapport et rendra ses conclusions motivées sur le projet soumis à enquête publique, dans un délai de 30 jours à compter de la clôture de l'enquête, à la Ville de Paris. La commissaire-enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées au Président du Tribunal Administratif de Paris.

À l'issue de l'enquête publique, copies du rapport et des conclusions de la commissaire-enquêteur seront également transmises par la Mairie de Paris, à la Mairie de Secteur de Paris-Centre au 2 rue Eugène Spüller, 75003 PARIS, à la Préfecture de Police au 1 bis rue de Lutèce 75004 Paris, à la Préfecture de la Région Ile-de-France – Préfecture de Paris au 5 rue Leblanc 75911 Paris Cedex 15, à la Direction de la Voirie et des Déplacements de la Ville de Paris au 121 Avenue de France, 75639 Paris CEDEX 13, pour y être tenues à la disposition du public pendant 1 an à compter la date de clôture de l'enquête.

Par ailleurs, toute personne intéressée pourra en obtenir communication en s'adressant par écrit à la Ville de Paris – Direction de la Voirie et des Déplacements – Sous-Direction des Ressources – Bureau des Affaires Juridiques – 121 Avenue de France – 75013 PARIS CEDEX 13.

Après l'enquête publique, le projet de Zone à Trafic Limité dans Paris Centre, éventuellement modifié pour tenir compte des avis qui ont été joints au dossier, des observations du public et du rapport de la commissaire-enquêteur, sera soumis à délibération du Conseil de Paris qui se prononcera, par déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération conformément à l'article L. 126-1 du code de l'environnement. Puis, la Mairie de Paris co-signera avec le Préfet de Police de Paris l'arrêté de police de la circulation dont le projet figure au dossier d'enquête.

Pour la Maire de Paris et par délégation,
Le Directeur de la Voirie et des Déplacements
EP 24-084 / contact@publillegal.fr

Alstom reçoit une nouvelle commande pour ses RER du futur

TRANSPORT

Ile-de-France Mobilités (IDFM) a notifié la commande de 35 trains supplémentaires à Alstom pour la ligne E du RER.

Ile-de-France Mobilités (IDFM) investit dans le prolongement de la ligne E. L'entreprise publique a notifié, mercredi, la commande de 35 RER nouvelle génération (NG) à Alstom, leur fabricant. Cette commande, d'un montant de 650 millions d'euros hors taxes, est une levée d'options d'un méga contrat-cadre conclu en janvier 2017 avec la SNCF. Elle « vise à anticiper et assurer l'offre pour le prolongement de la ligne vers Mantes-la-Jolie fin 2026 », indique IDFM.

131 rames « nouvelle génération » (NG) avaient déjà été commandées sur un total de 250 prévues. Certain-

nes circulent depuis novembre 2023 sur la ligne E. D'autres « seront commandées prochainement pour compléter le parc de la ligne D et assurer les renforts d'offre prévus à l'est et l'ouest de la ligne E », abonde IDFM.

Le nouveau train est particulièrement attendu sur le RER D, l'une des deux « lignes malades » de la région parisienne avec le RER B. Retard et suppressions y sont plus fréquents qu'ailleurs. Les premiers RER NG doivent y être livrés fin 2024.

Une consommation d'énergie réduite

L'autorité régionale des transports a demandé à son prestataire SNCF Voyageurs et au fabricant Alstom de « prévoir dès à présent » la livraison de ces trains, et de « respecter les plannings de livraison et de mise en service », alors que les premiers RER NG ont été livrés avec deux ans de retard.

Ce nouveau train, censé améliorer la ponctualité et le confort des

voyageurs, doit remplacer tous les RER en circulation sur les lignes D et E d'ici à 2028. Ces rames du futur sont spécifiquement conçues pour les zones denses qui caractérisent le trafic en Ile-de-France.

Cette commande « vise à anticiper et assurer l'offre pour le prolongement de la ligne vers Mantes-la-Jolie fin 2026 ».

Sa capacité d'accélération et de freinage est ainsi mieux adaptée au transport de masse. Ses portes, plus larges, doivent améliorer la ponctualité en facilitant les descentes et montées lors des arrêts en zone dense. Chaque rame pourra transporter jusqu'à 1.860 passagers, pour une consommation d'énergie réduite de 25 % par rapport aux générations précédentes de trains. ■

La ligne de référence est de 40 signes en corps minimal de 6 points didot.

Le calibrage de l'annonce est établi de filet à filet.

Les départements habilités sont 75, 78, 91, 92, 93, 94, 95 et 69.