

2015 : Giga-Transition

On sait que sans réservoirs d'électricité (batteries), il n'y a pas de smartphones, d'ordinateurs portables, de voitures électriques, d'objets connectés ni d'implants cérébraux – *pas de Transition* (écologique/énergétique/technologique). Si une chose saute aux yeux, c'est que notre mode de vie électrique « n'est pas négociable » (George H.W. Bush en 1992, au « sommet de la Terre », à Rio). La « Transition » (avec un T majuscule), c'est le terme vague et fourre-tout élu en 2005 par l'universitaire britannique Rob Hoskins, pour remplacer l'oxymore « Développement durable », par trop ridiculisé¹. La Transition c'est le changement dans la continuité – sans douleur. Une bouillie de « résilience », d'« adaptation » et de « collapsologie », à destination de jobards en quête de gourous et de bonimenteurs. Une bouillie de « participation citoyenne » et de « vision positive » qui tourne toujours en fin de compte aux « accommodements raisonnables » avec l'emballage technologique (nucléaire, I.A/calcul machine, biologie de synthèse, géo-ingénierie, etc.). Et voilà comment cette « transition écologique » (au départ) se transforme assez vite en « transition énergétique » ; et celle-ci en « transition électrique » - au tout-électrique (à l'arrivée). Entretemps, et moyennant les opérations « Extinction Rébellion », « Youth for climate » & Cie, la technocratie planétaire a gagné vingt ans de répit pour accélérer ses moyens et procédés de passage au tout-électrique, tout en évinçant la seule opposition radicale et cohérente – celle des anti-industriels et naturiens.

Nous avons conté dans un premier épisode deux siècles de mise au point de la batterie au plomb et l'émergence en France d'un champion industriel – la SAFT (1800-1945). Puis, dans un deuxième épisode, un demi-siècle de recherches acharnées, pour enfin produire la *batterie au lithium*, l'indispensable maillon de l'indispensable transition au tout-électrique. Le réservoir d'électricité enfin conçu, afin de stocker l'indispensable fluide, issu de multiples filières de production (1945-1995).

Voici que vingt ans plus tard, en 2015, trois événements marquent la bascule planétaire vers l'irrévocable Transition, à l'aide et à l'ère des *gigafactories*. De *gigas*/géant en grec. Un milliard de fois (10 puissance 9). Il semble que le terme publicitaire de « Gigafactory » ait été introduit par Elon Musk en 2017 pour désigner une usine produisant la quantité de batteries nécessaire au stockage d'un *gigawattheure*. Elon Musk veut juste dire qu'il construit d'ENORMES usines, destinées à la Transition – afin de sauver le climat et les générations futures. On verra comment la « Vallée de la batterie » (Dunkerque, le Bloodland), et Verkor, la start-up de batteries grenobloise, y contribuent également.

Pièces et main d'œuvre

¹ Cf. Observatoire européen de la Transition. <https://www.transition-europe.eu>

13. Le retour de la voiture électronucléaire

L'année 2015 marque la bascule vers l'irrévocable « Transition », avec trois événements accélérateurs.

Le 5 mars 2015, le premier ministre chinois Li Keqiang (1955-2023) tient un discours d'avant-garde devant la 12^e session plénière de l'Assemblée du peuple, en faveur de l'innovation et de l'environnement :

« Nous allons mettre en œuvre la stratégie "Made in China 2025", rechercher un développement guidé par l'innovation, appliquer les technologies intelligentes, renforcer nos fondations, poursuivre un développement vert, et redoubler d'efforts pour élever le niveau de la Chine de producteur de masse à producteur de qualité. »

Ce docteur en économie, un temps pressenti pour la présidence de la Chine, transforme les treizième et quatorzième plans quinquennaux en un géant Plan décennal « Made in China 2025 » : intelligence artificielle, 5G, robotique, biotechnologies, aérospatial, semi-conducteurs, nucléaire, énergies renouvelables, voiture électrique. Ces secteurs de haute technologie doivent transformer la Chine, « usine du monde », en labo de recherche & développement. Aux traditionnelles manufactures du textile et de l'automobile s'ajouteront des industries à haute valeur technologique prétendument respectueuses de l'environnement.

Car la République populaire subit depuis des années des records de pollution atmosphérique. Le monde entier a vu les clichés poisseux du *smog* pékinois. Près de deux millions de Chinois en meurent prématurément tous les ans (trois fois plus que du Covid), et tous subissent des mesures sanitaires de plus en plus contraignantes. Le 12 novembre 2014, après 45 jours de pollution, le gouvernement a dû fermer les écoles, crèches, administrations, certaines usines sidérurgiques et électriques, et même les crématoriums². Pour des raisons économiques autant que sanitaires, le premier pollueur du monde doit développer des technologies en remplacement des centrales à charbon, des voitures à essence, des hauts-fourneaux au coke, etc. Il s'y attèle avec un Plan d'investissements rare dans l'histoire de la planification.

Le budget de « Made in China 2025 » est secret, les économistes l'estiment à plusieurs centaines de milliards de dollars. Trois ans après son lancement, les résultats sont significatifs. La Chine produit 130 000 bus et 400 000 voitures électriques par an (avec l'objectif d'un véhicule électrique sur dix en 2019) et l'entreprise CATL est le premier producteur mondial de batteries de voitures, détrônant le japonais Panasonic³. Les constructeurs européens BMW, Renault, PSA se fournissent en batteries chinoises⁴. Le marché chinois de la voiture électrique et des batteries, entraîné par un giga plan d'investissements, entraîne à son tour le marché mondial.

Deuxième propulseur pour les batteries, en septembre 2015 : l'Agence américaine de protection de l'environnement dénonce opportunément, en plein Salon de l'automobile de Francfort, les logiciels de trucage des émissions de particules de diesel dont le constructeur allemand Volkswagen (la « voiture du peuple ») équipe ses véhicules. Scandale au pays de la bagnole toute puissante. Enquêtes et révélations éclaboussent d'autres constructeurs - Volvo, Renault, Jeep, Hyundai, Citroën, Fiat. Tous trichent sur les seuils d'émissions de particules. C'est le « Dieselgate ». L'eurodéputée « écologiste » du nord Karima Delli prend la tête de la fronde anti-diesel au Parlement européen, et s'attaque aux manœuvres des industriels et de leurs États respectifs pour se disculper. Le procès débute à peine en cette fin 2024, neuf ans après les premières révélations.

² « A Tangshan, l'impossible lutte contre la pollution », *Le Monde*, 9-10 novembre 2014.

³ « L'avenir de la voiture électrique se joue-t-il en Chine ? », *France Stratégie*, Sept. 2018.

⁴ « Les batteries au lithium bouleversent des pans entiers de l'industrie », *Le Monde*, 5 novembre 2017.

Delli « l'écologiste » promeut la transition de l'industrie automobile vers le tout-électrique grâce au « tout-renouvelable ». À la condition de « mettre en place des filières permettant la réutilisation du lithium, du nickel et du cobalt » utilisé pour les batteries, mais aussi des « voies numériques », des systèmes de géolocalisation, et des technologies de « transmission *vehicle-to-vehicle* » qui permettraient « une meilleure gestion des pics de la consommation » électrique⁵. Karima Delli réclame un grand plan d'investissement industriel européen : nouvelle motorisation électrique, énergie renouvelable, le tout sous contrôle cybernétique. Ce que nous avons appelé *l'enfer vert* en 2013⁶. Voilà l'écologie réellement existante.

Enfin, troisième événement pour clore cette année de bascule : en décembre 2015, la COP21 de Paris se conclut par la signature « historique » d'objectifs chiffrés de baisse des émissions de CO₂. Le patron des voitures électriques Tesla, Elon Musk, est aux côtés de Barack Obama pour défendre une « taxe carbone » qui financerait la « transition » vers les « énergies décarbonées »⁷. C'est-à-dire ses propres investissements dans les batteries (Tesla) et les panneaux solaires (SolarCity). Le « succès » de la COP21 confirme l'hégémonie de la question climatique sur toute autre question écologique et sur le mouvement écologiste lui-même, au profit de l'énergie nucléaire et de la technocratie. Désormais, chaque mois de décembre en mondovision, des centaines de délégations étatiques, industrielles et citoyennes réunies autour du dieu Climat mettent en scène leur prise de conscience et promeuvent leurs solutions technologiques⁸.

14. Mutation électrique aux États-Unis et en Europe

De retour de la Conférence pour le climat (COP), Barack Obama, président du premier producteur mondial de déchets nucléaires et deuxième émetteur de gaz à effet de serre, se rend à l'usine SAFT flambant neuve de Jacksonville, en Floride : « Je suis venu ici chez Saft pour montrer ce que signifie investir dans l'avenir », lance-t-il aux salariés. Le groupe pétrolier Total s'apprête à racheter la vieille Société des Accumulateurs Fixes et de Traction, suivant sa politique de diversification et de verdissement de ses activités. Obama sert aux employés les éléments de langage des COP en faveur d'une énergie « plus propre » et « plus efficace » pour la « transition » vers une « nouvelle économie »⁹. L'usine SAFT vient de recevoir 100 millions de dollars de subventions de l'État fédéral. Une paille, au regard des futures aides.

Elon Musk inaugure un an plus tard, en janvier 2017, la première « Gigafactory » d'accumulateurs du monde. Néologisme censé frapper les esprits et souligner la démesure de ses réalisations. Désignant une usine produisant la quantité de batteries nécessaire pour stocker un *gigawattheure*, le terme devient vite une formule marketing : bienvenue dans l'univers *giga* des technologies d'avant-garde respectueuses du climat.

Tesla s'est associé pour cette première au fabricant japonais historique d'accumulateurs Panasonic. Après la mise en concurrence de la Californie, du Texas, de l'Arizona et du Nouveau-Mexique, les deux partenaires choisissent le Nevada, l'État qui allonge la plus grosse subvention : 1,3 milliard de dollars sur un total de 4,9 milliards d'investissements (presque un tiers), plus un terrain viabilisé vendu à vil prix et vingt ans d'exonérations de taxes. *Gigafactory* égale giga-subvention. Le Nevada accorde encore 300 millions de dollars d'exonérations en 2023 pour que Tesla agrandisse son usine.

⁵ *Dieselgate. Repenser la mobilité sans diesel*, Karima Delli et Xavier Maurel, Actes sud, 2019.

⁶ Tomjo, *L'enfer Vert*, L'Échappée, 2013.

⁷ *Le Point*, 2 déc. 2015.

⁸ Cf. « Maîtres & philanthropes de notre Mouvement Climat », Tomjo, *Chez Renart*, 2024, renart.info. *Le Grand sabotage climatique*, Fabrice Nicolino, Les liens qui libèrent, 2023. *Fin du monde et petits fours*, Edouard Morena, La Découverte, 2023.

⁹ « President Obama Visits Saft America's Advanced Lithium-ion Battery Manufacturing Plant », saft.com, 29 février 2016.

Cette première *gigafactory* s'étend sur 400 puis 700 hectares, ce qui en fait l'usine la plus vaste au monde. Les suivantes, à Berlin et Shanghai, sont à peine plus petites : « Nous avons fait des calculs pour savoir ce dont nous avons besoin pour faire basculer l'humanité entière vers les énergies renouvelables, déclare le patron de Tesla en 2016, dans un documentaire de *National Geographic*. Et nous avons besoin... de 100 Gigafactories¹⁰. »

Évidemment, le climat exige des sacrifices écologiques. L'implantation de l'usine berlinoise nécessite la destruction d'une forêt de 329 hectares, quelque 500 000 arbres¹¹. On ne va pas chipoter, surtout pas les Verts allemands, à fond derrière le giga-projet d'Elon Musk¹².

Le gouvernement des États-Unis se dote d'un plan d'investissement ambitieux afin de relever les défis de la concurrence chinoise et du climat. Le 7 août 2022, alors que des giga-feux ravagent la Californie, le Sénat adopte l'*Inflation Reduction Act* du président démocrate Joe Biden : 370 milliards de dollars au profit des industriels des énergies renouvelables, du nucléaire, de la voiture électrique, et bien sûr des accumulateurs – ces deux derniers secteurs recevant 70 milliards à eux seuls. Greenpeace USA salue les « investissements indispensables » à la « transition juste »¹³. Dans les secteurs de pointe comme les batteries, l'intervention de l'État ne connaît plus de limites. La guerre commerciale et industrielle est lancée.

L'Europe ne peut plus traîner. Le parlement européen vote en janvier 2020 le « Pacte vert » proposé par Ursula von der Leyen, la nouvelle présidente, allemande et conservatrice, de la Commission. Cette « feuille de route » pour la « neutralité carbone », qui promet 1000 milliards d'euros sur dix ans, se concrétise trois ans plus tard en Plan d'investissement.

« Le *Green Deal* européen est notre nouvelle stratégie de croissance. [...] Nous voulons être les pionniers des industries respectueuses du climat, des technologies propres et du financement vert. Nous n'avons pas encore toutes les réponses, mais aujourd'hui est le début d'un voyage. C'est l'équivalent pour l'Europe du "Premier homme sur la lune"¹⁴. »

Au fait, qui est Ursula von der Leyen, l'instigatrice de ce grand Plan industrialiste européen sous couvert de fausse écologie ? C'est une proche d'Angela Merkel, élue de la CDU (centre droit), d'obédience évangélique luthérienne, issue d'une riche famille de marchands et patriciens connue en Saxe depuis le XVI^e siècle : la famille Albrecht. Selon sa biographie, elle aurait été menacée par la Fraction Armée Rouge (RAF) au point de s'exiler en 1978, pendant ses études, à la *London School of Economics* de Londres sous un nom d'emprunt. Cet exil doré dans la meilleure école de la City a en réalité une cause moins glorieuse.

Ernst Albrecht (1930-2014), père d'Ursula, compte parmi les premiers fonctionnaires de la CECA (Communauté européenne du charbon et de l'acier) en 1954, puis de la Commission européenne en 1958. Ursula naît à Bruxelles cette année-là. La Commission européenne, le quartier européen de Bruxelles, c'est son jardin d'enfant, qu'elle partage avec son petit frère Hans-Holger, futur PDG du site de musique en ligne Deezer. En 1978, son père devient premier ministre du Land de Basse-Saxe. Il choisit la ville de Gorleben comme site d'enfouissement des déchets nucléaires allemands.

¹⁰ *Socialter*, février 2021.

¹¹ « About 500,000 trees cut down at site of Tesla gigafactory near Berlin », *The Guardian*, 22 août 2024.

¹² Le 10 mars 2024, un défilé « Tesla, nein Danke » rassemble un millier d'opposants quand celui des Pro-Tesla emmenés par le syndicat IG Metal, le SPD et les Verts en rassemble péniblement 200.

¹³ « *The Inflation Reduction Act : the Good, the Bad, and the Ugly* », Greenpeace.org, 9 août 2022.

¹⁴ *The Parliament Magazine*, 11 décembre 2019.

Albrecht organise le 25 juillet 1978 une fausse évasion d'un membre de la RAF, Sigurd Debus, de la prison de Celle, avec l'espoir d'infiltrer ses hommes de main dans l'organisation terroriste. Ses sbires posent tôt le matin des explosifs contre le mur de la prison et du matériel d'évasion dans la cellule. L'opération échoue, les protagonistes disparaissent et se font oublier. Ernst préfère néanmoins éloigner sa fille quelques temps. Huit ans plus tard, en 1986, deux journalistes révèlent que cette tentative d'évasion n'était qu'une barbouzerie pilotée par l'ancien dirigeant du Land avec la complicité du directeur de la prison. Nous sommes alors en pleine campagne fédérale et Gerhard Schröder, candidat du SPD, accuse Albrecht d'avoir eu « recours à des moyens terroristes pour lutter contre le terrorisme ». Réplique du père d'Ursula : « la population exigeait exactement cela de moi ». Une enquête parlementaire confirme la version des journalistes mais Ernst n'est pas inquiet par la justice. Comme quoi la vie des technocrates n'est pas toujours aussi ennuyeuse que leurs rapports et leurs plans pour l'avenir.

Bref. La Commission européenne emmenée par Ursula von der Leyen répond aux plans chinois et américain en janvier 2023 avec un « Plan industriel du Pacte vert » : 140 milliards d'euros en faveur des renouvelables, de l'hydrogène, du stockage du carbone, des piles et batteries, etc. L'Europe entend produire 23 % des batteries mondiales (en volume) d'ici à 2030, contre 7 % en 2020.

« L'Europe est déterminée à jouer un rôle moteur dans la révolution des technologies propres, affirme la présidente. Grâce à un encadrement simplifié, il sera plus facile pour nos entreprises de transformer les compétences en emplois de qualité, et l'innovation technologique en production à grande échelle. Un meilleur accès au financement permettra à nos principales industries de technologies propres de se développer rapidement¹⁵. »

Un encadrement simplifié ? Thierry Breton, alors commissaire européen au marché intérieur, à l'industrie, au numérique et à la défense, nous explique. Certains projets « d'intérêt public » financés par l'Union européenne ne pourront être « empêchés pour des raisons environnementales ¹⁶ ». La Commission promet de « réduire le fardeau administratif » des autorisations environnementales et urbanistiques notamment. Simple comme laisser faire.

Et au fait, qui est Thierry Breton ? Né en 1955, il est le fils du physicien nucléaire protestant Denis Breton (1923-2023) qui passe l'essentiel de sa carrière au Commissariat à l'énergie atomique jusqu'à en devenir le directeur. Denis travaille après-guerre sur la première centrale nucléaire française, nommée « Zoé », puis sur l'élaboration de la bombe H : « J'ai été une sorte d'électron, libre ou presque, oscillant entre les noyaux civils ou militaires du CEA au gré des besoins et des opportunités ¹⁷ », confie-t-il en 2003. Thierry, lui, passe son diplôme d'ingénieur électricien à l'École supérieure d'électricité (SUPELEC) avant de diriger des groupes français aux confins du civil et du militaire, tels Bull, France Telecom, Alstom et Atos. Il est ministre de l'économie, des finances et de l'industrie de 2005 à 2007 (gouvernement Raffarin), mais aussi président de l'Agence nationale de la recherche et de la technologie, prof à la *Harvard Business School* et administrateur d'une foule de boîtes publiques et privées.

Cet archétype de technocrate (architechnocrate ? Technarque ?) a tout pour emporter l'adhésion des « écologistes » européens, qui votent le « Plan industriel du Pacte vert » (ou le « Plan vert du Pacte industriel » ?). Et de saluer cette ambition planificatrice comme une mini-révolution au sein d'une

¹⁵ https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal/green-deal-industrial-plan_fr

¹⁶ *Le Monde*, 18 mars 2023

¹⁷ Cf. *Confessions atomiques d'un électron libre : De Zoé à la fusion thermonucléaire*, Denis Breton, Société des Écrivains, 2003.

institution « libérale ». Comme si la CECA, la Politique agricole commune, Euratom, les plans « Horizon 2020 » ou « Horizon Europe » n'étaient pas la traduction d'une économie technocapitaliste *dirigée*.

15. Le Plan français réconcilie les industriels et l'écologie en sabotant le Droit de l'environnement

Copiant Obama, Emmanuel Macron effectue une visite de la SAFT, le 30 janvier 2020 à Nersac près d'Angoulême, et prononce un discours visant à « réconcilier l'industrie et l'écologie ». Le *verbatim* est sur le site de l'Élysée, dans le dossier « L'écologie, combat du siècle ». C'est vous dire.

« Je suis comme vous, extrêmement préoccupé par ce qu'on voit, par les conséquences du changement climatique, convaincu que notre pays doit saisir cette transition. Mais je ne fais pas partie des catastrophistes, qui consistent à dire : "Il faut détruire de l'emploi. Il faut décider de faire de la décroissance pour répondre à ce défi". On y répondra, comme d'ailleurs l'humanité l'a toujours fait, par de l'innovation, de la réorganisation, du savoir-faire.

C'est dans nos entreprises, si on porte ces changements. C'est dans vos mains, dans nos mains. Ce projet justement de batteries électriques pour les véhicules du futur, c'est la capacité à répondre aux défis écologiques, à recréer de l'emploi industriel sur nos territoires et à redonner de la force européenne¹⁸. »

Le président confirme la création d'un « Airbus des batteries » et 3,2 milliards d'euros d'aides publiques françaises et allemandes en faveur de la voiture électrique. Une première aide de 850 millions pour le partenariat industriel entre les batteries de Total/SAFT et les automobiles de Stellantis (Peugeot, Citroën, Opel) et Mercedes. Une première *gigafactory* européenne prévue sur le « Parc des industries Artois-Flandres » des communes de Douvrin et Billy-Berclau, dans le Pas-de-Calais, au cœur de l'ancien bassin minier. La « co-entreprise » Total/Stellantis/Mercedes s'appelle ACC, pour *Automotive Cells Company* (la Compagnie des cellules automobiles), et fabriquera 500 000 batteries par an. Cette installation est un symbole : la première usine de la « Transition » prend la place de la première usine de la « Reconversion », celle de la Française de mécanique arrivée en 1969¹⁹, aujourd'hui délocalisée en Hongrie. Comme dit Matthieu Hubert, secrétaire général d'ACC, l'industrie de la batterie est « le nouveau sauveur de l'ancien bassin minier²⁰ ».

À peine quatre mois plus tard, Macron annonce depuis les Hauts-de-France un autre « plan de soutien pour rendre la filière automobile plus verte et plus compétitive ». Huit autres milliards distribués sous forme de « bonus écologique » et de « prime à la conversion », ce qui porte l'aide publique aux industriels de l'automobile et des batteries à 11,2 milliards d'euros.

Si vous vous perdez dans tous ces milliards, notez que le budget du ministère de la culture, la même année, est de 3,7 milliards d'euros, et celui de l'Éducation nationale, le plus important, de 73,4 milliards.

Mais ce ne sont encore là que des subventions ciblées et ponctuelles destinées à un seul secteur. Le 12 octobre 2021, Macron dote enfin le pays d'un Plan « France 2030 », d'abord doté de 30 milliards d'euros, puis de 54. Une pluie d'investissements stratégiques qui répond aux tsunamis chinois, états-uniens et européens.

¹⁸ « Discours du Président Emmanuel Macron aux salariés de l'usine Saft, à Nersac, une entreprise qui a fait le choix de la France, de l'Europe, et de la transition écologique », Elysee.fr, 30 janvier 2020.

¹⁹ Cf. chap. 9

²⁰ *Le Monde*, 9-10/06/24

Ces 54 milliards abondent dix secteurs industriels parmi lesquels les petits réacteurs nucléaires, l'hydrogène, l'électrification des usines (*alias* « décarbonation »), l'avion bas-carbone, la conquête de l'espace et des fonds marins, et bien sûr les véhicules électriques et leurs batteries. Ces deux derniers secteurs se réservent 5 milliards d'euros, portant l'aide publique, si ce ne sont pas les mêmes milliards que ceux mentionnés plus haut, à 16,2 milliards d'euros. Davantage que le budget de la Justice ou celui des Affaires sociales pour une année.

Pour être complets, signalons qu'une « Stratégie nationale sur les batteries » se déploie « au cœur de la décarbonation » de l'automobile prévue pour 2030. Sachez que la maîtrise stratégique de cette « chaîne de valeur » qui va de l'extraction des métaux au recyclage des batteries, pour défendre « prospérité » et « climat », se conjugue entre « héritage industriel et innovation²¹ ». L'héritage des industriels de l'automobile, des accumulateurs et de la sidérurgie, décrit aux chapitres précédents, multiplié par la R&D privée et la recherche publique : plus de 24 laboratoires du CEA, du CNRS et de l'IFPEN²² travailleront à la batterie du futur, le recyclage du futur, l'intelligence artificielle du futur pour optimiser la batterie du futur. S'il reste un futur.

Conséquence de cette ruée vers l'électromobile : l'industrie a besoin d'électricité. Macron annonce dans son fameux « Discours de Belfort » du 10 février 2022 la relance historique de la politique nucléaire française. Le président pose pour l'occasion au milieu de l'usine General Electric, devant une turbine Arabelle rutilante, ce rotor de 70 mètres de long destiné à des centrales nucléaires de 1900 MW, à la fois le plus puissant du monde et de fabrication française. La mise en scène associe la toute-puissance de l'État à celle de l'Électricité, censées relever les défis écologiques du XXI^e siècle.

Macron promet six réacteurs de type « EPR 2 » et la prolongation des vieux réacteurs au-delà des 50 ans initialement prévus – la précédente loi de programmation énergétique, votée après la catastrophe de Fukushima, prévoyait une douzaine de fermetures. A quoi il ajoute 40 GW d'électricité éolienne, « soit une cinquantaine de parcs éoliens en mer », et 100 GW d'électricité solaire. Mais, se désole le président, les temps de procédure ralentissent l'action vigoureuse que nécessite l'Histoire. Sa mine devient grave, son menton s'avance : Macron lèvera « toutes les barrières réglementaires » qui nuiraient à la Transition. Aux aides financières succéderont les faveurs administratives.

Le parlement français adopte le 7 février 2023 une loi d'accélération des énergies renouvelables : « Jusqu'à 5 ans de délai réduit pour un projet solaire photovoltaïque, jusqu'à 2 ans de délai réduit pour les projets éoliens en mer ». La loi accorde une « présomption de raison impérative d'intérêt public majeur » qui autorise certains chantiers à déroger à la protection de la faune et la flore ; elle réduit l'instruction des demandes d'autorisation environnementale ; et si d'aventure un préfet n'accorde pas ladite autorisation - dossier mal ficelé ou projet manifestement illégal - un « Fonds de garantie » couvrira les pertes financières liées à la procédure. Voilà qui devrait sécuriser les industriels.

Quatre mois plus tard, le parlement adopte une loi similaire en vue de l'accélération du nucléaire. Celle-ci prolonge la durée de vie des réacteurs existants et, sans entrer dans les détails, dispense EDF de plusieurs demandes d'autorisations relatives au Droit de l'urbanisme. Enfin, la loi dite « Industrie verte » du 10 octobre 2023 permet aux usines labellisées « intérêt national majeur » de déroger au Code de l'environnement. Ces passe-droit dépendent du seul ministre de l'Industrie. Avant de quitter son poste, Bruno Le Maire a eu le temps d'accorder à une future mine de lithium dans l'Allier et à des usines de fabrication de cellules photovoltaïques, des sites viabilisés clés-en-main avec autorisations d'urbanisme simplifiées, accélération sinon suppression des concertations publiques, et délivrance par ses services des permis de construire à la place des maires récalcitrants.

²¹ « Stratégie nationale sur les batteries », Édito de Bruno Le Maire, mai 2023.

²² Institut Français du Pétrole et des Énergies Nouvelles, institut de recherche public dédié à l'industrie pétrolière.

Ce n'est plus de l'économie dirigée, c'est le fait du Prince. Dont bénéficieront également les futures *gigafactories* d'accumulateurs.

Quoi qu'on pense de l'efficacité du droit de l'environnement, après les lois ELAN en 2018 (Logement, Aménagement et Numérique) et ASAP en 2020 (Accélération et Simplification de l'Action Publique) restreignant les droits des associations et des riverains, ces trois dernières lois de techno-accélération renforcent l'autoritarisme industriel. En fait d'innovation, la Transition perpétue la tradition des manœuvres entre grandes compagnies et gouvernements de notables. Président saint-simonien, Macron s'épanouit dans cette ambiance Louis-Philippe 4.0.

15. « Vallée de la batterie »

L'industrie de la « décarbonation » ravage le Nord

Revenons dans le Nord : la « transition » y dispose d'une sidérurgie de grande capacité, d'un « écosystème » automobile intégré, d'une technologie d'accumulateurs à maturité, d'une manne financière et d'une législation allégée. Les giga-industriels peuvent investir la région, qui leur cède tout : son eau, son électricité, ses transports, ses hectares, sa main d'œuvre formée. Ce pillage est déclaré publiquement, tout comme les autorisations accordées par l'État et les collectivités. Rien de secret, nous avons les noms, les dates et les adresses.

D'abord, les cinq *gigafactories*. Après l'usine ACC de Total/SAFT et Stellantis déjà citée, sur la zone de Douvrin, le fabricant chinois d'éoliennes et de batteries Envision s'associe au constructeur automobile Renault pour installer à Douai la deuxième giga-usine de batteries des Hauts-de-France. Entre autres exigences, ils réclament l'électricité d'une ville comme Marseille (plus de 800 000 habitants) pour fabriquer 500 000 batteries par an. Accordée par notre bon préfet. La région, elle, offre 60 millions d'euros.

La troisième *gigafactory* des Hauts-de-France est construite par Verkor, une *start-up* grenobloise. Grenopolis colonise Dunkerque ? On y revient.

Le Taïwannais ProLogium, fabricant de batteries lithium-céramique pour smartphones, associé quant à lui à Mercedes-Benz, implantera la quatrième *gigafactory* de France sur 130 hectares nouvellement défrichés par le port de Dunkerque. L'usine prévoit de produire 750 000 batteries par an. ProLogium réclame 2,6 millions de m³ d'eau, soit la consommation de 48 000 habitants. Le préfet a donné son accord, en dépit des arrêtés sécheresse qu'il signe pourtant depuis sept étés.

ProLogium a choisi Dunkerque pour sa « disponibilité foncière », son « bassin d'emploi », ses « nombreuses universités et écoles », et son « énergie bas carbone à un prix compétitif » (nucléaire) – oubliant les subventions²³. L'État et l'Europe offrent 1,5 milliard d'euros sur les 5,2 d'investissements, soit 29 %. *Les Échos* s'étonnent de la « surenchère dans la course aux subventions chez les fabricants de batteries²⁴ ». Laquelle n'échappe pas au directeur du concurrent ACC : « Nous sommes émus par les montants reçus par ProLogium, qui représentent près de trois fois plus que ce à quoi nous avons eu droit²⁵ ».

Pauvres pillards. Stellantis a menacé de déménager aux États-Unis sa *gigafactory* en construction en Ontario, quand son concurrent Volkswagen a reçu 13 milliards de dollars canadiens (9 milliards d'euros) de subventions. Le gouvernement canadien a obtempéré en lui versant 10,2 milliards d'euros pour ramener l'usine sur son territoire en transition.

²³ Cf. Dossier de concertation, 2023.

²⁴ 18 septembre 2023

²⁵ *Idem*.

Une cinquième giga-usine française s'installera sur la Zone d'activité commerciale « Jules Verne » de Boves, à côté d'Amiens dans la Somme. Celle-ci fabriquera des accumulateurs au sodium, comme le fit Jules Verne il y a 155 ans. « C'est une vraie fierté pour Boves d'accueillir Tiamat, comme la commune avait accueilli Amazon », s'enorgueillit la maire²⁶. Tiamat prétend que ses batteries sodium-ion sont plus rapides à charger, plus durables, et surtout dépourvues de lithium et de cobalt dont l'approvisionnement est à la fois tendu et catastrophique. Attendons les documents officiels avant de juger la qualité du *greenwashing*.

Tiamat soigne son *storytelling*. Elle est une « spin off », en novlangue techno une boîte issue d'un laboratoire universitaire - en l'occurrence un labo CNRS de l'université de Picardie « Jules Verne ». Le *Journal du CNRS* se flatte de cette contribution au Progrès de l'Homme et des Sociétés :

« - Vous commercialisez un tournevis sans fil chez Leroy Merlin, en quoi est-ce une étape clé de votre entreprise Tiamat ?

- Cette commercialisation est notre toute première et c'est surtout une première mondiale dont nous sommes très fiers : aucune autre société dans le monde n'a à ce jour commercialisé un produit grand public alimenté par la technologie de batteries sodium-ion, quelle qu'elle soit. Ce tournevis sans fil sera en rayon dans certains Leroy Merlin dès le mois d'octobre. [...] Tout cela a été rendu possible grâce aux inventions des chercheurs du CNRS à l'origine de la technologie, coordonnés par le Professeur Tarascon, et à leur volonté de créer Tiamat²⁷. »

On a beau être rompus aux délires scientifiques, ce tournevis sans fil nous laisse songeurs. Mais c'est sûrement notre incurable obscurantisme. Rien de tel chez les investisseurs : le dernier « tour de table » de Tiamat a fait entrer à son capital Stellantis, Arkema (chimie), et le groupe français MBDA qui fabrique les missiles de l'armée, y compris nucléaires. Une vraie *success story* pour le créateur de Tiamat, le Pr. Tarascon, médaille d'or du CNRS en 2022.

Après son post-doc aux États-Unis, Jean-Marie Tarascon entre chez *Bell Labs* en 1983 pour élaborer les batteries au lithium de futurs téléphones portatifs. De retour à l'université d'Amiens en 1995, il rapporte de son expérience américaine quelques dizaines de brevets et un *credo* inspirant pour les *winners* de sa *spin off* : « *Do what you want, but be number one*²⁸ ». Autrement dit : « Fais des armes de destruction massive ou des visseuses, mais sois le meilleur ». Le CNRS devrait se l'inscrire au fronton.

Revenons à Verkor, notre troisième *gigafactory*. Quand les projets techno-industriels croisent notre jumelage anti-industriel entre Grenopolis et les Hauts-de-France, l'occasion est trop belle.

Verkor, comme son nom l'indique subtilement, est une *start up* créée à Grenoble en 2020. « Un futur géant », dicit *Le Daubé*, dont le démarrage fulgurant en dit long sur la course affolée de la technocratie pour conserver sa puissance, *quoi qu'il en coûte*. En 18 mois, les créateurs de Verkor – dont deux anciens de Tesla – ont convaincu Renault, Schneider Electric, Capgemini et Arkema d'entrer au capital de leur boîte ; levé plus de 110 millions d'euros ; annoncé par la voix d'Emmanuel Macron en février 2022 la construction d'une *gigafactory* à Dunkerque d'ici 2025... sans avoir produit la moindre batterie.

²⁶ *Le Journal des Amiénois*, février 2024.

²⁷ *Cnrs.fr*, 25 octobre 2023.

²⁸ *Le Journal du CNRS*, 19 décembre 2022.

Pas moins de trois ministres inaugurent le *Verkor Innovation Center* - « VIC » en dauphinois - sur la Presqu'île scientifique de Grenopolis le 29 juin 2023. Le VIC regroupe le siège de Verkor, son centre R&D et une « école de la batterie » qui ne formera pas des musiciens mais 1600 opérateurs et techniciens en cinq ans, du CAP au doctorat. C'est là qu'est installée la première ligne de production de Verkor, « hautement digitalisée », signale le directeur technique (robots et numérique). L'occasion pour l'ex-ministre de l'industrie, Roland Lescure, de rappeler le dessein technocratique : « Profiter de la transition écologique pour faire une véritable révolution industrielle²⁹ ».

Trois mois après cette inauguration, Verkor lève plus de deux milliards d'euros pour financer sa *gigafactory* dunkerquoise – dont 650 millions de subventions issues du plan « France 2030 », de la Région Hauts-de-France (60 millions) et de la communauté urbaine de Dunkerque (30 millions). Macron salue « un record » et « un modèle³⁰ ». Ce n'est pas fini. En mai 2024, Verkor accroît son financement avec un prêt de 1,3 milliard auprès de 16 banques commerciales et publiques. Plus de trois milliards pour une *start up* de quatre ans, c'est du jamais vu. Tel est le prix du *putsch* industriel, auquel s'ajoutent bien sûr la terre, les ressources naturelles et humaines, les nuisances, les risques. Les voisins du *Verkor Innovation Center* s'en sont inquiétés, vite rassurés par un dirigeant en réunion publique : « À Grenoble, la production représente 1 % de ce que nous allons faire à Dunkerque³¹ ». A la technopole la R&D, aux Nord les usines. Toutes les excuses des naturopathes dauphinois aux amis ch'tis.

Verkor détruit donc 150 hectares que le port de Dunkerque a pris aux terres agricoles, pour bâtir son usine géante (140 000 m²) - « le plus long bâtiment de France³² », selon le directeur de l'aménagement et de l'environnement du port - et produire 300 000 batteries par an pour les véhicules électriques. Le projet figure parmi les 50 les plus innovants au monde selon le « Project Management Institute ».

Sur 40 sites envisagés, la *start up* a choisi Dunkerque pour ses avantages « en termes de terrain, de logistique, de capacité énergétique, de proximité des clients, d'accès à une main-d'œuvre qualifiée et d'expansion³³. » Dunkerque livre ses routes, ses trottoirs, ses logements, ses deniers, son eau, ses dunes, son horizon, ses habitants et leurs enfants à l'industrie depuis 80 ans. La Machine engloutit le territoire à la vitesse de sa puissance destructrice. « En novembre 2023, il n'y avait rien sur le terrain³⁴ », dit l'envoyée spéciale du *Monde*. « Rien », ça n'existe pas sur Terre, mais pour le journal de la technocratie, cela signifie *rien de productif*. « Tout est allé très vite, car il s'agissait d'un terrain "Choose France" [l'agence gouvernementale qui facilite l'implantation d'usines en France], explique M. Paineau [cofondateur de Verkor]³⁵ ».

Pour son premier *job dating* à Dunkerque, en 2024, Verkor a compté 1200 candidats pour 200 postes proposés. Comme l'usine est visible depuis l'autoroute, les gens voient les travaux et les emplois avancer. « C'est tout bête³⁶ », dit le PDG Benoît Lemaignan. Bête à pleurer.

16. « Recyclage » & gaspillage

Aux côtés des *gigafactories*, la « Vallée de la batterie » accueille des usines de composants et de recyclage, qui témoignent des quantités de métaux et produits chimiques nécessaires à la Transition

²⁹ *Le Daubé*, 30 juin 2023.

³⁰ *Le Daubé*, 15 septembre 2023.

³¹ *Le Daubé*, 5 mai 2023.

³² *Le Monde*, 19/09/24

³³ *La Voix du nord*, 16 avril 2024.

³⁴ *Le Monde*, 19/09/24

³⁵ *Idem*.

³⁶ *Le Daubé*, 24 septembre 2024, supplément « Tech & Fest ».

« écologique ». Rien que pour la cathode de la batterie, il faut des oxydes de nickel, de cobalt, de manganèse et de lithium. Un alliage raffiné sous forme de poudre, produit presque exclusivement en Chine. Ces matériaux transiteront par le port de Dunkerque avant d'arriver dans leurs usines de conditionnement par camion ou péniche. Il faut beaucoup de fioul pour rouler « propre ».

Les technologes misent sur le recyclage. Suez et Eramet installeront à Dunkerque une usine de traitement de batteries au lithium. Suez est un groupe privé international de dispersion de déchets. Eramet est le grand groupe français d'extraction minière (un tiers de son capital appartient à l'État). Il exploite le nickel calédonien, le manganèse gabonais, et le plus grand gisement de lithium au monde à Centenario en Argentine. Sur les 50 000 tonnes de matériaux que ces deux compagnies traiteront chaque année, 90 % du nickel, du cobalt, et du lithium seront recyclés. 5 000 tonnes de ces matériaux polluants seront donc rejetées on ne sait où.

Réutiliser ces composants pour de nouvelles batteries n'est pas une formalité : « Ce qui sort des usines de recyclage est un matériau appelé "black mass" dans lequel les composants métalliques sont mélangés³⁷ », souligne le directeur de l'Observatoire français des ressources minérales pour les filières industrielles. Il faut donc trier les particules de nickel, cobalt, manganèse et lithium, moyennant l'emploi massif de solvants, acides et autres réactifs chimiques, et une giga consommation électrique. Pour l'heure, seule la Chine le fait à l'échelle industrielle : il faut lui renvoyer les batteries à recycler – encore du fioul pour la « transition ».

Trêve d'ironie : Orano (ex-Areva), spécialiste de l'approvisionnement en uranium pour le nucléaire, et l'entreprise chinoise XTC, s'associent pour créer deux usines de production et de recyclage des « matériaux critiques » pour les batteries, à Dunkerque en 2026. Coopération avec Grenopolis à nouveau : c'est le CEA-Grenoble qui développe le procédé de recyclage. Orano et Stellantis ont annoncé en octobre 2023 la création d'une coentreprise pour le recyclage des batteries de voitures... avant de renoncer en septembre 2024 sans explications.

De son côté, le Norvégien Hydrovolt prévoit aussi une usine de recyclage dans la Vallée de la batterie, à Hordain près de Tourcoing, pour 2025.

Outre leurs batteries, les voitures électriques réclament des moteurs particuliers, moulés dans un « acier électrique » aux propriétés magnétiques particulières. ArcelorMittal, anciennement Usinor, se prépare à en produire 200 000 tonnes par an sur son site de Mardyck près de Dunkerque. L'usine doit ouvrir une nouvelle ligne de production dédiée, justement intitulée « Electryck », pour équiper 2,5 millions de moteurs. Il lui faudra 2 750 tonnes d'acides et l'électricité de 200 000 personnes³⁸, sans compter l'eau³⁹.

Heureusement que pèse la menace climatique, sinon ces entreprises seraient dénoncées pour ce qu'elles sont : des pilleuses de fonds publics et des ravageuses de l'environnement. Quel que soit son gaspillage électrique et chimique et ses nuisances, le recyclage est forcément « vert ». Rares sont les alertes des associations écologistes, des habitants ou des élus locaux. Au contraire. Comme le rappelle Eramet : « L'implantation d'une nouvelle installation industrielle aurait un impact positif sur la fiscalité locale⁴⁰ ». Tout s'achète, et tout se vend. C'est ainsi que le Dunkerquois s'équipe depuis 80 ans en salles des fêtes, piscines et gymnases surdimensionnés.

³⁷ *Le Monde*, 17/01/23

³⁸ « Si l'on cumule l'ensemble des projets de décarbonation d'Arcelormittal à Dunkerque (Nord), [...] il faudra multiplier par huit la consommation d'électricité du site, qui est de 1,5 TWh par an », a calculé ArcelorMittal. Cf. « L'électrification, l'autre défi de la transition énergétique », *L'Usine nouvelle*, 1^{er} avril 2021.

³⁹ Les deux sites d'ArcelorMittal de Grande-Synthe et Mardyck consomment déjà 15 millions de mètres cubes par an, l'équivalent de 275 000 personnes. Arcelor en pompera 350 000 supplémentaires pour ces moteurs. Cf. Étude d'impact, 10 novembre 2022.

⁴⁰ Cf. Dossier de concertation, 2024.

Devant l'avalanche de projets « électro-intensifs », RTE, le réseau de transport d'électricité, alerte : la « décarbonation et l'attractivité du Dunkerquois » réclament 4 500 MW d'électricité en plus d'ici 2040 – soit le triplement de la consommation actuelle. « RTE se prépare à un changement d'échelle, avec la création de deux nouveaux postes électriques de 400 000 volts. Un investissement historique de 1,3 milliard d'euros⁴¹. »

Les 5 400 MW des six réacteurs actuels de Gravelines, et les 600 MW de la centrale éolienne prévue au large, ne suffiront pas. L'électricité produite par la plus puissante centrale d'Europe sera entièrement dédiée aux gros chimistes et sidérurgistes. Les scénarios et prédictions des technocrates du « Mix énergétique », y compris ceux des alter-technocrates du « 100 % renouvelables », ont explosé. Mais la technologie fournit la solution aux problèmes qu'elle crée. Deux réacteurs « EPR 2 » sont prévus à Gravelines et deux autres le sont à Penly, 180 km plus bas.

Entre 2020 et 2024, les Hauts-de-France ont subi une avalanche de projets techno-industriels et de subventions sans doute inédite. Les Plans Monnet & Marshall d'après-guerre, les Plans de Conversion et de Reconversion d'après-charbon ont-ils à ce point bouleversé la région, son appareil productif, sa place dans l'économie européenne et la vie qu'elle offre à ses habitants ? Difficile à dire. Les ordres de grandeur sont similaires. Les investissements publics, l'état d'esprit conquérant des entrepreneurs, la mobilisation technocratique et scientifique se ressemblent. Comme hier, les ressources sont à disposition de l'industrie, l'argent de l'État, l'eau, l'électricité, l'espace, et bien sûr la matière humaine, si elle daigne se hisser à la hauteur de l'Histoire. Sinon on l'y aidera. Comme on dit chez les technologistes verts de l'ONG Transport & Environnement : « L'histoire est en marche, la question est de savoir si on veut monter dans les wagons ou pas⁴² ».

17. Avis de décarbonation générale mobiliser la main d'œuvre

Les Hauts-de-France sont devenus en quatre ans l'usine à batteries de l'Europe. Deux à trois millions d'exemplaires en sortiront chaque année. Afin d'y parvenir, l'État et les collectivités locales se sont engagés à livrer aux industriels 20 000 travailleurs d'ici dix ans, apprentis, ouvriers, ingénieurs. Les deux EPR nécessiteront à eux seuls l'emploi de 7 000 personnes pendant les douze années de construction, qu'il faut loger, former, affréter, divertir. Mais un problème se pose :

« Les jeunes n'ont pas très envie de bosser dans l'industrie, alors il y a un gros travail de communication et d'image à réaliser, avoue la directrice marketing de l'Association Régionale de l'Industrie Automobile (ARIA), chargée d'attirer la main d'œuvre. C'est pourquoi nous avons inventé la marque "Vallée de la batterie", inspirée de la *Silicon Valley*, pour être attractifs⁴³. »

Quoi ? Les jeunes préfèrent se la couler douce au soleil plutôt que de perdre 35 heures de vie par semaine dans une usine électrochimique d'une zone industrielle du nord de la France ? L'Agence d'urbanisme de Dunkerque a des idées : « Pour atteindre le plein-emploi, il faudra rendre l'industrie plus attractive, ouvrir davantage le secteur aux femmes, assurer le lien formation-emploi et donner

⁴¹ « A Dunkerque, les besoins en électricité explosent », 16/03/24, https://www.lepoint.fr/environnement/a-dunkerque-les-besoins-en-electricite-explosent-16-03-2024-2555186_1927.php#11

⁴² Le Daubé, 31/05/23

⁴³ Propos recueillis le 21 mars 2024 lors d'une conférence organisée par l'université de Lille sur le thème : « Les gigafactories : attractivités des métiers et des territoires ».

encore plus envie de s'installer sur le territoire⁴⁴ » On n'attrape pas les mouches avec du cobalt. A chaque « acteur du territoire » sa partition pour séduire les « futurs talents ».

« France Travail » recrute des jeunes et des chômeurs lors de journées astucieusement intitulées « En route vers l'emploi », cependant que le Conseil départemental du Nord appâte la main d'œuvre pendant sa semaine « Réussir sans attendre » (RSA) – et n'attendez pas, car « L'industrie du futur recrute déjà dans le Dunkerquois »⁴⁵ ! Les agents du département installent des tables de contrôle factices avec des gros boutons de couleur et des gros leviers pour habituer les chômeurs aux métiers du futur. Séduisant, non ?

Côté entreprises, EDF fait visiter sa centrale par bus entiers pour susciter des vocations auprès des lycéens, et des lycéennes, grâce à des programmes destinés aux futurs ingénieurs. Au collège Lucie Aubrac de Petite-Synthe, Arcelor sensibilise les jeunes « aux métiers de demain » dont ceux des « aciers électriques⁴⁶ ». Le fabricant d'éoliennes Dillinger organise des jeux-concours dans les collèges et lycées ; les lauréats « se voient offrir un stage d'une semaine au sein de [l']entreprise⁴⁷ ». Comment résister ?

Ces opérations sont réalisées grâce au « Pacte éducatif du Dunkerquois » conclu entre 63 écoles, sept collèges, dix lycées, l'université, la communauté urbaine, Arcelor, EDF, etc. Le Pacte éducatif, c'est l'École de l'usine, ou l'usine à l'école : « Les entreprises recruteuses sont invitées à transmettre leurs offres d'emploi à l'adresse : recrutement@eedk.fr », on leur enverra du bétail.

La main d'œuvre captée, reste à la former. Le rectorat et l'université collaborent avec les industriels au sein d'un centre de formatage appelé « Electro'mob » lancé en avril 2023 et doté de 27 millions d'euros – de l'État ; la région, les *gigafactories*, les constructeurs, l'université. Ils organisent ensemble les filières éducatives, répartissent la main d'œuvre selon les besoins, et rédigent les programmes⁴⁸. Objectif : former 13 000 salariés aux « métiers de l'électricité » (du CAP au doctorat) d'ici 2030. Stellantis et Verkor ont quant à elles fondé leur propre *Battery Training Center* pour former leurs opérateurs, comme l'École de la mine formait hier ses petits galibots.

L'Appel de la voiture du futur résonne comme un avis de mobilisation générale, avec agents recruteurs déployés dans les lieux publics (on en a vu rôder dans les gares) et une propagande particulièrement destinée aux jeunes et aux femmes : ces opérations ne sont pas sans évoquer les affiches de recrutement de l'armée et de l'armement, en 1942 aux États-Unis, avec leurs slogans « *We need you !* » et le mémorable « *We can do it !* », destiné au prolétariat féminin, et qu'une marque de chaussures de sport détournera à son compte (*Just do it*). La presse locale se met au service de la mobilisation :

« Polluée, frappée d'un déficit démographique persistant et d'un chômage élevé, la cité du corsaire Jean Bart négocie depuis deux ans un cap stratégique en accueillant dans son port des industries propres et hyper modernes. C'est cette révolution industrielle sous nos yeux que nous vous proposons de découvrir dans ce premier supplément. *La Voix du Nord*, qui a toujours soutenu les initiatives bonnes pour l'emploi et la région, vous informera tout au long des prochains mois de l'actualité dans cette zone en mutation. Fonctionnement des gigafactories, chantiers en cours, postes et logements disponibles, conseils pour bien vivre sur la Côte d'Opale... toute la rédaction se mobilise aussi sur notre site Internet dans un espace

⁴⁴ « A Dunkerque, 20000 nouveaux emplois à pourvoir, un vrai défi », *La Voix du nord*, 17 avril 2024.

⁴⁵ *Nord Info*, le journal du Conseil départemental du Nord, novembre 2023.

⁴⁶ *La Voix du nord*, 15 septembre 2022.

⁴⁷ *La Voix du nord*, 31 mars 2024.

⁴⁸ Electro'Mob, 27 millions d'euros dont 14 de l'État.

intitulé "*Demain Dunkerque*". Parce que "demain" s'annonce prometteur dans cette ville qui se verdit sans tourner le dos à son passé⁴⁹. »

Ainsi s'exprime le rédacteur en chef adjoint du seul quotidien régional, sans recul ni souci de déontologie. On attend ses explications sur la perte de confiance dans la presse lors de la prochaine conférence de l'École supérieure de journalisme de Lille.

L'art et le divertissement sont mis à contribution. Les amateurs d'art contemporain profitent ainsi d'une triennale démesurée, conjuguant « Art & Industrie », financée par le ministère de la Culture, mais aussi par Total, EDF, Arcelor, etc. Sous le titre « Chaleur humaine », l'édition 2023 s'est intéressée au thème des « énergies ». Quelle bonne idée. La propagande manque un peu de subtilité, mais qu'importe : « Il faut sortir de l'image "*Germinal*" de Zola encore prégnante », recommande le patron dauphinois des batteries Verkor en quête de chair fraîche⁵⁰. Et de citer le feuilleton télé *Baron noir*, le film *Dunkerque* de Christopher Nolan, la réfection de la digue de Malo-les-Bains, ou encore la construction d'une patinoire comme autant d'arguments pour « attirer les talents ». Voyez comme on nous parle.

Quant à se défaire de « l'image *Germinal* », l'affaire est plus compliquée, même pour les *leaders* de la *start-up nation*. Les vieux réflexes patronaux ressurgissent dès que la main d'œuvre rechigne à la tâche. Emmanuel Macron n'a-t-il pas plaidé pour qu'un « réarmement démographique » relève les défis du XXI^e siècle ? C'est qu'il « risque de manquer demain de travailleurs dans les métiers que nous sommes en train de créer, du nucléaire jusqu'au numérique⁵¹. » Alors si le personnel féminin et les labos de reproduction artificielle pouvaient produire les petits prolétaires de la décarbonation dès aujourd'hui, ceux-ci seraient opérationnels pour la mise en service des EPR d'ici quinze ans. On voit d'ici l'affiche à l'entrée des Caisses d'allocation familiales : « Travail – Famille – Batteries. Le Climat a besoin de toi ! »

Si, malgré les efforts reproductifs, la démographie française ne parvenait pas à répondre à la demande de bras industriels, le patronat et l'ex-ministre de l'industrie Roland Lescure ont livré la liste des « métiers en tension » habilités à exploiter la main d'œuvre immigrée : « Il faut qu'on fasse feu de tout bois pour que la nation française soit à nouveau une nation industrielle, écologique et souveraine, s'est enhardi le ministre. Il va sans doute falloir avoir recours à l'immigration⁵². » Il faudra trouver 100 000 travailleurs hors d'Europe, a-t-il calculé. Les agents recruteurs de la Batterie seront dépêchés dans les *hotspots* libyens comme hier ceux des Houillères envoyés dans les campagnes flamandes, les gares de triage polonaises, les régions du sud italien et les vallées de l'Atlas marocain.

L'État, la Région, les bailleurs, les services statistiques et d'urbanisme, se préparent à un arrivage massif de travailleurs. Le Medef lui-même est actionnaire du bailleur social local. Ils vont ensemble construire 12 000 logements en dix ans, soit plus de 1 000 par an, quand la moyenne actuelle plafonne autour des 150. Les bétonnières vont tourner et on se demande si les agents d'insertion enverront des prisonniers casser du caillou pour la Transition. Des « appart'hôtels » transitoires sont construits en urgence pour abriter les premiers salariés du BTP, des studios seront adaptés aux « travailleurs délocalisés », de grands logements sociaux accueilleront à faible coût les ingénieurs des usines. Un « RER littoral » d'un milliard d'euros s'étirera encore le long de la côte pour charrier matin et soir les futurs travailleurs venus du Calais, à quarante kilomètres de là.

⁴⁹ *La Voix du Nord*, 19 juin 2024.

⁵⁰ 27 septembre 2024.

⁵¹ Elysee.fr, 16 janvier 2024.

⁵² *La Tribune*, 25 novembre 2023.

Des corons et des baraquements, des écoles pour galibots et ingénieurs de la batterie, des campagnes de propagande productive voire reproductive, des agents recruteurs au loin et dans les collèges, des voies ferrées pour la main d'œuvre et des loisirs payés par le patron, l'exploitation de la terre et des hommes sous la coupe débonnaire des grands notables : malgré ses efforts de modernité, la Transition c'est *Germinal*.

Tomjo & Mitou
Lille, Grenopolis, 23 octobre 2024