

DÉCLARATION DE PROJET EMPORTANT MISE EN COMPATIBILITÉ DU PLUi DE BORDEAUX MÉTROPOLE

Compte-rendu

de la réunion publique du mardi 23 avril 2024

Ambarès-et-Lagrave, auditorium du Pôle culturel Evasion

Cette réunion publique est organisée dans le cadre de la concertation préalable du public, du 2 avril au 20 mai 2024 (période étendue, initialement la concertation devait s'achever le 30 avril 2024), pour le projet de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole en vue de l'accueil du projet EMME sur le site de Grattequina. Une première réunion, au contenu identique, a été organisée à Parempuyre le jeudi 18 avril 2024.

*La réunion a accueilli **41** participants.*

Ouverture de la réunion

par M. Nordine Guendez, Maire de Ambarès-et-Lagrave

Monsieur le Maire salue la salle et se réjouit de la présence de chacun pour cette réunion d'information sur la mise en compatibilité du PLUi et excuse l'absence des maires de Saint-Louis-de-Montferrand et de Bassens.

« Bien que nous ayons pris connaissance de ce projet sur le tard, nous avons pu bénéficier d'une réunion de présentation du projet, sur lequel nous avons effectivement des questions et pour lequel nous souhaitons que les habitants soient informés en toute transparence. Il y a de forts enjeux nationaux de souveraineté et de réindustrialisation stratégique au niveau européen et national, et des enjeux locaux comme la création d'emplois qualifiés pour lesquels nous ne pouvons que nous réjouir. Néanmoins, il faut soulever le point de vigilance induit par l'installation d'une usine SEVESO. Le territoire est déjà impacté par un certain nombre d'usines SEVESO, avec des réflexions menées sur les effets « domino » qui peuvent se produire en cas d'accidents. C'est aussi un territoire inondable, sujet prépondérant sur la Presqu'île et sur lequel nous sommes très vigilants et pro-actifs. Je suis d'ailleurs le porte-parole de mes homologues pour vous préciser que nous serons très scrupuleux sur le respect de ces risques. Nous avons à cœur d'écouter ce que vous allez mettre en place pour prévenir ces problématiques.

Notre approche se veut mesurée, ambitieuse et accueillante tant sur l'aspect d'innovation et l'accueil d'entreprise avec un fort potentiel d'indépendance énergétique mais aussi sur le respect de notre environnement, de notre cadre de vie, de la sinistralité des zones et des effets domino liés à l'implantation d'une usine SEVESO.

C'est pourquoi une modification du PLU nécessite une concertation préalable et des échanges avec la population. Cette procédure sera suivie par les élus municipaux, par les conseillers métropolitains. Ce qui m'anime ici, c'est de pouvoir être accompagnant à la fois de projets à forte valeur ajoutée mais aussi accompagnant auprès de nos populations pour assurer le respect de notre cadre environnemental et de notre santé. »

Présentation du Grand Port Maritime de Bordeaux et du site d'implantation

par Philippe Renier, directeur accès et aménagement au GPMB

Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB) est un établissement public de l'État. Il représente le sixième grand port français métropolitain après Marseille, Le Havre-Rouen, Dunkerque, Nantes et La Rochelle. Le GPMB est un petit établissement par rapport à son impact sur le territoire. Il emploie environ 320 salariés mais est à l'origine de 8 000 emplois directs. Une de ses missions est d'accompagner l'ensemble des industries, implantées le long de l'estuaire, afin de les aider à se décarboner, et ce, à tous les niveaux et sur les différents territoires. C'est notamment dans ce cadre que le projet est heureux de présenter et d'accompagner le projet EMME.

Le Port de Bordeaux est un port d'estuaire. Il possède 7 terminaux spécialisés entre Le Verdon-sur-Mer et Bordeaux Centre le long de l'estuaire desservi par un chenal d'accès de 130 km. L'un de ces terminaux, de Blanquefort-Parempuyre appelé Grattequina, va accueillir le projet concerné. Le Port est avant tout un outil au service des territoires - national, régional, communes et collectivités telles que Bordeaux Métropole -, et des industries.

Une convention d'occupation temporaire a été signée le 22 décembre 2023 avec l'entreprise EMME, afin qu'ils puissent d'ores et déjà réaliser des études de faisabilité et toutes les études techniques.

Le terminal a été aménagé en 2015. Environ 7 hectares à proximité du quai sont d'ores et déjà aménagés et accueillent des bateaux.



Vue actuelle du terminal Grattequina

À l'arrière du terminal actuel, le port est propriétaire d'environ 80 hectares, sur lesquels les études d'implantation pour le projet ont été lancées.

Présentation du projet EMME

par Antonin Beurrier, promoteur du projet

Promoteur du projet, Antonin Beurrier indique qu'il n'est pas le seul porteur du projet EMME. Il souhaite pouvoir présenter en toute transparence le projet tel qu'il est aujourd'hui et démontrer son sérieux sur le plan technique, financier et environnemental. Quel que soit l'avis qui est porté sur le projet, il souhaite insister sur la posture d'écoute de l'équipe projet et la volonté de faire ensemble.

L'acte de naissance du projet est le 12 décembre 2015 avec la signature des accords de Paris. L'ensemble des États, notamment ceux de toute l'Union européenne, et la France en particulier, se sont engagés à décarboner leur économie et leurs activités avec un objectif de zéro émission de gaz à effet de serre en 2050. En conséquence, en 2035 seront arrêtés les véhicules à essence.

Quelles sont les alternatives ? Préparer des moyens de transports résilients, durables, qui n'émettent plus de gaz à effet de serre. Beaucoup de technologies existent et parmi les technologies dominantes : le véhicule électrique. Les batteries de ces véhicules électriques ont besoin de matériaux. Pour atteindre les objectifs d'électrification des flottes, les matériaux, les procédés industriels de transformation et de préparation doivent être maîtrisés ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. L'Union

Européenne, la France et l'ensemble des acteurs de la chaîne de production automobile souhaitent agir, notamment en régionalisant les sources d'approvisionnement, pour conserver un avantage concurrentiel et ne plus dépendre de la Chine ou de la Russie. L'objectif est de créer, sur le territoire national, des capacités de production, un savoir-faire industriel et une technologie qui vont permettre de transformer ces matériaux dans les conditions les plus propres possibles. C'est un enjeu important pour l'environnement, mais également stratégiquement pour l'industrie. C'est pour cette raison que le projet est inscrit par l'État comme un projet d'intérêt national majeur et s'inscrit dans une filière.

Le choix de s'implanter en Nouvelle-Aquitaine – et non pas dans le Nord comme tous les projets de *gigafactories* – est lié aux qualités de ce territoire en termes de recherche, d'intelligence, de formation et de partenariats. Le projet EMMÉ n'est pas une *gigafactory* de 2 000 à 3 000 emplois, il est ici question de 200 emplois, voire 300 emplois directs et jusqu'à 1 000 avec les emplois indirects.

Le projet mène depuis plusieurs mois des études, toujours en cours, pour qualifier les enjeux environnementaux : études de sols, faune et flore, hydraulique, etc. Un travail sur l'intégration d'un projet comme celui-ci dans cet environnement est important, notamment sur les risques induits par une activité industrielle. D'ores et déjà, il est établi que le site sera classé SEVESO. Ce classement est lié à la production de sels de nickel et de cobalt, toxiques au contact de l'eau, ainsi qu'à l'utilisation du dioxyde de soufre dans le procédé, toxique en cas d'épanchement massif dans l'air. L'objectif est que ces phénomènes ne se produisent jamais, l'équipe travaille activement dessus avec un suivi des services de l'État.

L'équipe autour du projet

Antonin Beurrier travaille depuis 25 ans pour de nombreuses industries. Il a travaillé pendant 5 ans chez Michelin, dans la science des matériaux en Suède puis dans plusieurs groupes travaillant les métaux de base (zinc, nickel, cobalt). Il est entouré de deux associés : Sarah Maryssael, basée au Canada, ancienne directrice des approvisionnements de Tesla (pendant plus de 5 ans), maintenant cheffe de la stratégie du plus grand producteur de lithium au monde et Michael Nucifora, australien, a géré des usines et des centres de recherches notamment pour un grand groupe minier métallurgique international basé en Australie.

Aujourd'hui, ce sont près de 60 personnes qui travaillent sur le projet dont certaines sont présentes aux côtés du directeur de projet, Henri Biscarrat, qui a dirigé plusieurs industries françaises et notamment des sites SEVESO.

Les plus grandes qualités d'ingénierie internationale ont été recrutées avec, par exemple, l'entreprise Hatch, basé au Canada et en Australie, ou encore une entreprise chinoise. La Chine a 15 ans d'avance en science des matériaux et en génie du procédé sur la France, elle contrôle les matières premières, leur conversion, la fabrication des batteries. Pour tout véhicule hybride ou électrique Renault ou Peugeot, il y a 9 chances sur 10 que la batterie, et l'ensemble de ses composants et notamment métalliques, soient chinois.

Disposer des meilleures technologies et y ajouter les standards environnementaux européens permettra de faire en sorte que cette industrie de la mobilité soit sérieuse, crédible et durable. Il faut que l'achat d'un véhicule électrique soit réellement bénéfique à l'environnement. Aujourd'hui, la production d'un véhicule thermique émet 6 tonnes de CO₂ alors qu'un véhicule électrique en aura émis 10 : 5 tonnes de CO₂ pour la fabrication d'une batterie électrique (en raison des conditions d'extraction des matériaux) et 5 tonnes pour la production du véhicule électrique. Lorsqu'un véhicule électrique est acheté, il a consommé plus de CO₂ qu'un véhicule thermique. Néanmoins, très vite, le bilan carbone

du véhicule thermique dépasse celui d'un véhicule électrique puisque ce dernier utilise une énergie décarbonée.

Le budget et la structure financière

Concernant les coûts directs (bâtiments, usines, etc) et investissements directs, le budget est de 298 millions d'euros. À cela s'ajoute les études, les tests, l'équipe projet, la montée en charge pour 47 millions soit 345 millions en investissement initial.

Enfin, il faut bâtir des stocks, faire des tests, payer le personnel pendant la montée en puissance. Au total, le budget prévisionnel est d'environ 480 millions d'euros. Ce budget est important et doit pouvoir bénéficier à l'économie locale notamment pendant la phase de construction avec plus de 1 000 personnes mobilisées.

Le financement est une combinaison classique de fonds propres, d'aides publiques et de dettes bancaires. Il n'y a pas ici d'effet de levier car les fonds propres sont plus importants que les dettes bancaires. Dans les financeurs du projet, il y a la société d'investissement suisse KL1. Tout le négoce des matières premières, des métaux et de la logistique s'organise aujourd'hui en Suisse. Un second acteur est le fond Infravia, doté par l'État d'une enveloppe pour appuyer la constitution d'une chaîne de production de batteries en France. L'objectif est de déployer un fond « métaux critiques » auquel le projet est éligible. Le troisième partenaire est la Région Nouvelle-Aquitaine, représentée au sein du capital de l'entreprise dans une volonté d'ancrage local. De même, le port de Bordeaux sera représenté au conseil d'administration. Les décisions seront donc prises avec des acteurs locaux. Le tour de table financier doit être terminé en juin, ce qui laisse des possibilités d'évolution. Pour les montants, il y a plus de 150 millions avec la société d'investissements et pour la dette bancaire deux postes : la banque européenne d'investissement, pour la moitié, et toutes les banques commerciales françaises qui se sont positionnées pour appuyer le projet. Le projet ayant été classé « projet stratégique » par l'État, 80 % des dettes bancaires sont garanties par l'État.

La chaîne de production

La première étape de la chaîne de production d'une batterie électrique est l'extraction des matières premières. Des mines, sont extraits du minerai tel que du nickel, du cobalt, et d'autres métaux. Ce minerai est ensuite transformé et raffiné dans une unité de métallurgie. Les produits traités ont déjà reçu une première transformation, ils nécessitent néanmoins d'être affinés puis convertis en sels, plus précisément en sulfates de nickel et de cobalt. Le projet EMME s'intègre à cette étape de la chaîne.

Une batterie électrique est composée d'une cathode et d'une anode, ces sels vont alimenter les précurseurs et les matériaux actifs des cathodes. À titre d'exemple, une voiture électrique moyenne contient 30 kg de nickel et 3 kg de cobalt. L'intégration des cathodes dans les blocs-batteries est réalisée par les « gigafactories » comme Verkor ou Envision qui se sont installées dans le nord (Dunkerque, Douai, etc.). Cependant, leur centre de recherches ACC est à proximité d'Angoulême et tous les partenaires comme Solven, Orano ou encore Saft sont basés en Nouvelle-Aquitaine. Ces structures ont un temps d'avance en génie des matériaux et ces partenariats sont recherchés par le projet EMME. Une des dernières étapes implique les entreprises automobiles qui viennent insérer ces lignes de batteries dans leurs véhicules et assurent la vente des véhicules.

L'ultime étape est le recyclage des batteries électriques, dans laquelle EMME ambitionne d'intervenir d'ici quelques années. Ces métaux ont l'avantage d'être recyclable indéfiniment ce qui s'inscrit dans une logique de circularité. L'objectif est de pouvoir, à l'horizon 2030, recycler ce qu'on appelle la « *blackmass* », c'est-à-dire les agrégats de métaux qui vont être issus du recyclage des batteries. L'usine

EMME intègre, à cet effet, une ligne de production pour pouvoir à termes recycler ces matériaux issus des batteries usagées.

L'ambition de décarbonation

L'ambition du projet est de décarboner l'ensemble de la chaîne de production d'une batterie. Aujourd'hui, si vous achetez une batterie produite en Chine, vous importez aussi du CO₂ en achetant leurs matériaux puisque 80 % de leurs centrales fonctionnent au charbon. Néanmoins, si vous achetez une batterie produite à partir des matériaux fabriqués en Europe, son empreinte carbone est réduite car ils proviennent essentiellement d'une mine partenaire basée en Finlande.

L'ambition est de diviser par 5 l'empreinte CO₂ des métaux énergétiques produits, nickel et cobalt. D'autant plus que la part du nickel n'est pas négligeable, elle représente 9 % de l'empreinte CO₂ sur la production totale. La traçabilité des matériaux sera assurée pour connaître l'origine du nickel. Aujourd'hui, ce dernier est produit dans différents pays et raffiné en Chine, il est donc difficile de savoir précisément d'où il vient. EMME choisira les sites de production qui ont l'empreinte carbone et environnementale la plus vertueuse, et ce, en dépit du coût.

L'approche Net-Zéro

L'usine a pour objectif de ne pas émettre de CO₂. Son design en fait une usine décarbonée. Enfin, en recyclant les matériaux des batteries, l'ambition est poussée pour assurer une empreinte carbone complètement nulle.

Le « zéro CO₂ » est difficilement atteignable pour le projet. La phase de construction générera du CO₂. Toutefois, l'unité sera dite « Net-Zéro », c'est-à-dire complètement décarbonée dans ces opérations, et ce, dès les premières années de mise en service.

Ce projet serait :

- Une plateforme de manutention portuaire qui représenterait une augmentation de 20 % de l'activité conteneurs grâce au terminal de Grattequina et de l'emploi pour redynamiser le secteur.
- Une unité de conversion ou de chimie minérale.
- Un laboratoire en science des matériaux de haut niveau, agréé COFRAC en charge de travailler sur le procédé industriel et l'évolution des produits.

L'emploi et le calendrier du projet

Dans l'ensemble, 60 % des emplois créés seront hautement qualifiés (ingénieurs et techniciens). Seront également présents des opérateurs, des personnes en charge de la manutention, de la maintenance industrielle, de l'entretien environnemental et paysager.

Concernant le calendrier, l'année 2024 est consacrée à la réalisation des études, des permis, des concertations et des autorisations. En parallèle, d'ici la fin du mois de juin, l'ensemble des partenaires financiers doit être finalisé. Deux ans de construction seront nécessaires entre 2025 et 2026 pour un objectif de mise en service fin 2027.

La procédure de mise en compatibilité des documents d'urbanisme

par Sébastien Boime, urbaniste et directeur du bureau d'études « id.de.ville »

Le bureau d'études a été missionné par le Grand Port Maritime de Bordeaux pour conduire la procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi. Cette procédure est conduite par le Grand Port Maritime de Bordeaux en collaboration avec Bordeaux Métropole, les élus et les services.

La procédure de déclaration de projet valant mise en compatibilité est mise en œuvre puisque le projet et les terrains visés pour son implantation ne permettent pas sa réalisation au regard des documents d'urbanisme actuels. L'emprise d'implantation du projet est représentée sur la carte en pointillés. Y figure également un extrait du Plan Local d'Urbanisme intercommunal montrant que l'emprise du projet est classée sur deux types de zone. La zone US13 qui est une zone d'activité spécialisée portuaire (*en mauve sur le plan*), entourée par une zone AU99, qui est une zone « à urbaniser à long terme » et ne peut donc pas être ouverte à l'urbanisation sans une évolution du document d'urbanisme. La procédure de déclaration de projet permet de faire évoluer le zonage du PLUi pour permettre la réalisation du projet.



Implantation projetée du projet sur le PLUi en vigueur

Cette procédure comporte plusieurs étapes. La première étape est la décision du directoire du Grand Port de lancer la procédure. Le Port est compétent au regard de la nature du projet. Aujourd'hui, se déroule une autre étape du processus : la concertation préalable du public, initialement prévue jusqu'au 30 avril 2024, est étendue jusqu'au 20 mai 2024. À l'issue, un bilan est établi. Il détermine les éléments à prendre en compte et les potentielles évolutions du projet associées. Cette étape implique la finalisation des études menées par le porteur de projet pour une intégration dans le dossier de déclaration de projet valant mise en compatibilité.

Enfin, le porteur de projet devra saisir toute une série d'organismes : l'autorité environnementale, la Commission Départementale de Préservation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF), etc. À partir de cette étape de consultation, le dossier ne doit plus être modifié par le porteur de projet, et ce jusqu'à l'enquête publique. Un examen conjoint est organisé et associe tous les services de l'État, les collectivités locales (Région, Département), les chambres consulaires (chambre d'agriculture) et les associations qui vont exprimer un avis sur ce projet et émettre un certain nombre de questions ou de remarques à prendre en considération dans le dossier. Le procès-verbal de l'examen conjoint est joint au dossier soumis à l'enquête publique.

L'ensemble des documents est mis à disposition du public dans le cadre de l'enquête publique d'une durée d'un mois minimum, organisée par le préfet. Le commissaire-enquêteur, nommé par le Tribunal Administratif, se déplace dans les mairies accueillant le projet pour recueillir avis et informations relatifs au projet et à la concertation. À l'issue, le commissaire-enquêteur émet un avis sur la base duquel Bordeaux Métropole et le Grand Port approuve la déclaration de projet de mise en compatibilité du PLUi et la rend exécutoire. Cet avis peut être favorable, favorable avec réserve, ou défavorable. Il porte, d'une part, sur l'intérêt général du projet et, d'autre part, sur la mise en compatibilité du PLUi, deux éléments autour desquels se construit la déclaration de projet. La mise en compatibilité explicite ce qui doit changer dans le document d'urbanisme pour rendre possible la réalisation du projet et intègre la question de l'incidence environnementale.

Les motivations générales

par Sébastien Boime, urbaniste et directeur du bureau d'études « id.de.ville »

Pour que la procédure de mise en compatibilité aboutisse, il est nécessaire de démontrer l'intérêt général que représente le projet EMME. Ces motivations sont regroupées, ici, en cinq grandes catégories.

- **Le développement de la production de batteries électriques :**

Des engagements ont été pris au niveau européen pour encourager la décarbonation des activités et de l'économie. Cela concerne également l'insuffisance de l'approvisionnement et de la capacité de développement des batteries électriques au regard du marché des voitures électriques. La France et l'Union européenne, aujourd'hui, n'ont pas la capacité de répondre à cette perspective. Il y a donc un enjeu à régionaliser et à sécuriser l'approvisionnement des métaux qui permettent de fabriquer ces batteries électriques.

- **La politique française de reconquête industrielle :**

Aujourd'hui, le gouvernement a une politique volontariste très affirmée sur la relance de l'activité industrielle avec la mise en place d'un certain nombre d'outils réglementaires et financiers. La loi sur l'industrie verte et le plan de relance « France 2030 » sont des outils que l'État a mis en œuvre pour accompagner l'essor et le développement des activités industrielles. L'objectif est donc l'indépendance et l'adaptation de la filière industrielle automobile française.

- **La mise en œuvre de l'objectif métropolitain de renforcement de l'activité économique de l'agglomération :**

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de l'Aire Bordelaise, et le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole ont déjà fléchés ce site pour du développement économique. À l'échelle du SCoT, est observée l'émergence d'une écologie industrielle. À l'échelle du PLUi, la notion de pôle d'excellence économique et scientifique prédomine davantage puisque la notion est inscrite dans le projet d'aménagement et développement durable du PLUi. Cela se traduit également par le classement en zone AU99. Il y a donc l'intention de faire du site du terminal de Grattequina, un secteur de développement économique.

- **Favoriser les intérêts humains et environnementaux :**

Cet élément relève de la volonté de réduction de l'empreinte carbone de ces activités. Les retombées économiques constituées par l'effet de levier sur le territoire concernent notamment l'emploi direct et indirect, y compris durant la phase de construction du site. Cela participe à la vitalité économique du territoire.

Cette motivation s'associe aussi à la question des synergies autour des centres de formation et des activités industrielles déjà présents sur le secteur de véhicules électriques ou de la batterie. L'idée est de venir créer de véritables partenariats.

Un dernier aspect concerne la pérennisation d'infrastructures portuaires. Un terminal a été aménagé pour plusieurs millions d'euros d'argent public. Ce projet va venir valoriser et optimiser une infrastructure existante sans avoir à venir en créer de nouvelle.

- **Intégrer les enjeux environnementaux dans la conception du projet :**

L'intérêt général du projet est conditionné par sa capacité à s'intégrer correctement dans l'environnement. Les critères de localisation sont prépondérants pour ce projet, notamment le premier étant la disponibilité du terrain. Trente hectares de foncier disponible représentent une

surface significative à trouver. L'ensemble des fonciers disponibles du Port de Bordeaux ont ainsi été étudiés pour déterminer l'existence d'un terrain déjà artificialisé ou en friche qui pourrait être utilisé. Ce type de terrain n'a pas été trouvé. Ensuite, le projet nécessite une desserte portuaire. Leur nombre est faible le long de l'estuaire. La nécessaire proximité avec un bassin de main d'œuvre qualifiée est un point important et implique de se situer à proximité d'une grande métropole.

En matière de respect de l'environnement, la première étape a été de disposer d'une bonne connaissance des enjeux environnementaux. Plusieurs études ont ainsi été engagées : hydraulique, biodiversité, archéologique, etc. Ensuite, la mise en place d'une démarche environnementalement vertueuse dans ces domaines, implique de mettre en œuvre une démarche dite « ERC » pour Éviter, Réduire et Compenser. Pour chaque enjeu environnemental identifié, il est nécessaire d'identifier ce qui est évitable. Pour ce qui ne l'est pas, il faut alors se donner les moyens de le réduire. Enfin, pour ce qui ne peut être réduit, il faut le compenser.

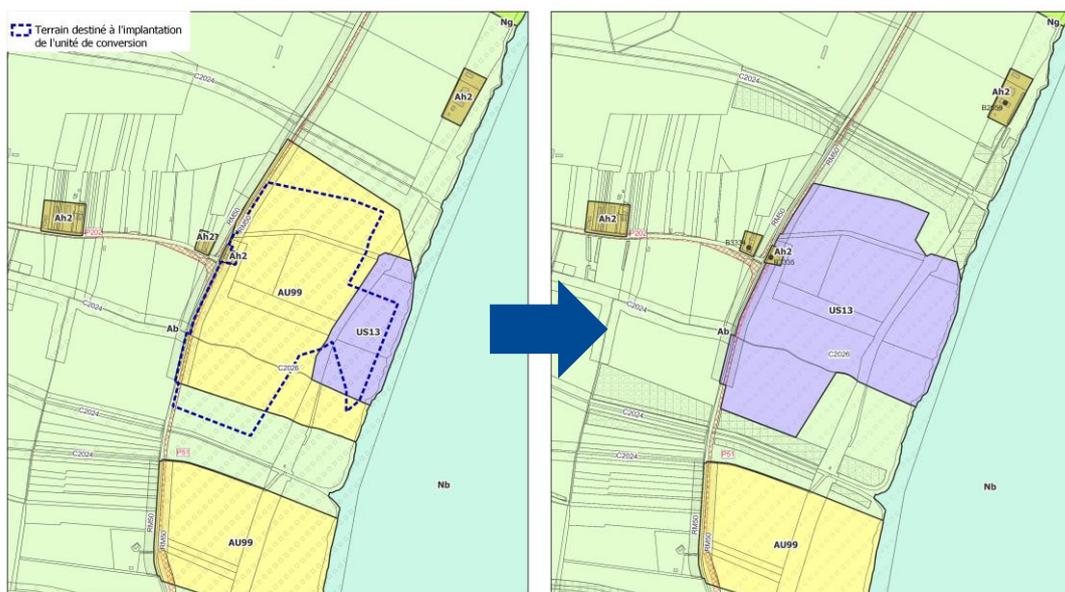
Il serait possible de se dire que s'il est question d'évitement, il serait souhaitable de ne pas du tout choisir ce site. Dans cette approche, l'idée est de confronter l'ensemble des critères : peser les incidences négatives avec les avantages et les externalités positives qu'apporte le projet. Un travail important a été mené et est toujours en cours pour améliorer le bilan environnemental du projet. L'idée *in fine* est de pouvoir concilier respect de l'environnement et développement économique.

La procédure de mise en compatibilité engagée

par Sébastien Boime, urbaniste et directeur du bureau d'études « id.de.ville »

La zone AU99, dans le PLUi actuellement en vigueur, ne permet pas la réalisation du projet, ce qui est aussi le cas du sud de la parcelle qui est classé en zone AB.

La mise en compatibilité du document d'urbanisme consiste à faire évoluer ces zonages pour permettre la réalisation du projet. L'objectif de la procédure MECDU est de pouvoir reclasser la zone AU99 en zone US13, puisque ce classement permettra une urbanisation, immédiatement destinée aux activités industrielles et portuaires.



Le PLUi en vigueur et le PLUi après mise en compatibilité

La mise en compatibilité et l'intégration du projet dans le PLUi va conduire à un déclassement d'environ 9 hectares de zones à urbaniser (AU99) pour les reclasser en zones agricoles (Ab) et reclasser 2,2

hectares de zones Ab en zones US13. Finalement, la zone agricole (Ab) est augmentée de 6,7 hectares, les Espaces Boisés Classés (EBC) aux abords des jalles au nord et au sud ne sont pas impactés, et, au contraire, préservés.

Par rapport aux prévisions d'occupation du sol, les surfaces mobilisées pour le développement économique sont réduites. Le projet impacte 29 hectares de surface.

Sachant que le projet est classé d'envergure nationale et européenne, la consommation d'espaces artificialisés de 29 ha ne sera pas décomptée de l'enveloppe foncière de Bordeaux Métropole.

Deux calendriers se cumulent dans le planning global : le calendrier du projet et celui de la procédure de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole.

Le calendrier de la procédure MECDU s'appuie et se coordonne avec les études menées au titre des autorisations environnementales (Loi sur l'eau, ICPE, etc.). Le permis de construire du projet ne pourra être délivré qu'une fois la déclaration de projet approuvée, prévue pour début 2025. Le permis de construire est, de fait, aussi envisagé pour début 2025.

Le dossier de déclaration de projet valant mise en compatibilité est élaboré en parallèle de la conduite des études techniques qui alimentent l'évaluation environnementale. Les consultations obligatoires sur ce dossier sont, à ce stade, prévues pour l'été 2024. L'enquête publique est envisagée pour la fin de l'année 2024, permettant ensuite la mise en œuvre du projet de construction et sa mise en service pour début 2027.

Intégrer le projet à son environnement

par Sébastien Boime, urbaniste et directeur du bureau d'études « id.de.ville »

Les enjeux environnementaux sont classés en quatre catégories : risques industriels, milieux naturels, risques naturels et nuisances.

- **Zoom sur la gestion des risques industriels**

Pour les risques industriels, le projet est soumis au régime des Installations Classées Pour la Protection de l'Environnement (ICPE), relevant du statut SEVESO en raison des produits stockés sur place. De plus, une autorisation au titre de la Loi sur l'eau (ou IOTA) sera nécessaire pour diverses rubriques, telles que l'imperméabilisation des sols et la localisation en zone inondable. Ainsi, un dossier de demande d'autorisation environnementale unique sera établi, comprenant les aspects relatifs aux installations classées et à la police de l'eau. Le porteur de projet devra mener des études et constituer les dossiers d'autorisation comprenant une étude d'impact (eau, air, sol, bruit, etc.) et une étude de dangers pour évaluer la probabilité, l'intensité, la gravité des dangers ainsi que les mesures à mettre en œuvre. L'ensemble de ces études est soumis à un contrôle et à une instruction des services de l'État, et sera aussi soumis à enquête publique.

- **Zoom sur les milieux naturels**

Le site actuel se situe sur d'anciennes parcelles agricoles, encore en activité comme l'a souligné Philippe Renier. Cette activité a été gérée à travers des conventions d'occupation précaires avec des agriculteurs qui entretiennent et exploitent les terres. Le site est délimité par deux cours d'eau, les jalles d'Olive au nord et de la Violette au sud. De plus, il est bordé d'un côté par la Garonne et de l'autre par la RD 209. Aux alentours du site, quelques habitations sont présentes, ainsi que des hangars et des activités agricoles.

En ce qui concerne la biodiversité des terrains, des inventaires ont été menés par un bureau d'études spécialisé, comprenant des écologues et des naturalistes, sur une période de plus d'un an, afin de couvrir les quatre saisons et de prendre en compte la présence des espèces à différents moments de

l'année. Globalement, l'occupation des sols du site montre que 75 % sont des prairies et seulement 4% sont boisés, ce qui indique une prédominance de grands espaces ouverts.

Les études environnementales ont mis en évidence que les enjeux principaux se situent le long des berges de la Garonne, particulièrement en ce qui concerne la faune et la flore, avec la présence notable d'une variété d'oiseaux et de zones verdoyantes en dehors du périmètre du site. Une autre zone d'importance environnementale est l'espace ouvert qui peut servir de site de nidification pour deux espèces d'oiseaux. Un autre enjeu majeur se situe au niveau des deux jalles pour l'anguille d'Europe avec un habitat assez rare d'où la qualification d'enjeu « fort ».

Les détails de l'étude écologique sont en partie consultables dans le dossier de consultation et seront à disposition dans le cadre de la suite des études.

Un autre aspect important concerne les mesures d'évitement visant à préserver les milieux naturels. Le plan masse du projet montre le périmètre de l'emprise, avec d'un côté la plateforme et les terrains d'extension à l'arrière, marqués par des pointillés noirs. Concernant les enjeux environnementaux, le projet met déjà en œuvre des mesures pour éviter les deux jalles, au nord et au sud, qui sont des milieux aquatiques présentant des enjeux écologiques significatifs. De plus, tous les secteurs abritant une diversité floristique et faunistique sont également évités, comme en témoignent les petits secteurs entourés de pointillés verts.

-  Corridors écologiques (jalles et ripisylve)
-  Zones humides évitées
-  Boisements existants conserver et conforter
-  Maintien et création d'espaces verts paysagers



Les mesures prises par le projet pour la biodiversité

La zone en bordure de la Garonne est d'une grande importance, abritant une diversité d'espèces remarquables, notamment par la présence d'arbres. L'entrée du site, où plusieurs arbres existants seront préservés par le projet, présente également un intérêt environnemental notable. Un autre point important concerne la préservation, voire le renforcement, de la bande boisée séparant le terminal des terrains à l'arrière, qui revêt également une grande importance environnementale. Le projet comprend des espaces libres, notamment les franges autour du terrain, assez larges (10 à 20 mètres), qui seront aménagées avec des plantations dans le cadre d'un traitement paysager visant à favoriser l'intégration harmonieuse dans le paysage et à promouvoir la biodiversité sur le site.

Les inventaires pédologiques ont révélé la présence de terrains présentant des caractéristiques de zones humides sur le site, couvrant environ 24 hectares. Ces zones ont été qualifiées d'intérêt faible en raison de leur caractère principalement pédologique et de l'absence de fonctionnalités écologiques significatives. L'identification des zones humides a été réalisée conformément à l'arrêt de 2018, la simple présence d'eau dans le sol, caractérisée par une hydromorphie, qualifie un terrain de zone humide, même sans fonctionnalités écologiques associées. Ainsi, les terrains en question ont été classés avec des enjeux faibles, car la plupart ne présentent pas de caractéristiques écologiques significatives. Bien que certaines parties des zones humides soient boisées, notamment celles en bordure de la Garonne, la majorité ne possède pas de flore caractéristique des zones humides, ce qui limite leur fonctionnalité écologique et la présence d'espèces vivantes associées.

Les fonctions hydrauliques de ces zones humides sont également considérées comme présentant des enjeux faibles, car elles ne jouent pas un rôle majeur dans la rétention ou la restitution de l'eau stockée.

De même, les enjeux biochimiques sont faibles, car ces zones ont une capacité limitée à capter des substances telles que le carbone dans le sol.

Pour autant, la présence de zones humides a conduit à la mise en place de mesures permettant d'éviter 13 hectares de ces zones. Le projet impactera uniquement 11 hectares de zones humides, comme indiqué sur le plan en bleu. Étant donné que l'évitement complet n'est pas possible et que le site a été choisi pour l'implantation du projet, une approche de réduction a été adoptée. Des mesures compensatoires seront également mises en place, consistant à restaurer des zones humides dégradées existantes. Le porteur de projet s'engage à restaurer une zone humide d'une superficie 1,5 fois supérieure à celle impactée, soit environ 16 hectares, avec une convention de gestion sur 50 ans pour assurer leur pérennité. Les terrains pour la mise en œuvre de ces mesures compensatoires ont déjà été identifiés, et des évaluations sont en cours pour garantir leur adéquation à la restauration des zones humides impactées.



Les mesures prises par le projet pour les zones humides

- Terrain d'implantation du projet
- Zones humides évitées (13,6 ha)
- Zones humides impactées (11 ha)
- Zones indéterminées

• **Zoom sur les risques naturels**

Les terrains d'implantation sont identifiés dans le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) comme inondables. Différents types de classement existent dans le PPRI en fonction de l'intensité de l'aléa ou du risque. Les terrains concernés sont ceux qui apparaissent en mauve et en rouge à pois blancs sur la carte jointe. Ce sont des terrains inondables mais constructibles sous conditions pour des activités en lien avec le port. Ils présentent des conditions plus favorables que les terrains en grenat, qualifiés, eux, de zones gelées puisque le risque y est maximal.

Cette qualification en zone inondable implique la conduite de modélisations hydrauliques. L'objectif principal est la recherche et la mise en place de mesures de réduction de l'impact hydraulique du projet sur les zones d'expansion de crue, et notamment sur les terrains autour.

Zonages PPRI Grattequina
Communes de Blanquefort / Parempuyre

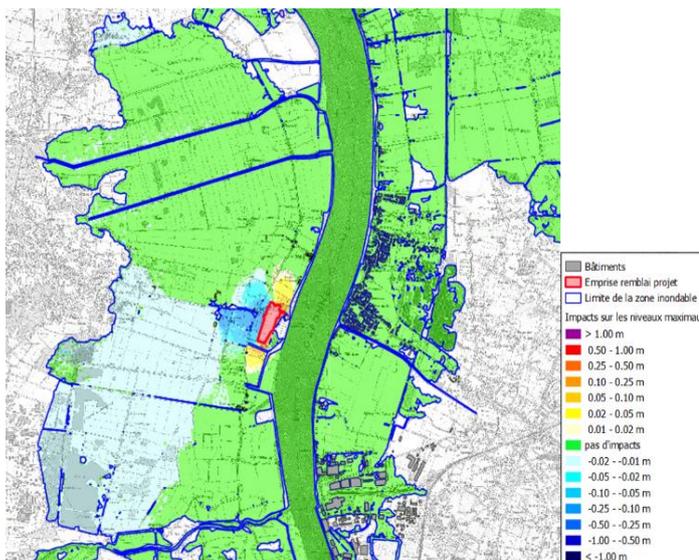


Zonages du PPRI pour le site de Grattequina

Une modélisation hydraulique itérative a été menée par un bureau d'études spécialisé. Cette modélisation hydraulique a entraîné l'évolution du projet afin qu'il réduise son emprise pour essayer d'atteindre la neutralité quant à sa dimension hydraulique. Du fait de l'évolution du projet, il n'y a aucune zone bâtie impactée par la modification du champ d'expansion de crue.

Les seules zones impactées par l'implantation du projet sont les zones en jaune sur ce plan (ci-joint) au nord et au sud de l'emprise du périmètre d'étude. Cela concerne une élévation du niveau de l'eau compris entre 1 cm et 5 cm.

Le projet est toujours en phase d'optimisation de son implantation pour limiter les impacts hydrauliques, dans une démarche d'amélioration continue avec la recherche d'une incidence minimaliste.



Les impacts sur les niveaux maximaux d'eau

En ce qui concerne la ressource en eau, nécessaire au procédé industriel, l'activité industrielle a des besoins relativement faibles pour un projet industriel. Le volume d'eau concerné serait de 80 m³ / heure. La répartition se découperait ainsi :

- 10 % : pour l'activité ;
- 40 % : rejet sous forme de vapeur d'eau ;
- 50 % : rejet dans la Garonne, après traitement et purification afin d'avoir un impact minimal sur le milieu naturel (notamment température de rejets).

Pour optimiser la ressource, plusieurs mesures sont prévues par le projet pour améliorer les incidences sur le cycle de l'eau.

- Un système de recyclage de l'eau au sein d'usine installée pour fonctionner en circuit fermé et, par conséquent, limiter les prélèvements.
- La mise en place d'une gestion alternative des eaux pluviales avec la création de bassins dans lesquels les eaux de pluies pourront être stockées, auto-épurerées avant rejet dans le milieu naturel.
- Une connexion au réseau d'alimentation en eau potable pour les besoins du personnel uniquement.

Le projet recherche ainsi une performance environnementale à la fois sur ses prélèvements mais aussi sur ses rejets d'eau.

• Zoom sur les nuisances

Les premiers éléments à prendre en compte sont les enjeux paysagers, liés à la vue et à la perception du projet depuis la RD209 et aux enjeux de co-visibilité depuis la rive droite, bien que celle-ci soit protégée par la végétation des berges à certains endroits.

Le projet s'inscrit dans une démarche architecturale ambitieuse, l'objectif est de ne pas créer de « blocs » impactant fortement le paysage, mais plutôt de travailler sur son épannelage. Un travail est mené sur la taille et la forme des bâtiments. Par exemple, il est prévu une hauteur moyenne de 15 mètres avec quelques bâtiments autour de 25 mètres.

Plusieurs mesures prévues, notamment pour le volet biodiversité, participent à une intégration paysagère optimale du projet. Par exemple, un premier rideau végétal entre la plateforme et les

terrains à l'arrière est prévu du fait de la présence d'un ourlet boisé. Par ailleurs, plusieurs aménagements paysagers vont être réalisés aux abords du site.

Les illustrations présentées (cf. support de présentation de la réunion) ne représentent pas le projet définitif, puisque le permis de construire n'interviendra qu'en 2025, mais bien le parti pris architectural. Il propose des volumes et gabarits avec un aspect relativement ramassé et des hauteurs de 15 m pour être proches de la cime des arbres, pour mieux s'intégrer au paysage.

La conception architecturale a été menée autour de la recherche de matérialité avec, par exemple, la végétalisation de la plus grande partie des toitures pour mieux fondre le projet dans le paysage, et le travail autour des aménagements paysagers. En ce qui concerne la vue depuis la rive droite, les quelques émergences de bâtiments seront visibles, notamment les parties approchant 25 mètres de haut mais la végétation jouera un premier rôle de filtre.

Concernant le transport et la logistique, l'objectif est que l'ensemble des flux entrants et sortants de l'usine en exploitation puissent utiliser la voie fluviale et le transport maritime, pour limiter l'impact sur le trafic routier et optimiser le bilan carbone. Pour le personnel du site, les volumes de circulation seront relativement faibles avec un site de 200 salariés et plusieurs solutions existent ou seront travaillées : la ligne 76 de transport collectif existe aux abords du site (dessert la commune de Parempuyre et rejoint Bordeaux en 20/25 minutes) mais également, un emplacement est réservé dans le PLUi pour la création de pistes cyclables.

La concertation

La concertation préalable du public a évolué et se terminera désormais le lundi 20 mai 2024.

Pour s'informer sur le projet et la procédure de mise en compatibilité du PLUi de Bordeaux Métropole, plusieurs moyens existent :

- Un dossier de concertation accessibles dans les mairies de Ambarès-et-Lagrave, Bassens, Blanquefort, Saint-Louis-de-Montferrand et Parempuyre, ainsi qu'au siège du Grand Port Maritime de Bordeaux et de Bordeaux Métropole.
- Le site internet du Grand Port Maritime de Bordeaux : <https://www.bordeaux-port.fr/node/2237>

Pour continuer de participer, des registres réglementaires ont été déposés dans les mêmes lieux que le dossier de concertation. Un registre numérique a aussi été créé, disponible [ici](#).

Il est aussi possible de prendre rendez-vous au siège du Grand Port Maritime de Bordeaux via l'adresse électronique suivante : postoffice@bordeaux-port.fr.

Une permanence téléphonique est assurée par le porteur de projet tous les mercredis après-midi au 05.19.08.05.96 et une adresse électronique est également mise à disposition contact@emme-sas.com.

TEMPS D'ÉCHANGES AVEC LA SALLE

(Compilation des deux temps d'échanges)

Question : Bonsoir, je suis Florence BOUGAULT et ce soir je parle au nom de la SEPANSO Gironde, qui est une association environnementale agréée par l'État et impliquée dans beaucoup d'organismes publics. Je suis contente de prendre la parole en premier pour expliquer certains points, ayant assisté à une réunion à Parempuyre. Nous discutons ce soir d'un projet d'une usine SEVESO classée niveau haut, prévue en zone inondable le long de la Garonne. Je reviendrai sur certains points abordés lors de la réunion précédente. Je ne reviens pas sur le choix du lieu, une zone inconstructible pour le moment parce qu'inondable le long de la Garonne, car cela a été largement débattu et sera repris par d'autres personnes dans la salle. Il est crucial de prendre soin de cet estuaire et de sa biodiversité en déclin depuis des années, d'après les études. Cette usine SEVESO produira des substances toxiques tels que les sels, le sulfate, le cobalt et le nickel pour l'eau, l'air et la terre. Il est important que nos préoccupations soient prises en compte, car la seule solution responsable semble être de changer de site. Vous avez expliqué à Parempuyre jeudi dernier que vous avez l'intention d'artificialiser entre 12 et 20 hectares de terres pour construire l'usine sur un terrain plein, mais cette zone est également une cuvette, ce qui complique les choses.

L'artificialisation d'un tel espace, je vais compter 20 hectares, représente des milliers de mètres cubes de terre exactement pour 20 hectares sur 1,5 mètre de haut, si ce n'est pas plus, l'équivalent de 300 000 m³. Plus, évidemment, si 1,5 mètre ne suffit pas. En Gironde, sur les projets, on aime bien compter en piscines olympiques, ça parle bien. Et cette réhausse représente l'équivalent de 80 piscines olympiques. En camions, c'est 20 000 camions bennes, en prenant en compte le poids de la terre à transporter, 1 250 kg par mètre cube. Je n'ai compté que l'allée, évidemment les camions qui viennent, ils repartent. C'est donc le double. C'est dire une quantité de barges, parce que ça arrivera peut-être par la mer, une quantité de camions astronomiques juste pour arriver à faire le terre-plein. Des quantités qui ne passeront pas sans dommage sur la route départementale, qui est de l'autre côté. Ici ou ailleurs, d'où viendra la terre ? Les questions étaient posées la semaine dernière. Aujourd'hui, la terre, on ne sait pas d'où elle viendra. Des quantités de barges sur le fleuve qui causeront des nuisances évidentes, vous les connaissez. Et pour créer quoi à l'arrivée ? Un château de sable. Ou plutôt un château de terre au bord de Garonne. Parce qu'à moins qu'on ait prévu de bétonner tout ça par-dessus ce qu'ils ont prévu à l'arrivée, c'est bien un château à tasser dont on parle. Un château comme ceux que nos enfants font au bord de l'océan avant que la mer monte, parce qu'ici on est en zone submersible, et ne remplisse les douves et à un moment, le château s'effondre. Dans le meilleur des cas, ça ressemblera au moment des pluies à une île au milieu de la Garonne. Selon ce que vous avez expliqué lundi dernier, l'usine serait sur une île, si jamais c'était inondé. On pourrait l'appeler site SEVESO Saint-Michel, un nouveau lieu touristique, on pourrait y accéder aux petites marées, pas aux grandes, et on devra sans cesse renforcer les digues pour que la terre ne s'effondre pas après chaque crue. Parce que l'eau ne s'arrête pas, s'étale, remonte par capillarité, elle s'immisce. Quand on a enlevé 20 hectares sur 1,50 m, l'eau qui se déversait à cet endroit, va forcément à un autre endroit. Quand elle ne tombe pas du ciel ici directement pour engorger la terre, je rappelle les dernières inondations qu'on s'est payé en Gironde. Évidemment ce ne sera pas des camions d'argile, ni des camions de sable, alors des camions de poids, de cailloux, de terre. Pour ce chantier, on pourra demander des conseils à l'Indien qui tient la pointe du Cap Ferret, comme on l'appelle, parce que c'est des milliers de tonnes de sable qu'on remet chaque année pour tenir la pointe du Cap Ferret juste pour vous rappeler ce que l'eau fait. Des années de dépense dont la préfecture a fini par admettre la nécessité. Parce qu'en gestion de la submersion marine et la lutte lutter des eaux, on la connaît bien. Il faut de la folie et non pas un gramme de prudence et de raison pour se lancer dans un tel défi à cet endroit. Les éléments à la fin auront toujours le dernier mot. Mais vous le savez bien puisque cette usine à la fin il faudra la démanteler. C'est une concession de 48 ans et donc il faudra la démanteler. La vraie question c'est : est-ce qu'elle tiendra seulement le temps de la concession, des 48 ans, où est-ce qu'on va la démanteler avant ? À moins que le but du

jeu soit juste de toucher des subventions et ensuite de voir de quoi l'avenir sera fait. Le volume cubique qui va être occupé en hauteur, il n'y a pas de doute, s'étalera ailleurs, l'eau ira ailleurs, en amont, à côté. J'imagine qu'on le sait déjà, parce que tout a été prévu, il y a des études hydrologiques formidables qui ont pris en compte le GIEC, mais sur des données qui sont déjà dépassées. On n'a pas encore parlé de béton et de construction sur les camions que je vous ai annoncés, puisqu'évidemment après, il faut construire, il faut bétonner. On nous a également expliqué que ça allait être exemplaire en termes d'empreinte carbone. Je vous cite, tout à l'heure, pour parler de décarbonation d'empreinte Net-Zéro, vous disiez lors de la réunion de jeudi dernier que la construction de l'usine était à la fois pour une solidarité pour les mines de Nouvelle-Calédonie qui sont en mauvaise posture socio-économique, et pour une nécessité absolue compte tenu des priorités nationales. Alors, j'ai deux questions à vous poser.

Serez-vous solidaire en cas d'accident sur la Garonne ? Est-ce que vous livrez les poissons pour remplacer ceux qui seront détruits ? Est-ce que vous produirez du tourisme de remplacement ? Est-ce que vous participerez au relogement des inondés ? Est-ce que vous indemniserez les personnes qui vivent de l'économie liée à l'estuaire ? Est-ce que vous appliquerez le système de solidarité pour tous les gens qui ont des maisons à côté et dont la valeur des biens va diminuer avec l'implantation d'une usine SEVESO ?

La deuxième question : est-ce que la priorité nationale est de faire prendre un risque pour le plus grand estuaire d'Europe ? Parce que je croyais que la priorité nationale c'était que nos enfants puissent vivre dans un monde plus écologique, moins pollué, moins risqué. Or une priorité nationale qui pose autant de risques pour 200 emplois en phase finale, et des enjeux bien supérieurs au gain sur ce territoire, est une priorité qui a mon sens n'en est pas une, et qui j'espère à la fin, ne trouvera jamais la bonne parcelle de justification. En termes d'empreinte carbone, vous allez amener des mètres cubes de terre, cette usine va artificialiser des terres inondables et fonctionnera ensuite pour transformer, et ça serait quand même bien que tout le monde le réalise, des matériaux qui sont littéralement de l'autre côté de la planète, en Indonésie, Australie, Nouvelle-Calédonie, Canada. Des produits transformés qui ne seront pas finis, qui transiteront sur le territoire pour d'autres endroits en France et en Europe. Qu'y a-t-il donc de simplement vertueux dans ce circuit qui puisse être exemplaire en termes d'empreinte carbone ? Absolument rien ! Puisque la matière première n'est pas locale. Si on veut être sérieux, je vous cite tout à l'heure, il faut se poser les bonnes questions. Posons alors des questions sur les adresses d'implantation. Est-ce que nous attendons de l'indépendance énergétique en termes de batteries avec ce projet ? Sûrement pas ! Parce que, comme il a été expliqué jeudi, les modèles accessibles de voitures électriques qui peuvent fonctionner avec des batteries à base de nickel et de cadmium sont uniquement les voitures haut de gamme, de type classe A, comme celui de Mercedes. Parce que toutes les voitures de moyenne gamme, utilisent un autre type de batterie aujourd'hui, qui est à base de phosphore et de lithium, et qui coûte moins cher. Une usine pour des classes A de Mercedes, c'est sympa, mais ça ne peut pas être un argument d'indépendance pour l'indépendance énergétique de la France en termes de batteries. J'ai regardé le projet dans tous les sens. Je ne vois vraiment pas d'intérêt à ce projet à cet endroit. Je ne dis pas qu'il ne faut pas faire d'usine en France, je dis que ce n'est pas le bon endroit. Et aucune justification à maintenir un projet aussi risqué dans une zone inondable au bord de Garonne. Au contraire, au lieu de diminuer la zone non constructible en bord de Garonne, et compte tenu du réchauffement climatique et des enjeux à venir, je considère qu'il serait plutôt urgent d'étendre ces zones pour protéger le fleuve, l'environnement et notamment la population qui vit le long de ces berges. Moi je vous confirme, après avoir envoyé ce texte aujourd'hui au nom de la SEPANSO, que la SEPANSO s'opposera vivement à ce projet.

Réponse de Antonin Beurrier : Je reconnais qu'il y a des points légitimes à considérer, mais je pense aussi que certaines assertions sont quelque peu exagérées. En tant qu'industriels, nous sommes bien conscients de notre responsabilité dans l'aménagement de cette zone. Nous avons signé une convention pour 48 ans, une convention flexible, avec l'espoir de créer des emplois pour les générations futures. L'élément crucial est que toutes nos actions sont fondées sur la science, les

études, les modélisations, la supervision d'autorités compétentes et l'autorité de l'État. Tous ces facteurs sont pris en compte. Nous avons pris les hypothèses les plus aggravantes pour essayer de configurer un outil industriel qui soit à l'abri de l'aléa.

En effet, personne ne peut prédire l'avenir, surtout dans un contexte où les règles du jeu évoluent. Nous ne sommes pas les seuls à être confrontés à ces défis, plusieurs pays et régions sont confrontées à ce challenge. Est-ce que pour autant, il ne faut plus rien faire ? Est-ce que pour autant, il faut abandonner ? Est-ce que pour autant, on n'a pas envie de faire de cet obstacle une opportunité finale ?

Nous avons déjà prévu un audit externe, réalisé par des sociétés d'ingénierie spécialisées, en plus de des démarches déjà engagées auprès de l'État. Nous allons également solliciter l'expertise de pays confrontés à des problématiques similaires, comme les Pays-Bas, dont les experts viendront évaluer notre projet, nos modèles et nos solutions. Nous nous engageons à organiser un séminaire de restitution à la rentrée, car ce projet concerne non seulement notre entreprise, mais aussi l'ensemble de la communauté.

Nous avons déjà pris des mesures concrètes, comme la modification de l'emprise de l'usine, pour répondre à nos engagements et à la sensibilité du territoire. Ainsi, des études ont été menées pour modifier et réduire l'impact de l'usine, pour la moderniser et explorer toutes les options possibles. Les meilleurs experts internationaux seront invités pour organiser un séminaire public afin de partager leurs observations, et ensemble, évaluer si les solutions, les approches et les équipes en France et en Europe sont pleinement adaptées. Il est crucial d'intégrer la science, le savoir et l'expérience dans cette démarche, puisqu'il est impossible d'ignorer l'impact sur la vie des personnes et des communautés. Nous sommes tous concernés par cette situation, et nous ne ferons rien pour aggraver une situation déjà critique.

Intervention de Florence Bougault : Je ne dis pas non au projet, je dis non à son emplacement. En ce qui concerne le transport et la neutralité carbone, importer des matériaux de l'autre côté de la planète n'est pas la solution la plus avisée pour atteindre la neutralité carbone. Il serait préférable de transformer les produits localement plutôt que de les transporter d'un bout à l'autre de la planète. Il est nécessaire d'aborder ces questions de manière appropriée, sans se vanter de nos actions vertueuses. Ce site n'est pas un emplacement vertueux pour cette usine. Cela ne signifie pas que nous sommes opposés aux usines, mais en termes de neutralité carbone, importer des matériaux de l'autre côté de la planète ne nous rend pas nécessairement vertueux. Il n'est pas juste de justifier nos actions en se comparant à la Chine et en mettant en avant ses aspects négatifs, elle utilise du charbon, pour paraître meilleurs.

Question : Bonsoir, je suis François-Xavier BARAY. Ce soir, je vais m'exprimer en tant que citoyen d'Ambarès et entrepreneur indépendant spécialisé dans la recherche et le développement. Je souhaiterais aborder quelques points importants. Tout d'abord, je tiens à rappeler que des études ont déjà été menées sur le territoire, débutant en 2013 et aboutissant à un rapport substantiel en 2017 de la part de la région. Il est crucial de prendre conscience que sur les trois grandes zones naturelles à préserver en France : le Marais poitevin, l'Estuaire de la Gironde, la Camargue. Il n'en reste plus que deux, la Camargue ayant été perdue en raison de problèmes de gestion, similaires à ceux que nous observons ici. En tant qu'acteur impliqué dans ce territoire, je peux témoigner de l'importance de ses échanges faunistiques et de son rôle vital dans les migrations. Depuis 2017, il est alarmant de constater que les mesures de compensation pour l'urbanisation, dont vous avez parlé, accusent un retard significatif de 6 à 10 ans, avec un suivi insuffisant. De plus, les données scientifiques fournies par des institutions respectées comme le CIRAD, l'INRAE, le BRGM et l'IPSES n'ont pas été pleinement intégrées dans les politiques de préservation. Les sols, notamment, sont des éléments vivants cruciaux qui ont été négligés. Pourtant, ils offrent des opportunités de création

d'emplois et de régénération environnementale, permettant la captation du carbone et l'amélioration de la qualité de l'air. Les défis actuels en matière de qualité de l'eau, avec des niveaux de pH et de PPM préoccupants, un pH entre 8,5 et 9, un taux de PPM au-dessus de 300. Ils nécessitent une action urgente. Ces fluctuations, souvent attribuées aux activités humaines, sont également influencées par les écosystèmes vivants qui n'ont pas été suffisamment pris en compte dans votre projet. Il est temps de reconnaître l'importance de la vie dans son ensemble, des micro-organismes aux arbres, dans la recherche de solutions énergétiques durables. En outre, je vous invite à réfléchir différemment à l'extraction minière, qui représente une menace majeure pour notre planète. Les recherches nécessaires ont déjà été menées, et les données sont disponibles. Plutôt que de créer de nouveaux projets, nous pourrions nous concentrer sur la réhabilitation des zones polluées et proposer des alternatives innovantes pour répondre aux besoins énergétiques tout en préservant notre environnement. Par exemple, nous pourrions déplacer les cuves de carburants du Bec de l'île d'Ambès où la montée des eaux pose de sérieux problèmes de sécurité. Je suis ouvert à la discussion et à la collaboration pour explorer ces opportunités ensemble.

Réponse de Philippe Renier : Je tiens à rectifier une perception erronée concernant le respect des compensations par les industriels. Un exemple concret illustre notre engagement envers l'environnement : lors de l'opération de remblaiement de 37 hectares sur le terminal du Verdon au port de Bordeaux en 2015, nous avons mis en place des mesures compensatoires sur 87 hectares, avec un plan de gestion supervisé par la DREAL pour les 30 prochaines années. Nous avons observé une augmentation significative de la biodiversité dans ces zones compensatoires, ce qui témoigne de notre engagement envers l'environnement.

Remarque : Moi, j'ai plus de 35 ans de portuaire derrière moi et je n'ai jamais vu 1L d'eau de la Garonne pesait 1 kg, j'aurai aimé voir à l'époque quelqu'un venir nous en parler plus en détails.

Question : Vous parliez de compensation, mais pensez-vous aux compensations pour les gens qui ont construit des maisons et qui vont voir la déperdition de la valeur de leur habitat ? Deuxièmement, on a entendu parler à Parempuyre que le port de Grattequina devait recevoir Airbus. En plus, ça pollue moins. Pourquoi ça n'a pas vu le jour ? C'est récent en plus.

Réponse de Philippe Renier : Le projet initial d'installation d'Ariane (anciennement Airbus) n'a pas abouti, et d'autres opportunités se sont présentées pour d'autres projets. Est étudié en ce moment même la possibilité d'accueillir Ariane plutôt sur le terminal de Bassens.

Question : Et par rapport aux pertes des habitations des gens qui vont voir se construire une usine SEVESO à proximité de chez eux ?

Réponse de Sébastien Boime : Concernant les dépréciations immobilières potentielles dues à la proximité d'une usine, il est vrai que la présence d'installations industrielles peut influencer la valeur des propriétés avoisinantes. Cependant, il est important de noter que cette relation n'est pas directe et complexe, puisqu'elle dépend de nombreux facteurs tels que la localisation, l'offre et la demande, la qualité du bien ainsi que la surface bâtie. La dépréciation d'un bien immobilier ne dépend pas uniquement de la proximité avec une usine ou une installation industrielle, mais plutôt d'une combinaison de plusieurs variables. Les marchés immobiliers sont complexes et influencés par de nombreux facteurs, et il serait simpliste de réduire la valeur d'un bien uniquement à sa proximité avec une industrie.

De nombreuses interruptions dans la salle à ce sujet ont saturé l'enregistrement de la réunion et n'ont pu être retranscrits fidèlement. L'animatrice lève que la dépréciation immobilière est un vaste sujet lié

à la sensibilité, voire à la perception que les personnes peuvent avoir de la présence d'une usine, au-delà des critères qui peuvent agir sur le marché immobilier. Elle propose donc de fournir les éléments de réponse à ce propos pour pouvoir avancer sur la suite de la réunion consacrée aux questions environnementales.

Réponse de Antonin Beurrier : Nous n'avons pas eu l'occasion d'évoquer lors de la réunion précédente les mesures d'accompagnement prévus dans le cadre de ce projet. En effet, un tel projet peut avoir à la fois des impacts positifs et négatifs, et il est crucial de les évaluer de manière transparente et exhaustive. Les mesures d'accompagnement doivent être discutées en collaboration avec les élus locaux et les populations concernées, afin de répondre au mieux aux besoins et préoccupations de la communauté.

Ces mesures peuvent inclure divers aspects, tels que l'atténuation des impacts visuels par le biais d'une conception architecturale et paysagère appropriée, la gestion des risques et la communication claire sur les dangers éventuels. De plus, des programmes de compensation peuvent être mis en place, comme la création et l'entretien d'espaces naturels, tels que les zones humides, sur une période prolongée. Ces initiatives peuvent non seulement contribuer à la préservation de l'environnement, mais aussi créer des opportunités d'emploi locales et durables.

Il est essentiel que ce processus soit guidé par la transparence, le dialogue ouvert et la confiance mutuelle entre toutes les parties concernées. Cela garantira une mise en œuvre efficace des mesures d'accompagnement et une intégration réussie du projet dans la communauté locale.

Intervention de Florence Bougault : Vous parlez tout le temps d'emplois et clairement il y a une problématique de risque industriel, notamment des gens qui habitent autour du projet. À chaque fois, vous ramenez tout à l'emploi, c'est exactement la même chose quand vous expliquez que votre usine sera mieux que celle des Chinois. Il y a une forme de démagogie dans votre propos.

L'animatrice suggère ici d'entamer la seconde partie de la réunion pour évoquer les questions environnementales afin de pouvoir lancer un autre temps d'échanges à la fin de la présentation. Une pause a été marquée entre ces deux temps d'échanges.

Question : Merci beaucoup. Je me présente Julien Paradis, ingénieur agronome spécialisé sur le changement climatique et les ressources. Je suis revenu cette fois-ci avec un peu plus de questions. Merci encore d'être ici. Merci au public de faire son exercice citoyen, c'est toujours agréable à voir. Tout d'abord je voulais reprendre sur la question de la Finlande, c'est vrai que c'est sympa. J'ai notamment travaillé en Finlande auprès d'associations environnementales et de laboratoires de recherche en écologie. Talvivaara est une des mines encore exploitées aujourd'hui, qui est reprise à l'exploitation par Terrafame. Il y a eu un gros scandale à la suite des fuites, dues notamment aux problèmes de gestion des extraits de la mine, de l'acheminement de la mine à l'usine ou bien des problèmes de stockages temporaires dues aux fuites et à une mauvaise prise en compte de la pluviométrie qui peut provoquer des rejets. Terrafame a repris l'exploitation à la suite des procès sur l'ancien exploitant. On est donc sur une entreprise finlandaise, en Europe aussi, avec les mêmes normes européennes, et qui se doit de respecter de nombreuses normes, et ce, plus que dans d'autres pays.

En quoi, l'exemple de Terrafame qui présente de nombreux problèmes n'est-il pas différent de votre usine ? On voit ici que l'acheminement des produits minéraux sera notamment effectué par bateau.

Les risques sur un bateau ne sont-ils pas plus importants que ceux liés au transport par pipeline comme en Finlande ? ou les risques sur les stockages temporaires ?

Du coup, on aurait des mines plus vertes que ce soit au Brésil ou dans d'autres secteurs de la Nouvelle-Calédonie, est-ce qu'on a des normes environnementales imposées là-bas ou c'est juste qu'elles sont moins importantes, moins chères aussi à mettre en place ?

Réponse de Antonin Beurrier : L'entreprise publique Terrafame est détenue en partie par l'état finlandais par le biais d'un consortium privé. Le site, exploité à présent par Terrafame, rencontre d'importantes difficultés financières en raison de la mauvaise gestion de son ancien propriétaire, Ahtium.

Ce site est unique puisqu'il bénéficie d'un procédé particulier. En effet, les minerais présents permettent d'avoir une lixiviation naturelle, c'est-à-dire qu'aucun produit chimique n'est nécessaire pour extraire les substances métalliques des minerais. Ce procédé naturel prend du temps et nécessitent d'avoir de grands « tas » de terres, sur lesquels la pluie fait son effet de lavage ou de lixiviation. Au bout de 3-4 ans, le minerai est capable d'être traité par un procédé métallurgique.

L'ancien propriétaire de la mine de Talvivaara a fait faillite après de nombreuses difficultés financières induites par leur mauvaise gestion du site qui a entraîné des fuites de résidus. Toutefois, le gouvernement n'a pas souhaité arrêter l'activité minière, et a choisi de corriger les défauts existants. Ils ont alors repris l'exploitation en la remettant aux normes et en investissant récemment dans une raffinerie. Cette raffinerie traite le même produit que ce que l'unité de EMME souhaite traiter. Elle n'a rencontré aucune difficulté en termes de risque et de gestion environnementale, jusqu'à présent.

Toute activité industrielle mal gérée, sans politique de gestion du risque et sans régulateur vigilant, induit un risque. Dans d'autres juridictions telles qu'en Indonésie, les méthodes employées posent des problèmes de déforestation, de gestion des résidus et de massacre de la nature. En effet, « bien faire les choses » a un coût plus important. Mais la mobilité électrique n'a de sens que si les procédés sont réalisés de manière consciencieuse. C'est toute l'ambition du projet EMME.

Bien que le transport maritime dans le cadre du projet augmente l'empreinte carbone, il représente un choix, réalisé dans le respect des normes environnementales, régulé et contrôlé non seulement démocratiquement mais également par des administrations compétentes. Nous nous engageons à opérer ce type de site avec les meilleures techniques disponibles et avec les meilleures ressources disponibles afin d'être le plus exemplaire possible. Notre travail est de montrer qu'il est possible d'aller au-delà de ce que la réglementation impose. La Finlande est le premier pays d'Europe sur ces sujets du fait d'avantages importants dont les circuits courts de transformation. Bien que Terrafame soit une entreprise sérieuse, au sein de laquelle le gouvernement est au capital, nos propres gouvernements, ainsi que les acteurs du marché automobile, souhaitaient une alternative plus locale.

Question : Je viens de Saint-Louis-de-Montferrand. On peut s'étonner que cette réunion ait lieu à Ambarès et non à Saint-Louis-de-Montferrand qui est la commune qui est juste en face de Grattequina, donc celle qui est censée être la plus impactée. Or, dans les documents que j'ai pu consulter à la mairie de Saint-Louis-de-Montferrand, vous nous dites que le projet se situe à 1,7 km du centre-ville. C'est une vision très partielle monsieur. Je suis en face de Grattequina, je suis à 900 mètres. À côté et derrière chez moi, il y a des habitants. Or, le projet qui vous nous avez présenté, en nous disant que vous n'allez pas neutraliser de prairie et qu'il n'y aurait pas de trace de votre usine, c'est très bien. Mais le problème, c'est qu'il y a une étude qui est autocentrée sur elle-même avec un problème de méthodologie, ce qui est quand même assez grave et qui consiste à dire on va modifier la vocation et l'implantation des sols, on va modifier le PLU, et ensuite on fera les études d'impacts. Ce qui fait qu'en fait vous votez un chèque en blanc par lequel vous allez pouvoir vous

autoriser le projet et ensuite pour les études d'impacts on verra. Vous nous avez précisé que vous allez remblayer sur le site. Pour remblayer, vous faites des digues. Ce qui n'est pas dit, c'est que ce système de remblaiement va accentuer, lors des crues, les phénomènes de couloirs et d'avalanches d'eau que nous avons subis depuis plus de 20 ans avec des augmentations beaucoup plus graves. Donc forcément, la commune de Saint-Louis-de-Montferrand, qui est déjà éprouvée, va se retrouver, en cas de pluie, très fortement impactée par votre projet. De même, il est question dans le document déposé à la Mairie, de nuisances sonores, de nuisances par pollution aérienne et de nuisances par pollution de l'eau. Or, vous nous avez dit que vous n'allez pas retenir l'eau c'est évident, mais il y a beaucoup de jalles sur la rive gauche et droite. Tout ceci va, un jour ou l'autre, être forcément contaminé car vous ne prenez pas de bassin de rétention qui, en cas de crues importantes, ne soit pas reporté. D'autant que vous nous avez dit que vous prenez comme référence la tempête la plus forte mais aujourd'hui nous avons des coefficients de marées qui ont beaucoup augmenté et que vous ne prenez pas en compte. Donc on se retrouve avec un système qui est minoré.

Sur la décote des biens, vous avez dit à monsieur, la dévaluation industrielle par m² était mineure. Il se trouve que la cour d'appel de Toulouse vient d'accorder une indemnisation de 40 % de la valeur des biens pour une implantation de parc éolien. Donc je ne vois pas comment des SEVESO, sur une commune où nous sommes déjà largement pollués par des usines SEVESO au nord et avec les DPA¹ au sud, nous allons nous retrouver avec un risque supplémentaire avec SEVESO niveau haut. SEVESO c'est une industrie, on n'a rien contre l'industrie, mais le risque SEVESO dans un secteur qui est en face d'une commune où il y a des habitants, c'est tout de même autre chose. Il ne s'agit pas de dire que nous jugeons le Tiers Monde mais nous sommes en train de devenir le tiers monde de Bordeaux. Par ailleurs, lorsque vous nous dites qu'il va y avoir du reboisement et des éléments, je regrette mais sur Saint-Louis-de-Montferrand, le port autonome a un très lourd passif. Le port autonome est cité, dans l'histoire du vandalisme, pour avoir détruit des monuments historiques, dans les années 70. Pour les compensations de Grattequina quand vous avez implanté le site, il n'y en a eu aucune, ne serait-ce que visuelle. Nous avons un ponton qui est affreux et qui devait fonctionner mais nous ne voyons aucun bateau.

On conçoit que vous devez pérenniser l'activité du port mais dans cette affaire, le port autonome est juge et parti. Et vous devancez un petit peu la méthodologie car nous n'avons aucune étude d'impact et il est tout à fait regrettable que les services ne soient pas passés à la mairie de Saint-Louis-de-Montferrand, on voit quand même une fuite des autorités.

Réponse de M. le Maire : En effet, ma consœur absente était déterminée à accueillir cette réunion (*ndlr : la réunion s'est tenue à Ambarès-et-Lagrave pour des raisons de jauge d'accueil*). Nous avons souhaité la réaliser afin de permettre à un plus grand nombre de personnes de participer mais également pour réaliser la jonction avec Bassens. L'ensemble des questionnements évoqués sur les risques d'inondation, les problématiques de co-visibilité, les digues, sont des sujets portés par la mairie de Saint-Louis-de-Montferrand. Il est vrai que toutes les études d'impact n'ont pas été menées et nous apprécierons à l'aune de ces résultats tous les risques générés sur notre territoire. À vol d'oiseau, nous sommes proches du site.

Vous avez également mentionné les facteurs liés à l'évènement Martin qui ne prenaient pas encore en compte les forts coefficients, il est important de consolider l'ensemble de ces éléments pour apprécier le risque et la criticité sur le territoire. Nous ne pouvons pas être le réceptacle de problématiques cumulatives puisque nous avons déjà octroyé des espaces pour le développement économique. À l'aune de tous ces enjeux, nous avons souhaité organiser en toute transparence cette rencontre en vue de poser l'ensemble de vos questions et vous apporter les réponses à travers toutes les études qui

¹ Docks Pétroliers d'Ambès

ont pu être menées, celles qui restent à mener et qui permettront d'apprécier la pertinence ou non de la procédure de mise en compatibilité du PLUi.

Réponse de Philippe Renier : Aujourd'hui, ce qui est mis à disposition du public par le port, porteur de la procédure dans les communes, n'est pas le dossier complet. De nombreuses études liées à la procédure Installations Classées et Permis de Construire sont toujours en cours de réalisation et ne peuvent être rendues disponibles pour le moment, comme l'étude acoustique ou les études architecturales. Les études faune/flore, qui ont concentré les efforts pendant un long moment, sont en cours de finalisation, et nous pourrions les mettre à votre disposition. Dans le cadre de la concertation puis lors de l'enquête publique, les études finalisées seront mises à disposition.

Pour revenir sur le terminal de Grattequina, l'appréciation de son esthétisme est personnelle. Une étude d'impact a eu lieu, des mesures compensatoires ont été mises en place. Le périmètre d'étude lors de la création du terminal de Grattequina était de 12 hectares en 2015. 7 hectares ont été aménagés en une plateforme sécurisée, les 5 hectares restants à proximité sont des mesures compensatoires et intègrent le plan de gestion. Le gestionnaire pour le compte du Port de Bordeaux, le CPIE Médoc, intervient régulièrement sur ces espaces.

Nous avons l'envie d'accueillir plus de bateaux sur le terminal, le projet, tel que porté par l'entreprise EMME, le permettra.

Réponse de Antoine Lyda : Le bureau d'études Artelia a porté les études hydrauliques pour la prise en compte du risque inondation. Ces études s'appuient sur des modélisations informatiques à partir d'une maquette numérique du terrain qui reproduit l'état des sols et intègrent les digues, etc.

L'événement pris en compte dans la simulation est la tempête Martin. Vous faites référence aux coefficients de marées, qui lors de cet événement, n'étaient pas exceptionnels mais autour de 70 – 80 alors qu'en théorie ils peuvent monter jusqu'à 120. Il faut savoir que les événements extrêmes sur l'estuaire dépendent de plusieurs paramètres : le coefficient de marée, la surcote et l'effet du vent. La surcote est une élévation par rapport à la marée théorique, liée aux dépressions. Lors d'une dépression, il y a trop de pression de l'air sur l'eau, et le niveau de l'eau remonte. Quand le vent souffle fort, et en direction de l'estuaire, il pousse la masse d'eau vers le fond de l'estuaire, ce qui va amplifier les niveaux, notamment au niveau du projet. Ces trois principaux paramètres sont générateurs de niveaux extrêmes sur le secteur.

Pour retenir un événement de référence, une analyse statistique est réalisée sur tous les événements passés. Si l'événement le plus fort observé a une période de retour de moins de 100 ans, il est choisi comme référence. Sur notre territoire, l'événement de référence est celui de la tempête Martin.

Pour compléter, l'Estuaire de la Gironde est endigué sur sa quasi-totalité. Pendant la tempête Martin, il y a eu des ruptures de digues sur l'aval de l'estuaire, notamment dans les marais du Blayais.

Les modèles informatiques calés sur cet événement passé permettent de bien produire les niveaux dans l'estuaire. Sans ces ruptures, à l'époque, la tempête Martin aurait produit 10 à 20 cm de plus sur toute l'agglomération bordelaise. En un sens, ces ruptures ont protégé l'agglomération. Il y a eu moins d'eau que ce qui sera intégré dans les modélisations puisque l'État nous dit de ne pas préjuger la rupture de digues lors des modélisations basées sur Martin. Les niveaux calculés sont par conséquent plus forts. À cela s'ajoute une première prise en compte de l'élévation du niveau des océans : +20cm sont appliqués au Verdon, ce qui ne donne pas nécessairement +20 cm en tout point dans l'Estuaire, et la même chose avec +60 cm.

Lors des simulations de l'événement le plus fort, avec les paramètres les plus intenses (vent, etc.), ce sera nettement plus atténué arrivé sur Bordeaux. Pour illustrer, nous avons calculé un événement Tempête Martin + 20 cm ou + 60 cm, aucune différence n'est observée sur les niveaux maximaux au niveau du Pont de Pierre, à 1 ou 2 cm près. La seule chose qui change est que le pic de marée est censé aller plus haut, mais le volume de marée supposé arriver sur Bordeaux déborde dans tous les casiers hydrauliques de l'estuaire : dans les marais du Nord-Médoc, dans les marais du Blayais, et d'autres, sur la Presqu'île d'Ambès, et également dans les marais de Blanquefort et de Parempuyre.

Sur ce type d'événements, l'estuaire a encore la capacité d'absorber ces pics de marées. Et le niveau à l'intérieur de l'estuaire n'est pas atteint dans le fond de ces marais. Ces phénomènes sont complexes, les outils de modélisation permettent de les intégrer.

En termes d'impact hydrauliques, ces outils nous permettent de simuler les reports d'eau d'un côté à l'autre. Les premières modélisations pour le projet montraient de légers impacts pour certaines configurations sur la Presqu'île d'Ambès de l'ordre de +1 à +2 cm dans des zones de marais en retrait des zones urbaines. Cet impact a toutefois été jugé inacceptable par les services et il nous a été demandé de les supprimer complètement. Le travail engagé avec la société EMME a été d'imposer des contraintes de réduction de la taille de la plateforme remblayée pour réduire les impacts hydrauliques sur la rive droite. Les services de l'État sont très vigilants à chaque centimètre d'élévation. Le travail engagé a eu pour objectif de réduire l'emprise du projet. Les premières configurations présentaient une plateforme d'environ 25 hectares remblayés, et les dernières une plateforme de 12 hectares.

Le terminal portuaire est déjà existant en bord de Garonne, et est lui aussi remblayé. À ce titre, il sert de première protection. Le remblai inséré à l'arrière est en cours d'optimisation pour le limiter et assurer que sa localisation soit le plus à l'arrière de la zone possible. En effet, l'ambition recherchée est de le placer là où il ne fera pas barrière au volume d'eau qui débordera depuis la Garonne vers le casier hydraulique de Blanquefort-Parempuyre, et là où il ne perturbera pas le fonctionnement hydraulique de l'estuaire. L'eau ne doit pas être renvoyée en face, bien que les remblais ne permettront pas à l'eau de passer, les débordements contourneront les remblais pour permettre le remplissage de la zone inondable.

Intervention de Florence Bougault : Mais c'est le 30 avril la fin de la concertation...

Réponse de Antonin Beurrier : Non, comme l'animatrice vous l'a présenté, la concertation est prolongée jusqu'au 20 mai pour permettre aux personnes qui n'auraient pas eu le temps de s'exprimer de le faire.

Question : Les débordements sont nécessaires, oui. Mais quand ce seront des débordements d'eaux polluées, que ferez-vous ?

Réponse de Antoine Lyda : Le sujet de la pollution ne fait pas partie de mes expertises. Concernant les débordements, même si le projet ne se fait pas, la rive gauche et la rive droite restent des secteurs inondables, l'eau finira par déborder.

Pour assurer la sécurité du projet, les règles du PPRI (approuvé en 2022) ont été prises en compte. Elles imposent une certaine côte de sécurité, qui intègrent les résultats de la tempête Martin théorique, c'est-à-dire sans rupture sur l'estuaire, +60 cm d'élévation sur le niveau des océans, plus encore une marge de sécurité, qui nous amène sur une cote à 5,50 mètres NGF (Nivellement Général de la France) qui permette d'assurer la sécurité pour ce type d'évènement donc la mise hors d'eau du remblai de l'installation.

Réponse de Antonin Beurrier : Pour ce qui est de la question précise sur la pollution des eaux liée à l'activité industrielle, la première hypothèse avait déjà été étudiée. L'usine est construite et la station de traitement et de filtration de l'eau à osmose inverse est construite afin qu'il n'y ait aucune pollution de l'eau qui ne soit remise à l'environnement. Non seulement un travail est réalisé pour qu'il n'y ait aucune pollution chimique mais il y aura également un travail sur la température de rejet de l'eau. L'unité de traitement des eaux installée sur le site veillera à éviter toute contamination.

Enfin, le point qui mobilise toutes nos ressources concerne précisément la pollution en cas d'accident. L'objectif est de coupler une exposition au risque d'inondation avec le stockage de produits qui, s'ils devaient être déversés dans l'environnement, poseraient un problème de toxicité. Le premier risque est l'inondation, éliminé pas l'élévation de la plateforme avec les remblais. Le second est directement lié aux risques industriels induits par une telle unité. Il est pris en charge par une gestion des risques industriels classique : une politique de stockage, de gestion, de manutention et de traitement de procédés créée pour que rien ne soit déversé dans l'environnement. Les matériaux traités ne sont pas particulièrement dangereux, à l'inverse d'une usine de pétrochimie ou d'explosifs. Les produits que nous utiliserons se traitent avec différentes lignes de défense industrielle. D'une part, ces produits seront isolés dans leur transport par trois lignes de défense : des unités de conditionnement insubmersibles, des paquets qui ne peuvent pas être éventrés et enfin des sels qui, même en cas de rupture des deux premières lignes, ne permettraient pas l'épanchement des produits dans l'eau.

Jusqu'à présent, le transport de ces produits n'a jamais créé d'incident environnemental.

Pour résumer, même en cas d'inondation, le design de l'usine et de son procédé empêche le contact des produits avec l'eau, notamment grâce aux trois niveaux de protection établis. Un aléa peut subsister.

Intervention : Le concept d'un pétrolier c'est pareil.

Réponse de Antonin Beurrier : En effet. Il y a les pétroliers à une, deux, trois coques avec différents systèmes de protection. Le projet EMME utiliserait ici plus de trois protections, sans la difficulté de manutention induite par la manipulation de pétrole. Dans le cas présent, nous traitons un produit solide : un sel, qu'il ne faut pas mettre en contact avec un liquide environnemental mais dont les connaissances et l'expertise autour de son transport sont très importantes. Toutefois il est impossible d'affirmer quoi que ce soit face à un événement extrême.

Question de Caroline Miquel : J'ai mentionné Fukushima qui avait aussi une barrière, deux barrières, trois barrières, j'image. On peut aussi parler de l'architecte du Titanic qui l'avait bien conçu et qui s'est lourdement planté au premier voyage. Moi je voudrais vérifier avec vous monsieur l'hydrologue, vous êtes bien de la société Artelia ? Et si vous êtes de la société Artelia, on la retrouve sur votre diapositive des partenaires financiers. Donc quid de l'indépendance ? Qui a financé l'étude d'Artelia ?

La deuxième question est pour Monsieur Renier. Les agriculteurs que vous mettez à la porte ont-ils été relogés puisqu'il y a 29 ha de terres agricoles qui étaient travaillés par des agriculteurs ? Et où est ce qu'ils ont été relogés ? Vous dites qu'on pourra avoir toutes les données, que vous serez absolument respectueux de nos connaissances. Est-ce que la liste des fournisseurs des métaux sera accessibles ? Et comment vous pouvez nous apporter la preuve que les droits sociaux seront respectés ? Parce qu'on a beaucoup parlé du respect de l'environnement mais des gens, des droits de l'Homme et des droits sociaux, des gens qui travaillent à la fois dans les mines et sur les bateaux et dans toutes les sociétés sous-traitantes du bâtiment. Je voulais savoir comment vous allez nous

apporter la preuve que les droits sociaux seront bien pris en compte ? Et la dernière chose, je voudrais que vous répondiez à ma question : si jamais après les trois limites, les sels devaient tomber dans l'eau, qu'est-ce que cela va faire à la faune, à la flore et à l'eau ? Si vous êtes en SEVESO le plus haut niveau, c'est qu'il y a un très gros risque. Donc expliquez-nous ce que ça va faire si ça tombe dans l'eau.

Réponse Philippe Renier : Certains agriculteurs étaient liés par des baux précaires, des Autorisations d'Occupation Temporaires (AOT), qui duraient un an et qui étaient renouvelées régulièrement. Toutefois, ils avaient conscience que les terres, sur lesquelles ils étaient, étaient des terrains à vocation industrialo-portuaire. Ces baux ont pris fin et n'ont pas été renouvelés cette fois-ci pour accueillir l'activité de EMME. Néanmoins, bien que le Port ne soit aucunement tenu de les reloger, des mesures spécifiques ont été prises pour les agriculteurs concernés par des achats de terrain qui bénéficiaient de baux classiques. Des hectares du Port de Bordeaux ont été mis à disposition. Ces agriculteurs ont été relogés ou des terrains leur ont été vendus pour leur permettre de perpétuer leurs activités. Pour exemple, les terrains de l'autre côté de la route départementale D209, en face du projet, ont été ouverts à l'agriculture. Pour ces nouveaux terrains, ce sont des baux de 18 ans qui ont été signés avec les agriculteurs pour leur donner de la visibilité. Ce choix est unique, puisque la pratique courante reste des baux d'un an renouvelable.

Réponse de Antonin Beurrier : Au sujet de la relation entre le projet et Artelia, partenaire technique, ce dernier est un bureau d'étude auquel le projet a fait appel pour bénéficier de leurs services. Le projet passe une commande à Artelia et bénéficie ainsi de l'expertise du cabinet, de leur modèle, de leurs savoir-faire, de leur réputation et de leurs relations avec l'administration pour guider et conseiller. Le porteur de projet n'exerce aucune influence sur les modèles qu'ils ne produisent ni sur leurs conclusions. C'est à eux de recommander, ou non, le changement de design de l'usine en présentant les conséquences de ce dernier. Ce n'est certainement pas le porteur de projet qui va altérer l'intégrité d'un modèle qui, de surcroît, est soumis au contrôle de l'administration et de l'État. Le cabinet d'étude perdrait sa renommée. Ceci est aussi vrai pour Hatch, une société de prestations d'ingénierie qui est rémunérée dans le cadre du projet, et pour les prestataires amenés à intervenir spécifiquement sur les enjeux hydrauliques à la suite des sensibilités exprimées sur ce sujet. Il en va de la réputation et de la légitimité de ces experts de ne pas être influencés par les entreprises qui les emploient. En prenant l'exemple des barrages, si un cabinet international renommé est associé à la démarche, sa réputation et sa responsabilité pénale sont engagées. Il en va de même pour tout autre projet. Dans le dialogue avec les élus, l'administration et le public, les résultats découlant du travail des bureaux d'études seront présentés. Par ailleurs, certains résultats ont déjà entraîné des adaptations du projet avec par exemple la réduction de la surface remblayée, passant de 20 hectares à 12 hectares.

Quant aux conditions humaines, le projet respectera le référentiel IRMA (*Initiative for Responsible Mining Assurance*) qui assure les meilleurs standards en matière de contrôles environnementaux et des droits humains. Le projet s'inscrira dans cette démarche pour faire qualifier les fournisseurs impliqués.

De plus, le projet garantira la traçabilité des émissions de CO₂, pratique qui n'est pas encore réalisée dans le secteur industriel. L'empreinte CO₂ sera tracée dans les différents périmètres 1, 2 et 3, c'est-à-dire le CO₂ généré au cours de l'opération, de la logistique mais aussi par les fournisseurs. Avec le « passeport batterie », l'Europe va exiger la traçabilité des batteries afin de les vendre sur le marché européen. Cette traçabilité comprend l'empreinte CO₂ des composants, du produit et sa part de matériaux recyclés. Un calendrier est en préparation pour l'interdiction des batteries ne respectant pas ces critères. Ce passeport permettra de connaître les origines et l'empreinte du produit. La mise

en place de ce passeport rencontre des oppositions puisqu'il requiert un coût important et une logistique conséquente. Néanmoins, les batteries en possession de ce passeport auront un avantage certain en termes de compétitivité sur le marché.

Intervention : Des batteries pour les voitures de luxe ! Vous l'avez mentionné la semaine dernière ! Vous avez mentionné les marques.

Réponse d'Antonin Beurrier : Pour clarifier, il existe aujourd'hui deux technologies de batteries. La première, basée sur le fer-phosphate, très utilisée en Chine, représente 30 à 40 % du marché. Cette technologie est utilisée sur des petits véhicules, peu chers puisqu'ils bénéficient seulement de moins de 200 km d'autonomie. Cette technologie prend des parts de marché et séduit même des constructeurs européens. Stellantis est entré en partenariat avec CATL pour équiper une partie de sa flotte de cette technologie. Cependant, cette technologie est plus dangereuse et plus inflammable, avec de moins bonnes performances.

L'autre technologie, basée sur le nickel-cobalt-manganèse (NCM), n'est pas pour autant la « technologie des SUV ». Cette technologie est dominante et va, par ailleurs, augmenter en parts de marché. L'objectif souhaité est la diminution de la part de cobalt au profit d'une augmentation de la part de nickel afin d'accroître l'autonomie jusqu'à 600, 700 voire 800 km. Seule cette technologie de batterie le permet. La taille du véhicule importe peu, seule la performance de la batterie est un indicateur. Il sera alors possible d'avoir des véhicules de moyenne gamme, équipés de batteries NCM. En revanche, les petits véhicules urbains privilégieront toujours les batteries les moins chères, d'autant qu'en ville, une autonomie plus réduite n'est pas un problème.

Enfin, au sujet des conséquences induites par la contamination de l'eau par les sels, si toutefois les barrières de protection ne suffisaient pas, il est difficile d'y répondre. Si la réponse ne peut être apportée aujourd'hui, nous ferons en sorte d'interroger un expert, tel qu'un écologue ou un toxicologue, afin de connaître le volume et la durée d'exposition. Les informations transmises à ce sujet vous seront communiquées ultérieurement.

Intervention : J'imagine bien que vous avez des chimistes qui vous ont dit si le sel de cobalt ou le sel de nickel va dans l'eau ça fait ça. Et si le Seveso il est de haut niveau c'est qu'on sait ça.

Réponse de Antonin Beurrier : C'est toxique pour l'Homme s'ils sont ingérés, et toxique pour la vie naturelle mais l'impact varie selon les quantités, les concentrations et le temps d'exposition. Toutefois, le sujet est trop important et sérieux pour ne pas être rigoureux. Pour ces raisons, nous engagerons de nouveaux travaux à ce sujet pour apporter une réponse détaillée.

La réunion a fait l'objet de plusieurs interventions dans la salle. L'animatrice a poursuivi le temps d'échanges en donnant la parole à une personne du public.

Question : Habitante de Parempuyre et ingénieure de formation, j'apprécie ce débat citoyen, et je trouve qu'il est important. Je remercie également la prolongation de la concertation, au regard des échanges et du débat, peut être qu'il faudrait encore allonger le délai, puisque tant qu'on n'aura pas de données, on posera des questions. C'est normal. Moi je pense que c'est important qu'on parle des risques parce qu'en fait ça tourne toujours un petit peu autour du pot. On dit, les risques environnementaux, les risques pour la biodiversité, mais concrètement, je pense qu'à un moment il faut parler. Quels sont ces risques, quels sont ces produits que vous allez utiliser ? À Parempuyre, vous avez parlé aussi d'acide sulfurique. Voilà, ça ne fait pas très bon ménage avec l'eau, très concrètement. Voilà, moi je pense qu'il est important, que concrètement vous nous expliquiez ce que sont les risques pour la santé humaine au niveau de la faune, de la flore, de la biodiversité, en

cas de contact avec l'eau notamment au regard des risques d'inondation. Je pense qu'on n'est pas passé loin de la catastrophe et pourtant je pense qu'on a des bons ingénieurs en France et en ingénierie nucléaire. Et je pense que ce qu'on a vu en Chine, ce qu'on a vu à Dubaï, est vraiment très mauvais vis-à-vis des impacts du changement climatique. On ne peut pas savoir ce qui va nous tomber dessus dans quelques années, dans un an, dans deux ans ou dans cinq ans. Toutes les projections qu'on peut faire aujourd'hui, il faut imaginer le pire aujourd'hui car c'est ce qui arrive réellement aujourd'hui, cette semaine, il y a quinze jours dans ces pays-là. Et malheureusement, l'Europe se réchauffe plus, l'impact du réchauffement climatique est plus important sur l'Europe et en France particulièrement. Donc je pense que ça c'est important. Vraiment, j'aimerais savoir l'impact sur l'environnement, les humains, les populations, mais aussi les travailleurs qui seront exposés. Je vous invite à prendre juste des fiches de services de sécurité que publie le CNRS, et vous saurez ce que font le nickel et le cobalt sur les travailleurs. Ce sont des produits cancérigènes et toxiques. On parle d'acide sulfurique, très explosif avec l'eau. Il est important que vous expliquiez aux citoyens, qui ne sont pas tous ingénieurs ou des chimistes de formation. Je pense que l'information à la population doit être simple et claire, si on veut avoir des débats citoyens éclairés.

Réponse de Antonin Beurrier : L'ensemble des risques industriels, d'exposition, d'émission, font l'objet d'analyses de risques en cours et l'ensemble de ces données sera partagé non seulement au commissaire-enquêteur pour contrôle des services administratifs mais aussi à la population.

Aujourd'hui, trois procédures se déroulent de façon concomitante : mettre en conformité les documents d'urbanisme, solliciter un permis de construire et faire une demande d'autorisation environnementale unique. La concertation autour de la mise en compatibilité du document d'urbanisme se tient en parallèle de l'élaboration du dossier pour la Demande d'Autorisation Environnementale, pour laquelle de nombreuses études sont toujours en cours. Une décision autour du projet ne sera pas prise sans l'ensemble des informations compilées pour ces trois procédures. La procédure de mise en compatibilité est une procédure du Code de l'urbanisme nécessaire pour requalifier une zone et permettre la réalisation d'un projet. Elle est nécessaire pour le dépôt du dossier d'autorisation. C'est pour cette raison qu'elle a lieu maintenant, malgré l'absence de certains résultats. L'ensemble de l'information sera à disposition de la population, lors de l'enquête publique, prévue pour la fin d'année 2024.

Aujourd'hui, les éléments dont nous disposons concernent la qualification de l'environnement, de la faune et de la flore. Ce sont les premiers, ils posent ce qu'on appelle l'état initial, tout ce qui est en présence. La deuxième étape demande d'évaluer l'impact de l'import d'un objet industriel et de ses processus sur ce milieu. Il s'agit alors d'évaluer à la fois les interactions possibles, les risques mais aussi la gestion des risques et des moyens défensifs contre ces risques.

La suite du projet ne sera enclenchée qu'à condition que l'ensemble des critères soient respectés, que l'ensemble des risques soient présentés et que l'ensemble des mesures prises soient jugées satisfaisantes par l'administration.

Intervention du public : En même temps, vous envisagez la modification du PLU sans avoir tous les éléments.

Réponse de Sébastien Boime : La modification n'arrive qu'en début d'année prochaine, elle est concomitante au reste. La procédure de mise en compatibilité se fait en parallèle des études environnementales. Il y a le Code de l'urbanisme et le Code de l'environnement. Il est possible

d'obtenir un permis de construire au titre du PLUi, tout en ne réalisant jamais le projet car les autorisations environnementales n'ont pas été octroyées. Le projet ne déroge pas à ces règles.

La procédure de mise en compatibilité du PLUi comporte elle aussi une évaluation environnementale. Cette évaluation n'est pas aussi approfondie qu'une étude ICPE ou SEVESO. Elle évalue seulement les dispositions du PLUi par rapport aux constructions qui pourraient être accueillies au titre du Code de l'urbanisme et non du Code de l'environnement. Y sont traitées les incidences sur la consommation de l'espace, sur les raccordements aux réseaux, l'impact sur la biodiversité et l'environnement d'une façon générale.

Toutefois, en parallèle de cette procédure de mise en compatibilité, liée au Code de l'urbanisme, l'entreprise fait l'objet d'autorisations environnementales spécifiques au type d'activité industrielle mis en place, aux procédés choisis et aux mesures mises en place. Ces sujets sont, cette fois-ci, évalués au titre du Code de l'environnement. Le Code de l'urbanisme ne contrôle pas ces aspects. Néanmoins, la mise en compatibilité du PLUi s'appuie les premiers résultats des études environnementales en cours, bien qu'elles soient incomplètes. Le calendrier des procédures impose cette situation. Le projet est toujours en cours de conception et de mise au point avec les services de l'État et les partenaires du porteur de projet.

Les autorisations environnementales au titre des deux Codes sont donc nécessaires pour que le projet aboutisse.

Question : Pourtant, c'est bien au titre du projet et de son enjeu stratégique, que vous étudiez la mise en compatibilité, puisque c'était bien indiqué comme étant à la fois un enjeu stratégique, et donc rattaché. C'est bien un projet d'implantation d'une unité de conversion de nickel et de cobalt. Donc finalement, le PLUi est bien identifié pour ce projet, même si vous nous expliquez que ce sont deux choses indépendantes. Quand vous mettez que c'est un intérêt stratégique, c'est au titre du fait que produire des batteries serait un intérêt stratégique. Donc qu'est-ce qu'il se passe si, à la fin, vous avez modifié le PLUi au titre d'une implantation, que l'usine ne se fait pas parce qu'il n'y a pas les autorisations, et que vous avez modifié le PLUi : vous allez implanter une autre usine ?

Réponse de Sébastien Boime : L'implantation d'une activité industrielle suit une série d'autorisations environnementales qui comportent elles-mêmes des procédures d'information et d'enquête publique. Ces autorisations et procédures sont bien indépendantes de la procédure de mise en compatibilité. Si la procédure de mise en compatibilité aboutit, et que le document d'urbanisme est modifié, la zone est rendue constructible. Si, pour une quelconque raison, le projet ne se fait pas : le PLUi restera constructible sur ce secteur.

Intervention du public : Donc vous aurez gagné.

Réponse de Antonin Beurrier : La zone est déjà inscrite en zone à urbaniser dans le PLUi : zone AU99 et US13 dans le PLUi de Bordeaux Métropole. Elle est déjà un secteur de développement fléché par le document d'urbanisme et le SCoT. L'objectif de cette mise en compatibilité est seulement de le rendre constructible immédiatement et pas à long terme. La vocation de ces terrains est bien industrielle et portuaire.

Si le projet EMME ne se fait pas, la vocation industrielle et portuaire restera et l'intention de faire du développement économique sur ce secteur subsistera. Une fois la possibilité d'implantation d'une autre entreprise émise, deux scénarios sont envisageables : soit l'entreprise entraîne une série d'autorisations environnementales car des enjeux auront été identifiés par les études de faisabilité,

comme EMME, soit il n'y pas d'enjeu environnemental, et l'implantation de la nouvelle entreprise se fait sans autorisation environnementale.

Intervention du public : Le problème sur ce territoire, c'est qu'on a vu arriver que des entreprises dangereuses proposées par le port autonome. Dans 4 ou 6 mois, vous pourrez faire sauter tout Bordeaux. Il y a eu des accidents lors de déversements de produits par des bateaux. Vous nous dites que ce n'est jamais arrivé mais c'est arrivé 3 fois en seulement deux ans. C'est toujours des entreprises dangereuses que vous implantez.

Réponse de Sébastien Boime : La zone a vocation à recevoir une implantation industrielle. La France est dans une logique de réduction de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers. Une activité industrielle ne peut être implantée dans des parties déjà urbanisées, sur des quartiers habités existants par exemple.

Intervention du public : Le truc, c'est que dans le PLUi qu'on a, ça ne paraît pas être l'endroit le plus propice.

Réponse de Sébastien Boime : La problématique est qu'il n'y a pas beaucoup de solutions pour implanter des industries, autres que dans les zones industrielles.

Intervention du public : Alors, il faut transformer les zones en fonction du seuil de population pour éviter des accidents industriels graves.

Ce passage a fait l'objet de multiples interventions du public, ce qui a provoqué des difficultés dans la retranscription fidèle du propos.

Question : Bonsoir, Jérôme Villiers, conseiller municipal à Ambarès. Derrière la modélisation des risques d'inondation, on n'entend jamais parler de la rupture de Bort-les-Orgues, qui est un grand barrage de 500 millions de m³ d'eau sur la Dordogne. Et il me semble que la Dordogne arrive au Bec d'Ambès. Donc, si tous les éléments que vous nous avez donnés, de vent, etc., tombent juste au moment où Bort-les-Orgues lâche ses eaux, que se passe-t-il dans les modélisations ?

Réponse de Antoine Lyda : La rupture d'un barrage peut entraîner des risques d'inondation. Les risques de rupture de barrage sont traités au niveau national comme un risque technologique. Ils ne sont donc pas intégrés dans un plan de prévention du risque inondation, mais dans un plan de prévention des risques technologiques. Toutefois, cela ne signifie pas qu'ils ne sont pas pris en compte, mais seulement que d'autres documents traitent de ce risque et de sa prévention. À ma connaissance, il n'y a pas de risque de submersion lié à la rupture du barrage de Bort-les-Orgues au niveau du secteur d'études.

Remarque de M. Villiers : Si. Il me semble qu'en cas d'incident, on a 11 heures pour évacuer certaines maisons à Saint-Vincent-de-Paul.

Question : Je suis un ancien portuaire. Je suis plutôt ici en tant que citoyen. Ce que je voulais dire sur ce projet, c'est qu'on a beaucoup parlé de risques environnementaux, mais on a assez peu parlé de fleuves. J'entendais, au début des interventions, que ce n'était pas le bon projet au bon endroit. Je n'ai pas la prétention de qualifier si c'est le bon endroit ou non. Mais en tout cas, on ne peut pas faire un port à Clermont-Ferrand ou à Besançon. S'il y a un endroit où on peut faire du portuaire,

c'est bien au bord d'un fleuve. Je rappellerais simplement que Bordeaux s'est fondée et développée à travers ce port, il est constitutif de Bordeaux et de son agglomération.

Deuxième point que je voulais aborder sur la question des procédures. Je suis également ancien commissaire-enquêteur et je trouve qu'en France, on a quand même des procédures extrêmement exigeantes. On peut leur reprocher de ne pas être là ce soir, mais on a la DDTM, pour les risques sur l'environnement. Je pense qu'il faut quand même leur rendre hommage. On a des services d'État, dont on entend souvent qu'ils ne sont pas compétents. Au contraire, le fait que ce soit un SEVESO, ça peut ne pas être un bon signe forcément, SEVESO est quand même un nom tragique. Mais s'il y a une procédure SEVESO, c'est justement pour éviter ça, et que ce soit un seuil haut. J'ai l'impression qu'on confond parfois le risque. J'ai entendu parler de Foresa tout à l'heure, c'est un risque très fort. On parle d'ammonitrate à YARA, là il y a un risque léthal toutes les cinq secondes. Il y a Total juste à côté, DPA, avec un risque cinétique d'explosion. On se souvient de Margaux pile en face de YARA... On parlait des vis-à-vis sur l'estuaire, Margaux, ils sont dans un tout autre risque, alors je ne cherche pas à faire de l'inflation du risque, ce n'est pas que certains sont mieux lotis que d'autres, mais il y a un risque léthal qui se trouve de l'autre côté de l'estuaire. Il me semble que c'est plutôt un risque lié au stockage, mais pas de risque cinétique, je n'ai pas cru comprendre qu'il y avait un risque léthal de toute manière. Donc il n'y a pas de plan de prévention des risques technologiques, si je le comprends bien. Mais le fait qu'il y ait un SEVESO, ça veut aussi dire qu'un inspecteur ICPE, de l'État, sera là pour vérifier systématiquement et qui ne va pas se gêner pour dire ce qu'il en pense. Donc moi je pense qu'il faut aussi donner un peu de respect au travail des agents de l'État, qui font ce job sans aucune connivence. Et au contraire, ils sont plutôt zélés à essayer de chercher la petite bête, et c'est tant mieux.

Enfin ce sont plutôt des remarques, mais j'ai maintenant une question, si vous permettez. Vous parlez d'emplois. La partie emplois est assez minorée sur l'ensemble des échanges. Il y a 200 emplois, presque autant d'indirects si j'ai bien lu le document. Il y a un bassin d'emplois, comme mentionné par Monsieur d'id.de.ville, l'urbaniste. Mais pour moi, en ma qualité de riverain, ce bassin d'emplois sera valable surtout pour la rive gauche. C'est bien qu'on ait une réunion sur la rive droite, à Ambarès, mais ce bassin d'emplois pourra difficilement toucher nos territoires de la rive droite. J'aimerais noter que, pour faire « Ambarès – Grattequina », il faut vraiment se lever tôt le matin. Donc j'aurais aimé que la présentation soit plus développée sur cette question-là du bassin d'emplois. Comment on pourrait être impacté Rive Droite ? On aura des impacts visuels, etc. Mais on aimerait aussi avoir des impacts positifs, notamment sur ces emplois-là. Et c'est vraiment une question de trajet domicile-travail. Alors pourquoi pas un service traversier ? Peut-être que ce sujet est dans les tuyaux de la Métropole, peut-être que Monsieur le maire travaille dans ce sens-là, un maire à Lormont est en charge de ces sujets-là. Donc ma question : comment la rive droite peut-elle bénéficier des emplois, de la richesse et de la plus-value que peut créer cette entreprise à travers ce projet ? Parce que sinon, le bassin d'emplois ne sera pas pour nous malheureusement.

Réponse de Monsieur le Maire : Nous aurons des externalités négatives avec l'implantation d'un site SEVESO, nous aimerions alors avoir des répercussions positives pour le territoire, par exemple, un centre de formation pour alimenter les savoir-faire nécessaires pour l'usine. Il y a des entreprises de renom sur Bordeaux avec SAFT, et Bordeaux Métropole ambitionne de créer une Opération d'Intérêt Métropolitain à vocation économique, notamment en matière de formation de pointe, sur notre territoire. La rive droite pourrait ainsi bénéficier d'espaces de formation de qualité pour que nous bénéficions de contreparties pour l'installation de ces nuisances. Quand il y a un concert Rock à Parempuyre, on l'entend à Saint-Louis-de-Montferrand de manière beaucoup plus intense. De plus, nous avons du foncier disponible pour accueillir des espaces pour développer l'emploi de demain.

Réponse de Antonin Beurrier : Pour le projet, on estime environ 200 personnes à temps plein en capacité minimale, pour des emplois directs. C'est-à-dire que les emplois indirects, en fonction des coefficients utilisés, mais on approchera 1 000, parce qu'il y a beaucoup de maintenance industrielle externalisée. Il y a la partie logistique du port : c'est + 20 % du trafic containers avec le projet. Toutes les opérations portuaires vont être impactées. Nous souhaitons créer une synergie avec la rive droite sur la partie industrielle, de maintenance, et de soutien logistique. Donc 200 emplois + les emplois induits, en capacité liminale et avec des possibilités d'extension, et une priorité donnée à la création d'un vivier local de formation et d'emploi. On est inscrit dans la filiale BATTENA, lancée par la Région Nouvelle-Aquitaine pour créer une filière d'excellence sur les batteries. Sur la partie construction, c'est 1000 personnes, en direct, qui seront mobilisées avec une priorité donnée sur de nombreuses spécialités à des entreprises locales, y compris de la rive droite. Sur la navette entre la rive-droite et le site, on envisageait une navette logistique, électrique, mais qui est un sujet essentiel pour relier ces deux zones. Il y aura des effets négatifs, mais notre engagement, en particulier auprès des élus et du département, était de lancer un chantier sur les mesures d'accompagnement économiques et sociales en faveur de la formation, des infrastructures, et du monde associatif. Nous devons accompagner, mais ne devons pas gérer le territoire et les populations à la place des élus, dont c'est la compétence. 1000 emplois directs pendant la construction, 200 autres emplois en phase d'exploitation. Il y aura également de nombreux métiers autour de la science des matériaux, des machines, de la maintenance, de l'opération industrielle, etc.

Question : On a parlé de la plateforme en Finlande. Est-ce qu'elle ne se présenterait pas non plus comme une entreprise en concurrence avec celle-ci et avec le secteur ? Comment est-ce qu'on peut la situer en termes d'échanges ? On va clairement s'opposer, sur le bassin européen, sur la construction des batteries électriques.

On parle beaucoup du GIEC, mais il y a le volet 3, sur les solutions pour décarboner, pour lutter contre le changement climatique, et il y a cette question sur le problème du transport. On voit bien que les voitures et les batteries électriques sont importantes, qu'elles sont mieux que les voitures thermiques. Malheureusement, on ne peut pas remplacer tout le parc automobile par ça. Et j'ai l'impression qu'on va sur une construction de batteries électriques pour des voitures haut de gamme, potentiellement moyen de gamme, que ce soient des BMW ou des Mercedes. Donc est-ce que ça touche vraiment tout le monde ? Il y a également dans le rapport du GIEC les questions concernant le vélo électrique, le redéveloppement le transport public, en commun, est-ce que des engagements seraient possibles ?

Autre question, pour parler des travaux d'hydrologie qui sont très conséquents. J'ai pu les reprendre. Je trouve que la problématique sur le PPRI, c'est que les données sont obsolètes. On étudie des données trop anciennes, on en a des plus intéressantes. Alors, oui, on est bien autour de 60 cm, même plutôt sur 73 cm, si on se place à l'horizon 2035, et à l'horizon « 2100 » qui est, en soit, entre 2070 et 2100. Donc c'est pour nos enfants et petits-enfants. Mais cette question-là, à partir de ce moment, c'est + 73 cm pour toutes les contraintes, en caractère d'accident, d'évènements climatiques, de succession. Qu'on ait un problème de submersion, c'est une question, mais le pourcentage de submersion par an, on se base toujours sur des évènements climatiques importants, mais sur l'ensemble des évènements climatiques aussi sur la durée. La diacrité de cette entreprise, et de cette usine, serait mise à mal par le changement climatique. Elle ne serait plus viable à cet horizon-là. Donc la question c'est que ce ne serait pas un porteur de travail sur très longterm, et donc comment ramer pour limiter cette durabilité ? Construire l'usine ne suffit pas. J'ai étudié les problèmes de protection des usines SEVESO, et il y a cette question que les protections peuvent être soumises à des risques de submersion, à des contraintes techniques sur les matériaux, qui demandent un entretien énorme sur les matériaux futurs pour maintenir au mieux l'entreprise, la

protection de l'usine, et donc les questions de sécurité du site SEVESO. Donc, comment limiter cet impact, et est-ce qu'on est sur un vrai enjeu pertinent au vu des risques et peut-être au développement de l'industrie face au secteur concurrentiel ?

Et j'aimerais juste terminer sur la partie écologique. Je pense qu'on ne devrait jamais être fier de parler de compensation. Malheureusement, la compensation d'un point de vue écologique n'est jamais intéressante. C'est souvent sanctuariser des espaces. On a aucun gain écologique à faire de la compensation. On va sanctuariser en disant qu'on les conserve, mais au final on a juste fait de la perte environnementale, et de secteurs écologiques, surtout les zones humides. 30 ans, ça ne suffit pas pour mettre en état des zones humides. Bien que les prairies humides soient des zones intéressantes mais il faut beaucoup plus d'années. On va prendre l'exemple de la Finlande qui exploite pas mal tout ce qui est tourbière, qui est un exemple particulier de zones humides extrêmement intéressante du point de vue de la captation de carbone. Là, on est sur un impact moindre sur les zones de prairies humides qu'on a sur le site. On a quand même des domaines hyper intéressants. Mais même au niveau de l'étude faune/flore, on a quand même l'Anguille, qui est une espèce emblématique, en France, qu'on a du mal à conserver et à protéger. Ici, un incident suffira à éliminer les anguilles dans l'environnement avec les jalles autour. Elles sont principalement présentes dans les jalles, donc ça reste assez important. Et au niveau de cette expertise écologique, notamment sur les corridors, je vois bien que le corridor passe au travers l'usine. Mais je ne vois pas comment un corridor écologique peut passer au milieu d'une usine SEVESO, qui est censée être sécurisée. Bon les écureuils passent par les arbres, à la rigueur. Mais il y a plein d'espèces qui ont besoin de cet espace pour passer à travers. Donc passer entre les camions ce n'est pas forcément l'optimum d'un corridor écologique. C'est ce que j'ai du mal à le concevoir. Et pour aller plus loin dans cette idée de limiter l'impact environnemental, il y a eu une étude sur un an qui est intéressante : 4 saisons, c'est très intéressant pour voir l'ensemble des espèces présentes. Mais ce serait aussi intéressant de travailler avec l'ensemble des naturalistes régionaux, mais aussi des organismes plus locaux, que ce soit le BRGM pour le côté technique, ou passer par l'OFB aussi, qui sont des instituts d'État, mais pas liés à la préfecture. J'apprécie beaucoup le travail de la DTTM, mais on sait aussi que c'est un travail difficile où on est soumis au préfet. Malheureusement, c'est une contrainte qui empêche d'être objectif sur les projets sur lesquels on travaille. On pourrait avoir des objets indépendants vis-à-vis des ministères. Ça pourrait être intéressant. Pour mixer tout ça et comme on est au début des études, vraiment limiter ce risque, pousser la pertinence. Aller plus loin que de se dire qu'on va faire des piles électriques pour des BMW et des Mercedes, à qui ça va profiter, comment on va en profiter, quels emplois à long terme aussi, pour les enfants. OK, mais mes enfants, au vu des projections climatiques, ils n'ont pas de chance. Vous pourriez peut-être refaire des études. Je me suis appuyé sur toutes les études publiques disponibles, qui sont assez bien. Vous travaillez sur Hydra aussi, donc j'ai pu voir au cm près. Donc tout ça c'est faisable, mais je sais que c'est un travail qui est moins bon que les modélisations qui ont été faites, mais je sais qu'il manque cette perspective d'avenir climatique qui met à mal le projet et j'aimerais avoir quelques éléments là-dessus pour voir au mieux où ça va.

Question : J'ai déjà participé à la première réunion. Là, je ne sais pas, j'ai éprouvé une sorte de fatigue en vous écoutant, fatigue du même discours. J'ai l'impression que vous demandez à la population de vous faire confiance, mais comment vous faire confiance sur un truc comme ça ? Qui êtes-vous pour qu'on vous fasse confiance ? Vous nous dites que vous n'êtes pas fous, car vous êtes des industriels, comme si c'était un gage de confiance. On a quand même une expérience, on a connu des catastrophes et on en connaît encore. Et là on nous dit de ne pas nous inquiéter car vous allez faire venir des gens très sérieux de l'international. Ça veut dire que vous n'êtes pas très sérieux ? J'ai l'impression d'avoir à faire à un amateurisme. Vous êtes sûrement ingénieurs, meilleurs que moi, ce

que vous voulez. Mais franchement, des gens vous posent des questions sur des choses graves, des dangers qui mettent en péril tout un estuaire, l'avenir des populations ici, l'avenir de l'eau, et vous êtes incapables de répondre. Et nous, on doit vous applaudir et vous remercier de nous donner de l'emploi ? On nage en plein délire. Je pense qu'on est sur des visions du monde qui sont complètement opposées, c'est une évidence. En même temps, ça me fascine, je me demande ce qu'il se passe dans vos têtes quand vous vous levez, et que vous vous dites que vous êtes en train de sauver le monde parce que vous allez faire des batteries électriques pour la transition énergétique. Je ne comprends pas. On est dans le même système productiviste. On ne change pas de système. On va piller les terres ailleurs. Il faut voir comment sont laissés les territoires où il y a de l'industrie minière, mais faisons-le en France, on n'a qu'à tout bousiller. C'est quoi l'idée en fait ? Nous serons neutres en carbone parce qu'on aura pillé les territoires d'ailleurs ? On va faire ça par bateau ? Je ne comprends pas cette logique. En fait, la logique, ce serait peut-être de ralentir un peu. Je vais passer pour le décroissant de service, mais ce n'est pas grave car j'ai l'habitude. Vous me laissez sans voix. Mais enfin, je me suis réveillé.

Réponse de Antonin Beurrier : Je représente aujourd'hui le projet mais de nombreux experts et bureaux d'études y travaillent et ont des connaissances plus précises pour vous répondre. Les études seront mises à votre disposition. Nous ne prenons aucun sujet évoqué à la légère. De la même façon que je vous prends au sérieux, je vous demande de nous prendre au sérieux. Vos questions étaient précises, les réponses seront précises. Elles seront versées au dossier.

Quel est l'impact d'un déversement accidentel du sulfate de cobalt ou de nickel dans le milieu aquatique ? La réponse est que cela dépend de la quantité et de la durée d'exposition. Un atelier spécifique pourra être réalisé sur le sujet. Des mesures d'évitement, d'accompagnement, de gestion de risques seront mises en place.

Le deuxième élément de réponse, c'est que les batteries que nous produisons ne sont pas réservés à une élite. La technologie déployée est la technologie dominante en Europe. Il est possible de rendre cette mobilité durable et de lui donner un caractère vertueux, en dépit d'un impact marginal sur le transport des matériaux.

Une remarque avait été faite la semaine dernière au sujet de la période scolaire pour la concertation, il a donc été décidé, avec l'accord du port, de prolonger la période de concertation. Nous chercherons donc à rendre disponibles l'ensemble des études réalisées sur le sujet au plus vite. Les études de risques seront finalisées au courant de l'été, elles sont expertisées par les services de l'État et seront mises à disposition dans le détail. Si des ateliers spécifiques sur certains risques sont souhaités, nous les réaliserons.

Par le passé, j'ai pu travailler dans 14 pays en 35 ans de carrière, et à chaque fois, j'apprenais des choses de cultures différentes. Quand bien même les ingénieurs et l'administration sont excellents en France, il peut être intéressant de demander à des individus dont c'est la spécialité mondiale de venir avec un regard neuf et objectif sur le projet. Ces experts ont l'habitude de travailler sur des projets industriels qui devront s'adapter aux aléas et contraintes climatiques à venir sur des bords de fleuves.

À l'horizon 2030, il y aura besoin de 600 000 tonnes de nickel en Europe pour alimenter les *gigafactories* en Europe. Nous allons ajouter 20 000 tonnes par rapport à ce qui est aujourd'hui produit. Terrafame en produisent 25 000 tonnes. L'Europe est ultra-dépendante puisqu'aujourd'hui seules 100 000 tonnes sont produites sur les 600 000 nécessaires. L'Europe continuera d'être structurellement dépendante de l'Asie pour pouvoir avancer. En tant qu'acheteurs, nous allons pouvoir influencer les politiques sociales et économiques des pays possédants les ressources. Enfin, la

mine du futur, ce sont les véhicules électriques actuellement en circulation que nous pourrions recycler à l'avenir.

Intervention du public : Vous voyez bien que c'est un modèle qui ne se termine jamais. Quand on aura tout artificialisé, qu'on aura creusé toutes les mines possibles, on fera quoi ?

Question : Une fois que vous aurez toutes les études en main, on va réorganiser une concertation comme ça ?

Réponse de l'animatrice : Vous serez à nouveau consultés lors de l'enquête publique. Le commissaire-enquêteur recueillera l'avis des populations. Cette phase se déroule après le dépôt des études et de leur mise à disposition. Par conséquent, le dernier temps de consultation du public se fait après la mise à disposition de toutes les études.

La réglementation impose aux porteurs de projet de réaliser une concertation préalable sans avoir l'ensemble des résultats des études, ce qui peut créer des frustrations lors des échanges entre le public et les porteurs de projet. Cependant, l'enquête publique ne peut avoir lieu qu'une fois les éléments nécessaires aux services de l'État et au public soient rendus publics. L'enquête publique est attendue pour cette fin d'année.

Intervention du public : Et en fin d'année, entre le 15 décembre et le 31 décembre, c'est un peu comme pendant les vacances du mois d'avril.

Réponse de l'animatrice : Le préfet est celui qui décide des dates d'enquête publique. Il faudra directement lui adresser la problématique.

L'animatrice clôt la réunion en remerciant les participants pour leur présence et les riches échanges.