

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

Compte-rendu de la réunion publique du jeudi 18 avril 2024 Parempuyre, salle du Vieux Logis

Cette réunion publique est organisée dans le cadre de la concertation préalable du public, du 2 au 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 seconde réunion, au contenu identique, sera animée à Ambarès-et-Lagrave le mardi 23 avril 2024.

La réunion a accueilli 102 participants.

Ouverture de la réunion

par Mme Béatrice De François, Maire de Parempuyre

Madame le Maire salue la salle et se réjouit de la mobilisation du public pour cette réunion d'information qui concerne la mise en compatibilité du PLUi. Elle souligne l'importance pour la commune d'accueillir, pour l'information et la concertation, le Grand Port, qui mène ce projet, et les représentants de EMME.

« Une ville comme Parempuyre, qui n'a pas de terrain en propre, qui manque d'emplois et d'industries, quand lui est proposé un projet industriel comme celui-ci, la première des réflexions est de se dire qu'il est bien d'attirer des entreprises. Nous n'avons pas la chance de nos voisins de Blanquefort, ville qui attire des zones industrielles, qui procure de l'emploi et qui permet de ne pas aller travailler trop loin. De fait, la première réflexion est de penser à l'emploi et à ce qu'il va se construire. La seconde réflexion est de se demander quel est l'intérêt général. Chacun a son idée, mais ce n'est pas une addition d'intérêts particuliers, sujet sur lequel doivent veiller les élus. Un projet comme celui-ci peut faire peur, puisqu'il n'est pas connu. Les élus doivent regarder l'entreprise et analyser l'intérêt général, en prenant en considération : le respect de l'environnement, le respect de la tranquillité des riverains, mais aussi la sécurité sanitaire et industrielle puisqu'il s'agit d'une entreprise SEVESO. Je suis ravie d'accueillir la concertation à Parempuyre car cela me paraissait important, même si le projet est un peu sur Blanquefort, pour que tous les habitants puissent venir vous rencontrer. »

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 actuel 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 EMME n’est pas une *gigafactory* de 2 000-3 000 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 potentiels 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 tonnes : 5 tonnes de CO₂ pour la fabrication d’une batterie électrique 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 terme 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 génèrera 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 jusqu'au 30 avril 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.

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.

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



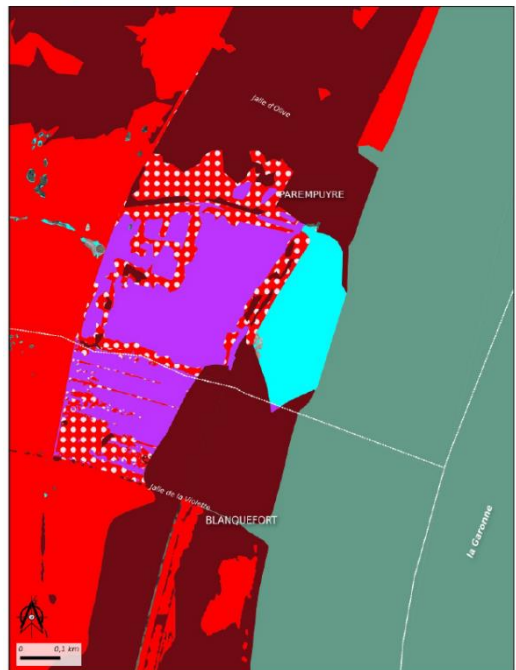
Les mesures prises par le projet pour les zones humides

• **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

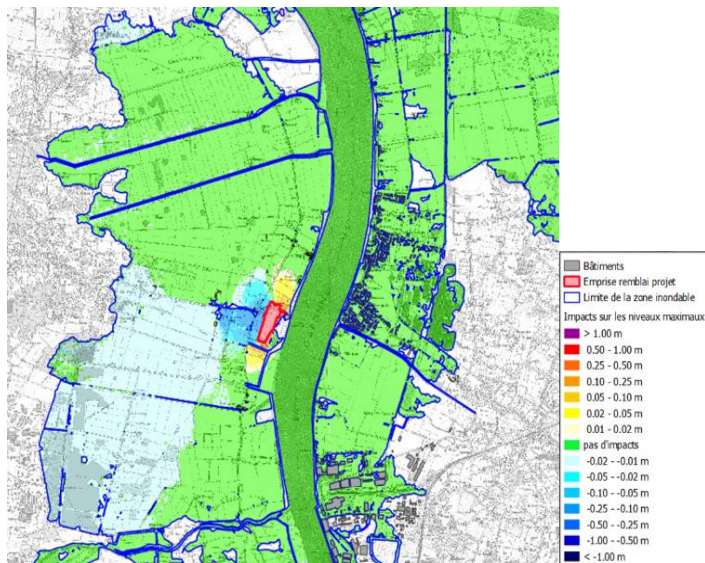


Zonages du PPRI pour le site de Grattequina

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.

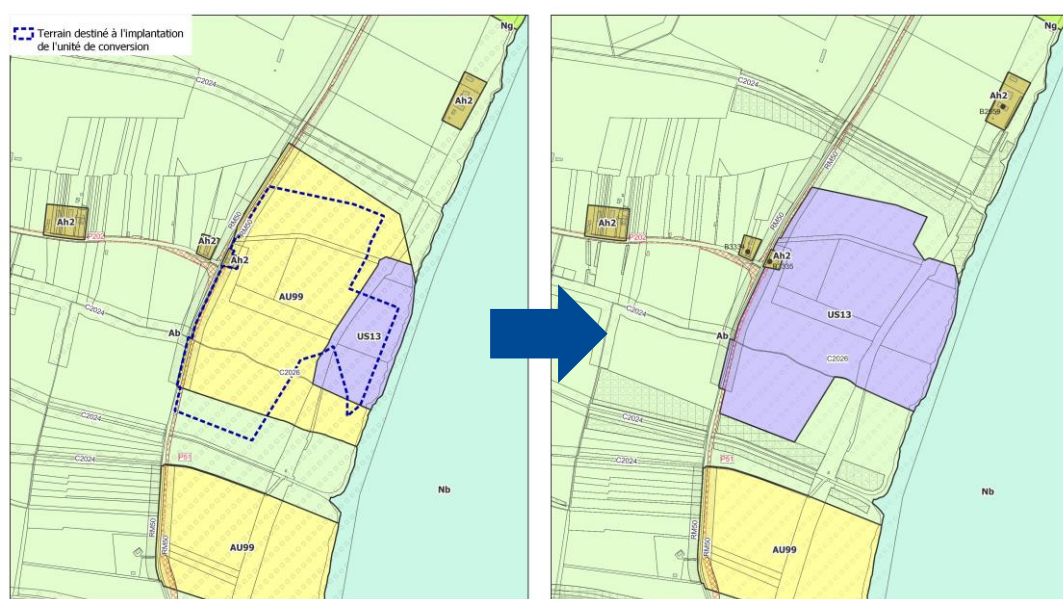
Concernant le transport et la logistique, l'objectif est que l'ensemble des flux entrants et sortants de l'usine en exploitation puissent utiliser la voie fluviale et le transport maritime, pour limiter l'impact sur le trafic routier et optimiser le bilan carbone. Pour le personnel du site, les volumes 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 Pempuyre et rejoint Bordeaux en 20/25 minutes) mais également, un emplacement est réservé dans le PLUi pour la création de pistes cyclables.

La procédure MECDU 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.

Les prochaines étapes

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.

La concertation

La concertation préalable du public se tient du 2 au 30 avril 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 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](#).

Enfin, pour échanger sur le projet et la procédure, deux réunions publiques sont organisées, les 18 et 23 avril 2024 (prochaine réunion le 23 avril au Pôle culturel Evasion d'Ambarès-et-Lagrave, à partir de 19h).

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 2 temps d'échanges)

Question : Vous parlez de SEVESO, mais 1, 2 ou 3 ?

Réponse de Antonin Beurrier : La classification n'est plus en 1, 2 ou 3. Désormais, il s'agit de seuil bas ou de seuil haut. Ici, l'usine est classée seuil haut. Cela tient à la quantité de matériaux traités. Ce n'est pas un classement SEVESO lié à des risques d'explosion ou d'incendie.

Question : Donc cela signifie que vous comptez obtenir le permis de construire fin 2024 ?

Réponse de Sébastien Boime : Le permis de construire est prévu plutôt pour début 2025.

Question : J'ai beaucoup entendu parler de CO₂, mais en écologie le CO₂, n'est qu'une petite partie sur laquelle, malheureusement, nous n'avons pas d'influence dans les années qui arrivent. Ce que je voulais dire, c'est quelque chose qui manque vraiment. Aujourd'hui, la Métropole, est autour de 90% d'importation de ses produits alimentaires. La Métropole, autrefois la CUB, a détruit toute sa ceinture maraîchère et aujourd'hui nous allons encore détruire une zone qui pourrait nourrir la population. Qu'allons-nous faire demain ? Est-ce que nous allons manger du nickel ou est-ce qu'il faut manger autre chose ? Je pense que cet élément-là n'a pas été pris en compte, c'est un peu dommage. Deuxième élément : c'est dommage que vous ne traitiez pas le cadmium puisque dans l'estuaire girondin les dépôts dans les sédiments de cadmium sont assez importants. Que va-t-il se passer ? Est-ce que vous allez remuer des fonds ? On sait que dès qu'on remet en suspension les sédiments on a ce risque. Le troisième élément c'est bien sûr le changement climatique. Aujourd'hui, nous savons que l'Estuaire de la Gironde n'aura pas la même allure. AcclimaTerra, qui a été fait par le Conseil Régional, démontre bien le problème de la montée des eaux. Tout ce qui nous arrive aujourd'hui nous montre que nous ne pouvons absolument pas prévenir toutes ces choses-là. Donc aujourd'hui, mettre une usine SEVESO, en bordure d'Estuaire me semble un peu assassin.

Réponse de Philippe Renier : La thématique agricole sera évoquée lors de la séquence traitant de l'environnement. Concernant les impacts du projet sur les terrains agricoles, ces parcelles sont classées comme « à urbaniser à long terme ». Sur ces terrains du port de Bordeaux, des agriculteurs bénéficiaient de conventions précaires puisque le port a acquis ces terrains en vue de l'urbanisation à long terme. Finalement, le projet aura des impacts positifs à long terme sur l'activité agricole car les surfaces seront augmentées.

Concernant le cadmium, le Port de Bordeaux est très au fait de ce problème. Un dragage est opéré régulièrement afin de faire monter et descendre des bateaux. Ce problème n'est pas nouveau. Un « plan cadmium » a été mis en œuvre il y a quinze ans. Celui-ci a permis dans un premier temps de traiter le problème à la source de Decazeville. Il a entraîné une importante diminution du cadmium et en conséquence, la réouverture des sites sur l'estuaire où il est possible de récupérer des naissains d'huîtres. De plus, l'activité est très réglementée par rapport à ce cadmium. Il n'est possible de draguer que dans le chenal de navigation. Pour ce projet, l'objectif n'est pas de draguer plus pour recevoir plus de bateaux. Le dragage, opéré lorsque le projet aura vu le jour, sera identique à celui qui est fait aujourd'hui.

Réponse de Sébastien Boime : Les enjeux hydrauliques font l'objet d'études dans le cadre du projet. Les évolutions du niveau de la mer sont prises en compte dans les études qui sont faites. L'État y veille et demande que les pas de temps d'études soient longs pour que les événements de référence soient conséquents. Cela doit permettre de se projeter sur les impacts hydrauliques lors de scénarios catastrophes.

Question de Florence Bougault, SEPANSO Gironde : Implantation d'une usine. Si nous avons fait marcher nos cerveaux dix minutes, nous nous serions dit tout de suite « c'est formidable ». Implantation d'une usine en zone inondable. Là on a commencé à perdre quelques neurones au passage. Implantation d'une usine SEVESO en zone inondable, qui stocke des matériaux miscibles dans l'eau. Là, nous avons tout dit. En gros ces trois mots « SEVESO, zone inondable et usine », ils n'ont pas grand-chose à faire sur le bord de la Garonne. Alors vous parlez d'une concertation pour une modification du PLUi de Bordeaux Métropole sur une zone de 78 hectares qui n'est, aujourd'hui, pas constructible en l'état et la bonne raison pour laquelle elle ne l'est pas, c'est qu'elle couvre des zones humides des terrains agricoles. Comme le disait le monsieur derrière, des zones de biodiversité avec des espèces protégées, dans une zone soumise à inondation. Des inondations dans le coin il y en a, il y en a eu, il y en aura encore. Nous n'allons pas détailler l'hiver que nous avons passé compte tenu du réchauffement climatique. On ne va pas dire que les particuliers dans ces zones-là on leur interdirait de construire quand on ne leur demande pas déjà parfois de déménager ailleurs. Là non. Nous faisons comme si c'était normal. Comme si nous allions tout bien faire. Comme si les digues n'allaient pas avoir d'influence sur l'amont. Comme si ça n'allait pas avoir d'influence sur les zones qui sont à côté. Nous allons faire comme si de rien n'était. Comme si les batteries étaient tellement importantes et que c'était tellement essentiel aujourd'hui qu'on pourrait commencer par fonctionner à l'envers. Pourquoi je vous dis que nous fonctionnons à l'envers ? Parce que nous commençons par demander une modification du PLUi. Que peut-être vous allez l'obtenir et qu'à la fin on se dira qu'il ne fallait pas faire une usine comme ça. Donc nous aurons modifié le PLUi, peut-être que nous nous dirons que nous allons peut-être mettre autre chose. Est-ce qu'une fois que vous aurez modifié le PLUi vous ferez revoter dans l'autre sens en vous disant que vous vous êtes trompés et que finalement à cet endroit-là, nous ne pouvons pas mettre d'usine et nous ne pouvons pas construire parce que ce n'est pas possible. Est-ce que donc vous avez l'assurance que rien ne sera possible que rien ne se passera qu'il n'y aura jamais d'inondation, que les cuves ne perceront jamais ? Bien sûr que non vous ne l'avez pas. Dans tous les accidents industriels, même quand tout est prévu, il n'est pas possible de prévoir ce qui va arriver. Il y a une des choses qui moi m'a frappé dans le budget. Vous avez un budget de construction à hauteur de 298 millions, qui est donc juste en dessous des 300 millions d'euros. Ce seuil aurait pu faire en sorte que la CNDP puisse être saisie et qu'un vrai débat public avec un garant extérieur (autre qu'un garant de l'État) aurait pu être organisé. Ce n'est quand même pas de bol ! D'autant qu'à côté, il y a quand même 45 millions d'euros d'études, que l'inflation n'a pas été prise en compte et que ces 45 millions d'euros, ils auraient pu faire partie du budget initial. Ce qui est noté aussi et qui est assez drôle, c'est qu'il y a des financements publics. Nous ne savons pas lesquels, nous ne savons pas exactement combien. Tout ce que nous savons dans le dossier c'est qu'il y a plus de 5 millions. Ce qui se dit, je ne sais pas si c'est vrai, c'est qu'il y a au moins 10 millions d'euros de la Région. Ce qui ne se dit pas parce que nous ne savons pas c'est que dans la partie de la moitié des 200 millions et quelques, c'est tout ce qui est crédit d'impôt, qui est payé avec nos impôts et qui seront offerts à cette entreprise. Nous n'avons ni les business plans, ni la rentabilité, ni l'amortissement et sur lequel nous ne savons pas à la fin si elle finira par payer des impôts et par nous rendre ce crédit d'impôt que nous lui aurons offert au début. Donc vous construisez essentiellement avec de l'argent public, il n'y a pas de CNDP, il n'y a pas de garant extérieur, vous allez faire deux réunions publiques en plein milieu des vacances scolaires avec un débat qui est remonté juste sur le grand port de Bordeaux. Il faut quand même le chercher. Quand nous allons au port de Bordeaux, quand nous n'avons pas internet et que nous voulons consulter le dossier, les pièces ne sont pas toutes présentes. Donc je ne sais pas à la fin en termes de débat démocratique et en termes d'information auprès de la population pour une usine classée SEVESO, si nous aurons bien tout fait comme il faut. Nous ne parlons pas non plus là-dedans des millions de mètres cubes d'eau qui vont être nécessaires à l'hydrolyse dans le procédé. Nous ne parlons pas de

l'endroit où cela va être prélevé dans le fleuve. Nous ne parlons pas de la température. Nous ne parlons pas du traitement des déchets. Alors évidemment il est marqué dans le dossier qui va y avoir une usine de traitement des déchets, on s'en doute. Nous ne savons pas ce qu'il se passe s'il y a un problème dans le traitement. Le SAGE de l'estuaire a-t-il seulement été consulté ? Nous ne savons qu'il y a des études qui ont été faites (hydraulique, biodiversité) mais rien n'est accessible dans le dossier pour le commun des mortels et pour la population locale. Donc vous nous demandez aujourd'hui de donner un avis, alors qu'une grande partie des pièces ne sont pas disponibles. La même chose sur la biodiversité où sont les rapports de la DREAL avec les tampons, où sont les expertises avec les tampons, enfin la même chose sur tout d'ailleurs. Sur les nuisances routières, sur le bruit, sur l'augmentation du trafic maritime qu'on annonce à 20 % de plus, etc. Tout ça les riverains aujourd'hui ils ont juste les mots, juste les chiffres. Nous ne parlons pas des inondations, des étalements de constructions sur les digues. Il y a des scénarios qui ont été étudiés sur les constructions et sur la modification mais elles ne sont pas disponibles. Retenir l'eau, comme vous le savez, ce n'est pas possible. Donc à partir du moment où cela sera construit, où des digues seront aménagées, où l'eau sera pompée, où l'eau sera rejetée, le jour où il y aura une inondation, l'eau passera quelque part. Où est-ce qu'elle passera ? Je ne sais pas mais elle passera quelque part. Elle aura des conséquences sur l'installation ou sur les gens qui habitent en amont si ce n'est pas sur l'installation. La consultation telle qu'elle est là aujourd'hui c'est une façon de faire passer en douce l'implantation d'un projet qui ne devrait pas se faire sans un vrai débat public, sans un garant extérieur, sans une concertation d'ampleur sur le projet lui-même et non sur un débat de concertation d'une modification de PLUi d'une zone inondable. Voilà donc moi je vous dis avec beaucoup de force que l'avis de la SEPANSO est très défavorable sur la concertation de la demande et nous demandons une véritable enquête auprès du public.

Réponse de Antonin Beurrier : Les procédures françaises imposent cette première étape d'études, qui n'est qu'une étape initiale. Les études de danger pourraient être disponibles fin juillet. Ensuite, elles pourront être soumises à l'administration, intégrées au dossier et présentées lors de l'enquête publique. Toutes les questions sont légitimes et bénéficieront de réponses et des vérifications nécessaires seront effectuées par les autorités compétentes. Le dossier suivra bien toutes les étapes réglementaires et fera l'objet d'une présentation complète. Parce qu'il bénéficie d'un soutien institutionnel à la fois national et européen, le respect des procédures formelles sera strictement appliqué.

Concernant le fond, à la place de l'utilisation des camions générateurs de beaucoup de carbone, une logistique basée sur le transport maritime et fluvial sera privilégiée. Cela nécessite un emplacement portuaire. De plus, plusieurs sites ont été évalués pour accueillir l'implantation du projet et les risques associés ont été identifiés. Toutefois, le choix du site portuaire permet de faciliter le transport maritime et fluvial, qui représentera plus de 95 % des flux de marchandises avec le transport ferroviaire, ce qui permettra de tenir les ambitions en termes de réduction des émissions de CO₂.

Complément de question de la SEPANSO Gironde : : Vous avez abordé la question de l'intérêt général sans le définir clairement. Comme la Maire de Parempuyre l'a souligné, chacun a sa propre interprétation de cette notion. Vous avez principalement défendu l'intérêt général du projet, mais il est essentiel de prendre en compte le bien-être et la sécurité des habitants de Parempuyre et Blanquefort, ainsi que la préservation de leur environnement. Une évaluation citoyenne, peut-être sous forme de référendum, serait nécessaire pour prendre une décision réfléchie concernant le projet. Bien que les 250 emplois soient importants, il est possible de créer des emplois ailleurs sans mettre en danger la population.

Réponse de Sébastien Boime : La notion d'intérêt général est définie par des critères précis. Les juges ont établi des critères pour évaluer si un projet relève de l'intérêt général. En effet, selon le Code de

l'urbanisme, le projet d'intérêt général doit relever d'une opération de construction ou d'aménagement et avoir une vocation en termes de développement économique, de dimension sociale et de respect de l'environnement. Ces critères sont examinés à la fois sur la forme et sur le fond lorsqu'un projet est soumis à un jugement.

Question : J'aimerais clarifier un point : si toutes les études sont en cours, pourquoi avons-nous une convention d'occupation temporaire depuis décembre 2023 ?

Réponse de Philippe Renier : La convention d'occupation temporaire avec le GPMB est courante pour les projets industriels en cours de développement. Cela permet de geler les terrains pendant la phase d'étude de faisabilité et de concertation. Les travaux ne commencent qu'après l'obtention de toutes les autorisations nécessaires.

Question : Des travaux ont-ils déjà été entrepris ?

Réponse de Philippe Renier : Les seules actions entreprises jusqu'à présent sont des études environnementales et des suivis archéologiques afin de vérifier la faisabilité du projet.

Question : Je souhaiterais obtenir une clarification. Les terrains prévus pour l'implantation étaient réservés par le port autonome pour une activité portuaire. En quoi l'installation d'une usine d'élaboration de process chimique qui met en œuvre des solvants et des produits de lixiviation, peut-elle être considérée comme une installation portuaire ?

Réponse de Philippe Renier : Les documents d'urbanisme et de prévention des inondations exigent, pour les terrains du Grand Port Maritime en bordure du fleuve, un lien fort avec le fleuve. Le projet EMME prévoit une augmentation de 20 % du trafic de conteneurs pour le Grand Port Maritime de Bordeaux, des produits venant de l'extérieur, traités sur place, puis renvoyés vers l'extérieur. Ce flux justifie l'implantation du projet sur ces terrains. Tout projet, examiné par les autorités et lors des enquêtes publiques, doit être lié à une activité portuaire.

Question : J'ai plusieurs questions. Premièrement, la durée de l'installation temporaire n'est pas précisée. Deuxièmement, d'où proviennent le nickel et le cobalt, et où se trouvent les mines concernées ? Enfin, je m'inquiète du risque que les sels issus du processus chimique puissent contaminer l'estuaire en cas d'accident.

Réponse de Philippe Renier : La phase d'autorisation, ou "permitting", durera environ deux ans, suivie d'une phase de travaux et d'exploitation d'environ 48 ans. La première phase permet en effet de vérifier la faisabilité du projet. La convention d'occupation temporaire va ainsi durer 50 ans, répartis comme suit : une première phase de 2 ans pour obtenir les permis et les autorisations et une seconde de 48 ans pour les travaux et l'exploitation.

Réponse de Antonin Beurrier : Concernant l'approvisionnement en matières premières, nous privilégions des pays respectant les normes environnementales et sociales européennes, tels que l'Australie, le Canada, le Brésil et la Nouvelle-Calédonie. Une autre partie pourrait provenir de l'Indonésie dans une certaine mesure seulement car l'essentiel des actifs sont aujourd'hui contrôlés par la Chine. Or, dans notre stratégie, les provenances de matières premières comme la Chine et la Russie sont à éviter afin de limiter notre dépendance et de sécuriser notre approvisionnement en métaux critiques.

Le nickel et le cobalt sont des co-précipités de ce qui est extrait des mines, c'est-à-dire qu'est extrait des mines un ensemble de métaux parmi lesquels il y a du nickel (35 %) et du cobalt (3 %), quelques autres métaux et 50 % d'eau. Par conséquent, le cobalt est déjà présent dans la matière extraite de la mine. Les fournisseurs seront sélectionnés sur la base de normes environnementales et sociales strictes telles que l'IRMA, considéré aujourd'hui comme le standard le plus élevé.

Tous les contrats ne sont pas encore signés. Des accords directs seront conclus avec des entités et des unités métallurgiques, tandis que d'autres nécessiteront des transactions indirectes avec des négociants agissant en tant que grossistes. Peu importe l'approche, les normes strictes environnementales et sociales seront appliquées, notamment en sélectionnant des mines conformes aux normes IRMA. Cependant, le principal défi réside dans le manque de protection tarifaire pour nos produits en Europe, les exposant à une concurrence directe avec les produits chinois. Cette situation soulève un débat sur la nécessité d'ajuster les niveaux de carbone pour garantir une concurrence équitable. Contrairement aux États-Unis, qui ont imposé des droits de douane et restreint les subventions aux produits provenant de pays hostiles, une telle mesure n'a pas été mise en œuvre en Europe.

Question : Quid du cobalt ?

Réponse de Antonin Beurrier : Le cobalt est récupéré comme sous-produit de notre processus de production, ce qui nous permet de ne pas avoir à l'importer de pays à risque comme en Afrique. Les fournisseurs de cette matière seront sélectionnés selon des critères stricts environnementaux et sociaux.

Question : J'ai une question concernant le cobalt. D'où provient-il en réalité ?

Réponse de Antonin Beurrier : Le cobalt provient des mêmes sources que le nickel. Il s'agit d'un sous-produit, appelé « hydroxyde » qui contient du nickel et du cobalt. Ainsi, lors de l'arrivée de la poudre, celle-ci contient différents métaux, notamment environ 35 % de nickel et en moyenne 3 % de cobalt, ainsi que du zinc, du cuivre et du manganèse. L'objectif de l'usine est de purifier ces métaux et de les cristalliser pour obtenir des sels de haute qualité, adaptés aux applications en batterie. Par conséquent, le cobalt et le nickel ont la même origine.

Question : Est-ce qu'il y a des cuves ?

Réponse de Sébastien Boime : Oui, en effet, il y en aura.

Question de Sabine Menaut, SEPANSO 33 : À quoi sert la concertation qui est en train de se faire jusqu'au 30 avril ? J'ai eu le sentiment qu'il y avait cette concertation car c'était une obligation, que le dossier est saucissonné mais qu'ensuite il y a une concertation. Quand et comment la mise en compatibilité du PLUi va-t-elle être réalisée ? Quels sont les différents intervenants qui vont intervenir ? Parce que quand je lis le dossier et que je suis en zone inondable, sur Parempuyre, en bord de Garonne, je vois les bateaux passer, je me demande comment dans une cuvette, en zone inondable, on peut construire une usine de produits chimiques avec des produits qui sont miscibles, bordée par des jalles ou sur des champs d'expansion des crus ? Justement là où le PPRI avec le référentiel inondation Garonne a proposé de ne pas mettre de protection, ou le minimum de protection, pour limiter le risque d'inondation sur Bordeaux. Quand on regarde les cartes de submersion marine et que l'on regarde les cartes d'inondation tempête 1999 + 2 cm si on est sur le siècle ça sera beaucoup plus haut. Donc on se demande ce qui va se passer ? Ça veut dire quoi pour les citoyens ? S'il y a suffisamment de personnes qui disent « non on ne veut pas de ça, on ne veut pas d'une modification du PLUi parce que je trouve que dans notre région on est suffisamment soumis à ces aléas d'inondation » est-ce que ce serait suffisant ? Ou est-ce qu'il faut autre chose ? Je n'ai jamais vu aucun dessin, aucune mobilisation de la DREAL pour me dire ce qu'il va se passer et comment on va protéger l'usine. Vous dites qu'il y a seulement deux zones à gauche et à droite de l'usine qui pourraient être inondées. Je ne comprends pas pourquoi vous demandez la mise en compatibilité du PLUi avec un dossier très succinct, on parle beaucoup de l'usine, on parle beaucoup de la procédure, mais on parle très peu de la mise en compatibilité du PLUi.

Réponse de Sébastien Boime : Pour réexpliquer la procédure, dans la déclaration de projet valant mise en compatibilité, il n'y a que deux actes administratifs : un qui lance la procédure, l'autre qui l'approuve. Entre ces deux temps, une phase d'études est engagée dans laquelle s'insère de la

concertation (ce qui est vécue en ce moment même). Les modalités de la concertation sont fixées dans la déclaration qui lance la procédure. Le Grand Port Maritime de Bordeaux (GPMB), dans les choix qu'il a réalisés, a défini une période de concertation, les modalités de la concertation.

Par la suite, il n'y a pas réellement de délibération qui arrête la procédure, comme ce qui peut être vu dans le cadre d'une révision générale des documents d'urbanisme. À la fin de la période de concertation, le GPMB tire les enseignements de la concertation. En parallèle, le dossier de déclaration est finalisé.

Une fois le dossier complété, une phase administrative débute avec la consultation de l'autorité environnementale, la consultation de la Commission de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CPENAF) et la réunion d'examen conjoint. L'examen conjoint associe l'ensemble des personnes publiques associées (préfet, services DDTM, les chambres consulaires, la région, le département, les associations comme la SEPANSO, etc). Cette réunion est sanctionnée par un procès-verbal, intégré au dossier d'enquête. Puis vient l'étape de l'enquête publique, menée par le préfet. Le commissaire enquêteur remet un rapport avec son avis et ses conclusions pour finaliser, améliorer, compléter le dossier en tenant des résultats de l'enquête publique.

Une fois l'ensemble de ces étapes réalisées, l'étape d'approbation débute : approbation par Bordeaux Métropole et adoption par le Grand Port Maritime de Bordeaux qui a conduit la procédure. Seul un établissement d'État public, ou l'État directement, ou une collectivité avec la compétence de planification, a la possibilité de porter ce type de procédure. Par exemple, le département de la Gironde a mis en place de nombreuses déclarations de projets pour accélérer son Plan Collèges.

Question : Il n'y a donc pas d'urgence dans la mise en compatibilité du PLUi ?

Réponse de Sébastien Boime : Cette procédure est utilisée lorsqu'il y a un souhait d'aller relativement vite. Il est également possible de mener une révision générale des documents d'urbanisme. Mais celle-ci demande a minima 3 à 4 ans, ce qui n'est pas compatible avec un projet économique.

Il faut que la déclaration de projet valant mise en compatibilité du PLUi soit adoptée et approuvée pour que le permis puisse être délivré. Le Code de l'urbanisme propose que certains permis faisant l'objet d'une évolution des documents d'urbanisme puissent être rallongés jusqu'à ce que la procédure aboutisse.

(Réponse à l'intervention de la SEPANSO) Intervention de Antoine Lyda, expert hydraulique du bureau d'études Artelia : Le projet se situe dans une zone inondable. Sur ce secteur, les terrains sont inondables par la Garonne, la marée remonte dans l'estuaire et, pour certains événements importants, des débordements peuvent avoir lieu par-dessus la digue qui se trouve tout le long de la Garonne. Cette eau va être stockée dans la zone de marais, dans la zone basse, et elle va aller lécher les coteaux et après la commune de Parempuyre qui est plus en hauteur.

Interpellation du public : Vous ne pouvez pas dire ça dans la mesure où à la sortie du bourg, les côtes NGF sont à 1,04 mètres. Je suis propriétaire de la dernière maison du bourg, j'ai une étude géotechnique de l'ensemble de mon terrain pour le prouver. Quand vous dites qu'en cas d'événements amenant un excédent d'eau, elle remonte par les Jalles jusqu'au bourg et pas simplement sur la bordure de la Garonne.

Réponse de Antoine Lyda : La majeure partie du bourg est sur les coteaux, il y a une partie du bourg qui déborde sur la partie basse. Le secteur présente une topographie particulière puisque les terrains en bord de Garonne sont plus hauts que dans le fond des marais. Les terrains en bord de fleuve sont plus hauts, l'eau redescend donc vers les marais, après elle remonte vers les coteaux. Les jalles viennent des bassins versants donc de la première partie du bourrelet topographique, appelé le bourrelet alluvionnaire, et qui s'est formé à travers le temps par les dépôts des sédiments successifs.

Sur cette zone, en cas de débordement, l'eau va plutôt passer pour aller se stocker dans les zones plus basses à l'arrière qui vont fonctionner comme une grosse cuvette ou comme une zone de stockage.

Il est question d'une usine qui pourrait être inondée. Pour rappel, il existe un Plan de Prévention des Risques Inondation, récemment révisé, qui vient d'être approuvé et porté par l'État. Ce plan n'a pas vocation à favoriser un projet plus qu'un autre. Il a seulement été identifié dans le cadre de la procédure que la zone d'implantation du projet avait pour vocation le développement industriel portuaire.

Dans le plan prévention des risques visant à réglementer l'occupation des sols, sur la base de quel événement se pose l'étude ?

L'étude est basée sur la méthodologie et les règles nationales. Quand un PPRI est réalisé, l'État demande de prendre en compte l'événement le plus fort connu, si sa période de retour est de moins de 100 ans. Les analyses réalisées au niveau de l'Estuaire, dont le Référentiel Inondation Gironde (RIG) a montré que l'événement le plus fort connu sur le territoire est la tempête Martin de décembre 1999. Ce sont donc les paramètres hydrométéorologiques de cette tempête qui sont utilisés pour simuler l'événement de référence. Conformément à la circulaire de juin 2011, est bien pris en compte le réchauffement climatique avec + 20 cm d'élévation du niveau moyen des océans. Cette configuration va plus loin que celle qui s'est réellement déroulée pendant la tempête Martin, puisque l'eau est passée par-dessus les digues pendant Martin et ont cédé sur l'Estuaire. Les digues, qui ont cédé dans le Médoc et dans le Blayais, ont entraîné un volume d'eau inférieur au niveau de Bordeaux, de Blanquefort et de Parempuyre.

Au-delà du référentiel de la tempête Martin et des 20 cm d'élévation du niveau moyen des océans, le PPRI prend en compte un deuxième événement, comprenant les projections du GIEC, définies en 2011, sur la base d'un événement en 2 100 et qui indique une réhausse de plus de 60 cm du niveau des océans.

Cela est cohérent avec les prévisions du GIEC pour l'élévation du niveau marin au Verdon-sur-Mer puisqu'elles s'étalent entre +30 et +80 cm selon les scénarios (du plus optimiste au plus catastrophique).

Interpellation du public : Oui mais à chaque fois que le GIEC prend un scénario catastrophique, il devient le plus faible par la suite. Personne n'est en capacité de dire comment cela va évoluer, surtout dans le Sud-Ouest où notre élévation de température est bien supérieure à la moyenne et à ce qui était prévu.

Réponse de Antoine Lyda : En effet, cela est difficile à prédire. Néanmoins, quand les chiffres sont sortis, certaines prévisions étaient plus fortes que 60 cm, avec pour les plus extrêmes à 80 cm, ils ont retenu 60 cm puisque déjà caractéristique d'événements assez importants.

Dans le cadre des études réalisées pour le projet, il nous a été demandé d'aller regarder un événement plus loin que ces référentiels avec une simulation « Tempête Martin » et + 1 mètre d'élévation du niveau des océans. Une rehausse du niveau peut ne pas se répercuter directement sur le secteur de votre habitation mais plus haut. Selon la topographie, l'élévation n'est pas la même : sur certains, ce sera + 20 cm, sur d'autres +1 m. Cela ne fonctionne pas de manière linéaire.

Quand le niveau des océans monte, dans l'Estuaire, pour des réhausses relativement limitées à 1 m, il subsiste de nombreuses capacités de stockage dans les marais du Nord Médoc et dans les marais du Blayais. Le niveau de l'eau de la Garonne, au lieu du projet, ne varie pas énormément. L'ordre de grandeur entre l'évènement du PPRI « tempête Martin », + 20 cm et tempête Martin + 1 mètre est d'environ 20 cm d'écart dans la Garonne à l'endroit du projet. C'est dû au fait que si l'eau rentre, elle alimente des marais en aval, et tant qu'ils ne sont pas saturés, peu d'eau remonte sur notre secteur.

Comme le projet se situe sur une zone inondable, nous respectons les préconisations du PPRI pour empêcher les inondations. Celles-ci autorisent des activités mais imposent le respect d'une côte de seuil définie sur la base de l'évènement à l'horizon 2100 avec des tempêtes à plus de 60 cm et qui prend en compte des marges de sécurité. Donc la côte de seuil définie dans les études hydrauliques a été définie à 5,5 mètres NGF. Ce niveau permettrait d'être protégé pour cet évènement de tempête +1 mètre. Le projet n'est donc pas fait à ras du sol puisque cela est interdit par la réglementation et le PPRI, qui visent à assurer la sécurité des biens et des personnes.

Question : Cela veut dire que les bâtiments sont construits de manière transparente ?

Réponse de Antoine Lyda : Non, les bâtiments ne sont pas construits de manière transparente. C'est pourquoi les études hydrauliques simulent l'implantation des remblais et l'impact de leur implantation. Un travail itératif a été réalisé pour modifier la forme d'implantation des remblais, pour installer les infrastructures au plus près du terminal hydraulique existant, qui possède déjà des côtes très hautes, le rendant difficilement inondable, même pour l'évènement 2100, ce qui permet de limiter l'impact hydraulique. La carte d'impact est un premier jet où un travail de réduction des impacts hydrauliques a été réalisé. Aujourd'hui, nous travaillons encore sur la réduction de ces impacts, nous échangeons notamment avec les services de l'État qui nous poussent à les réduire davantage, même sur les zones agricoles. Nous sommes par conséquent dans un travail itératif d'amélioration, d'optimisation, tout en conservant une plateforme remblayée à 5,5 mètres permettant d'assurer la sécurité du projet pour un évènement extrême qui arriverait à l'horizon 2100. Quant à leur hauteur, ce sont des remblais d'environ 1,5 à 2 mètres.

Question : Donc vous allez faire comment ? Par route ou par la Garonne ? Parce que cela fait un volume de millions de mètres cube, donc le chemin de la Barde...

Réponse de Antoine Lyda : Oui, cela va faire beaucoup, l'origine et le transport sont encore à l'étude.

Question : Je voudrais remercier les personnes de la SEPANSO de nous avoir donné tous les renseignements, et je pense qu'elles ont raison sur l'ensemble de ces points. Sur le côté économique, le montage de la société me semble aléatoire. Aucun industriel n'apparaît dans votre montage. On voit la Nouvelle-Aquitaine, des subventions, des fonds d'investisseurs, mais aucun industriel. Ensuite, vous parlez de recyclage de batterie, mais même si votre usine pourrait devenir une usine de recyclage, ce n'est pas le même métier que la raffinerie que vous proposez. Aujourd'hui Eramet, avec la société Suez est en train de faire une méga structure pour le recyclage des batteries à Dunkerque. Donc à Bordeaux, cela risque d'être aléatoire. Vous nous parlez ensuite des minerais, du nickel qui devrait nous parvenir du Brésil, d'Australie, d'Indonésie, etc., mais quel est l'intérêt économique d'aller chercher ces produits dans ces pays pour venir les faire raffiner à Bordeaux, pour les revendre aux usines de batteries de Dunkerque ? Vous parlez même d'intermédiaires pour acheter ces minerais, mais où est l'intérêt économique ? La société Eramet qui est française a des mines en Indonésie, mais aussi sa production de nickel pour les batteries qui est en cours de création et subventionnée, ou du moins aidée par l'État français. Ensuite, le nickel calédonien n'est pas fiable économiquement. Donc je ne comprends pas pourquoi cette société vient s'implanter et faire une raffinerie qui va être subventionnée avec la Région Nouvelle-Aquitaine, l'État, qui veut subventionner ce genre d'activités, mais arrêtons ! Une dernière chose, les batteries, nickel comme cobalt, sont vouées à disparaître. Stellantis et de nombreux fabricants de batteries vont passer à autre chose car celles au phosphate et lithium – même au sodium – sont beaucoup moins chères. Deux tiers de la production des batteries électriques de Tesla vont être faites à base de lithium et de

phosphate. Donc à quoi nous sert cette raffinerie ? Le cobalt et le nickel utilisés pour la production de batteries seront obsolètes d'ici trois ans ? Car aujourd'hui, les consommateurs de véhicules électriques reculent avant l'achat car les batteries sont trop chères. Donc parlons économie. J'espère que les décideurs de la Nouvelle-Aquitaine vont tout de même y réfléchir.

Réponse de Antonin Beurrier : Sur la partie industrielle, les fondateurs sont tous industriels, par expertise ou par expérience. Le projet n'est pas simplement fait par opportunisme pour aller chercher une subvention, il a d'ailleurs été lancé avant même que le dispositif d'octobre 2023 ne soit voté. Par conséquent, il y a une réelle rationalité économique. Les grands constructeurs automobiles, en Europe, réalisent que 80 % des batteries sont chinoises, car c'est plus compétitif. Mais ils se rendent compte aussi que cette situation les rend vulnérables. Les grands constructeurs comme Stellantis, Renault Ampere, ou d'autres grands constructeurs allemands et scandinaves souhaitent dérisquer une partie de leur approvisionnement en métaux critiques. Il en va de même, voire plus, pour les gouvernements. Concernant les industriels intéressés par cela, pour des raisons d'accords de confidentialité, une réponse ne pourra être apportée que fin juin quant à leurs contributions et leurs noms. Ils sont des précurseurs dans les matériaux actifs de cathodes, ils en négocient et en achètent constamment et figurent parmi les leaders mondiaux du secteur. Le projet est donc supporté par des acteurs majeurs du secteur.

Cette raffinerie doit s'intégrer dans un système de fourniture, mais aussi de vente, et ne peut fonctionner qu'en lien avec tous les acteurs de la chaîne. En aval, de nombreux projets viennent d'être annoncés : Orano s'est associé pour monter une grande usine de précurseurs dans les matériaux actifs de cathodes – ce sont des clients pour nous –, il y a également Axens, mais aussi Eramet et Suez qui vont lancer cette co-entreprise à Dunkerque pour démanteler les batteries et vont produire de la *blackmass*, ce qui ne sera pas le cas ici. Mais lorsque la *blackmass* sera faite, il sera possible de la traiter dans notre usine, à l'étape suivante. Il y aura des investisseurs dans le projet, ainsi que des individus faisant le lien commercial et logistique avec l'ensemble de la chaîne.

Deuxièmement, « pourquoi y a-t-il un intérêt économique ? ». Les grands constructeurs souhaitent dérisquer leur chaîne d'approvisionnement et ont également un objectif de décarboner leur production en raison de la prime existante pour le fournisseur qui arrivera à avoir une meilleure empreinte carbone et un meilleur bilan environnemental. En Indonésie, Eramet et Tsingshan développent de grands projets. De nombreuses questions se posent sur la déforestation, les procédés et les énergies utilisés. Il s'agit de donner du sens au consommateur. En effet, il serait possible de ne rien faire ici, de laisser les projets ailleurs, pour des raisons de difficulté de gestion et de coût important. Néanmoins, l'intérêt est de pouvoir proposer au consommateur de la cohérence en réponse à la démarche qu'il entreprend, ce qui n'est, aujourd'hui, pas le cas dans la chaîne logistique actuelle. Les grands constructeurs sont conscients de cela. Beaucoup nous demandent et nous encourageant à y aller. Le marché en Europe est émergent : les fabricants de précurseurs et de cathodes ne représentent que 2 % du marché mondial. Le choix est entre : laisser le monopole du marché aux Chinois et Coréens, ou réfléchir à des projets avec des technologies nous permettant d'avoir un produit plus compétitif et bénéficiant davantage à l'environnement.

Sur la technologie, beaucoup de débats sonnent la fin des batteries au nickel, cobalt, manganèse, etc. Il y a d'autres technologies de batteries, notamment les fer-phosphate qui sont des batteries pour les milieux de gamme, tout à fait adaptées pour les véhicules n'ayant pas besoin d'une grande autonomie. Pour les batteries de qualité qui vont durer plus longtemps et se recharger plus rapidement : non seulement, la chimie nickel-cobalt-manganèse va perdurer, mais elle va même augmenter puisque les parts de nickel dans ces chimies-là vont augmenter. La part de cobalt va diminuer, et celle de nickel augmenter. C'est ce qu'on appelle les batteries 8-1-1 ou 9-1-1, utilisées, par exemple, dans les moteurs

de classe 5 ou 6 des BMW qui ne prendront que ce type de batteries, tout comme Dacia, Logia, etc. Pour le milieu de gamme, Stellantis a choisi comme parti-pris des batteries fer-phosphate. Mais les batteries nickel-cobalt-manganèse vont être la partie dominante sur les marchés européens, plus qualitatifs. Sur les dix ans qui viennent, ces parts de marché vont augmenter et gagner 50 % du parc de batteries en Europe.

Question : Monsieur Beurrier, pourquoi n'avez-vous pas précisé, avec toute la transparence annoncée, que vous étiez aussi président de groupes miniers en Nouvelle-Calédonie depuis les années 2010 ? On trouve très facilement de la documentation sur ce sujet, et aussi sur les ravages réalisés dans ces pays par vos entreprises et bien d'autres. Vous parlez de « Zero carbone », de « changement de modèle », mais on reste dans le même modèle d'extractivisme. On prend ailleurs, pour que nous puissions rouler en Zéro carbone, avec des grosses voitures. 50 ans d'occupation pour cette nouvelle usine, et vous dites que c'est « notre responsabilité ». Mais qui est ce « nous » ? Et où serez-vous dans 10 ans, 20 ans, 50 ans, quand l'eau sera probablement polluée, les zones naturelles détruites définitivement, etc. ? Je pense qu'il sera difficile de se reconforter en se disant « c'est bon, on a concurrencé les chinois ». En tout cas, vous aurez bien profité de ce marché juteux, vous ne serez plus là, vous serez peut-être partis avec la cagnotte de vos copains actionnaires et il restera cette ruine au bord d'un fleuve mort. Une fois de plus, on brade les terres, le commun, au profit d'un groupe privé, soutenu par l'argent public. Et lorsque le mal sera fait, ce sera de nouveau une affaire publique, qui nous concerne tous et qui sera irrémédiable. Vous venez nous écouter avec bienveillance, mais je pense qu'il ne faut pas nous prendre pour des idiots. Vous pensiez peut-être que dans cette petite ville du Médoc ce serait simple, mais nous nous informons, nous comprenons, et défendons le territoire, le bon sens et le bien commun. C'est un message pour la salle : nous pouvons toujours remplir le dossier de consultation publique, ça ne servira à rien à part à vous donner l'impression de participer. Votre avis de citoyen, d'habitant du territoire ne les intéresse pas. Ce n'est qu'une mise en scène d'une obligation légale. Au nom de l'économie, ils détruiront tout. Je me demande où sont nos maires pour préserver nos territoires. Je pense qu'il est urgent de s'unir sur ce sujet très grave et vous invite à rejoindre le Collectif du Bois Vert pour que l'on soit fort ensemble.

Réponse de Antonin Beurrier : Je suis fier d'avoir également servi en Nouvelle-Calédonie. J'ai fait toute ma carrière en Nouvelle-Calédonie, en Australie, en Indonésie, pour travailler pour des groupes comme Xstrata ou Vale. Je pense que nous avons fait le maximum pour avoir des opérations minières et métallurgiques essentielles à l'activité de ce territoire. J'ai investi dans le secteur des batteries et souhaité également installer la plus grande ferme solaire en Nouvelle-Calédonie, pour arrêter l'usine de charbon qui alimentait ce point. Je suis fier d'avoir essayé de monter un plan de sauvetage de l'ensemble de l'activité. Quatre ans après, la Nouvelle-Calédonie a toujours des problèmes institutionnels et sociaux, j'en suis désolé, et je pense que ce sujet peut leur offrir des débouchés car ils ont une production qui pourrait être traitée ici, ce dont je serais ravi.

Je suis fier de porter un projet industriel, scientifique, de développer l'activité portuaire, d'apporter ici des compétences que nous n'avons pas dans le territoire et je suis fier de dire que ce projet est une usine du XXI^{ème} siècle, où nous allons essayer de faire les choses comme il faut. Cela étant, j'espère que vous me croyez quand je vous dis que l'on essaye de faire les choses comme il faut, notamment d'aller, sur certains sujets, au-delà de la réglementation. L'ensemble de ma préparation, de celle des équipes, de la présentation, montrent que nous ne prenons pas les choses à la légère. Les questions soulevées sont sérieuses et nous avons conscience de nos responsabilités.

Question : Je suis ingénieur agronome spécialisé sur le changement climatique et les ressources. Merci aux citoyens concernés d'être venus et à vous de jouer le jeu juridique de la concertation. J'avais des remarques sur les modélisations, car les rapports sur les risques naturels, principalement sur ce site étaient intéressants. Donc une usine SEVESO sur ce coin-là, avec les risques d'inondation, de submersion marine et aussi sur les sécheresses, ce sont 80 m³ par heure nécessaires au fonctionnement de l'usine. On peut également rappeler le risque de pollutions dus aux sels en présence. Si j'ai compris, il y a quand même une prise en compte des risques de la submersion marine, à 60 cm. On sait que les rapports du GIEC amènent à 76 cm à l'horizon 2100, mais quand même 30 cm à l'horizon 2050. Cela représente un risque, au niveau de Grattequina on a quand même une surélévation topographique, mais tout le site est entouré d'un niveau plus bas, ce qui ferait qu'elle se retrouverait comme une île à l'horizon 2050. En cas d'un accident dramatique, l'eau arriverait jusqu'au début de l'agglomération. On voit sur les données BRGM que l'eau remonte jusque-là. Est-ce qu'en cumulant tous ces risques, vous avez bien pris en compte cette analyse-là ? Est-ce que cela vaut vraiment le coup d'implanter une usine avec autant de dangers sur des toxicités importantes, à la fois pour les personnes qui y travaillent et pour les populations alentours ? Je ne vois pas de solution à part mettre des digues tout autour de l'usine ou la mettre sur pilotis, ce qui paraît improbable. Est-ce qu'il y a des solutions pour que dans 49 ans, à la fin de la construction, on puisse s'assurer que ce site-là soit démantelé de la bonne façon ? Est-ce qu'il y aura une vraie prise en compte de l'investissement que ça va représenter ? Puisqu'aujourd'hui, mettre les digues c'est laborieux et très cher, là où l'avantage de ces prairies et zones humides c'est qu'elles ralentissent beaucoup la montée des eaux – les études nous montrent que c'est un vrai rempart, donc les mairies peuvent conserver ces prairies pour ralentir l'effet de submersion marine, inévitable aujourd'hui –. Comment on peut se placer sur ce projet en termes de pertinence ? Et je ne veux pas faire de cette usine un cadeau empoisonné à un autre endroit. La question des voitures électriques est intéressante. Mais comment implanter ce projet sans mettre trop de risques ? Ici, vous cumulez énormément de risques sur le même site. Avez-vous vraiment fait le tour de la question ?

Réponse de Antonin Beurrier : Sur la partie du risque industriel, les matières sont dangereuses si elles sont reversées dans le milieu naturel, donc ça ne doit jamais arriver, par construction. Il faut donc travailler sur des lignes de défense. Certaines lignes de défense naturelle sont envisagées, mais il est évident qu'en protégeant l'usine, il ne faut pas que l'écoulement vienne impacter les parties tiers et les rives à côté. C'est le travail effectué de façon fine pour mettre en sécurité le site, sans avoir d'impact sur les parties tiers.

Sur tout le design de l'usine et la gestion des matériaux, il existe plusieurs lignes de défense. Chaque fois où le produit est transporté, il existe minimum trois barrières : des sacs étanches, des caissons étanches, dans des containers étanches. Donc les lignes sont multipliées, y compris dans les cuves de stockage et l'ensemble des circulations. De plus, dans l'hypothèse où l'ensemble produit un effet *bowtie* (nœud papillon), indésiré, il existe des mesures préventives pour que cela n'arrive pas. Et même dans le cas où cela arriverait, il existe de nombreuses mesures d'évitement et d'atténuation d'effets au-delà des confinements et stockages : alarmes, surveillance humaine, etc. L'usine a été dessinée en Australie, amenant des prescriptions bien plus poussées que la réglementation française sur les émissions, les sols, etc. Ils possèdent une culture industrielle minière, métallurgique plus développée. Des moyens techniques sont donc à disposition pour mettre en sécurité le plus largement possible les produits, qui, par leur forme de sels, solides, ne sont pas si difficiles à mettre en sécurité. Nous avons l'expérience de gestion de ces produits en vase clos et de protection des interférences extérieures, ce qui est moins difficile que pour des systèmes gazeux ou de pyrotechnie, etc. Sur le plan des risques, nous avons conscience que cette usine doit être parfaite au niveau des règles industrielles et environnementales.

Sur le démantèlement, la loi nous oblige à provisionner des garanties financières pour le démantèlement et la réhabilitation complète du site.

Réponse de Antoine Lyda : Pour assurer la protection du projet sur la partie hydraulique, le passage par une digue n'est pas envisagé dans la réglementation car ce système est par définition faillible, et de fait, trop risqué. Par conséquent, tout le site est placé sur remblais pour assurer la pérennité de sa sécurité. Il y a une digue sur le secteur, qui est néanmoins largement submersible pour des événements extrêmes dès aujourd'hui. La digue ne sera pas touchée pour éviter d'impacter les territoires voisins. L'inondabilité restera sur les secteurs autour.

Les études hydrauliques permettent de s'assurer qu'il y aura un impact limité sur les conditions actuelles des inondations sur le secteur. Par rapport à la rétention d'eau des zones humides, l'effet peut se sentir sur les bassins versants en amont et lorsqu'il n'y a peu d'eau. Dans le cas de phénomènes de submersion marine, la marée monte très vite avec des volumes de submersion importants. En fonction des configurations simulées où la digue tient, mais aussi où elle casse, les volumes sont de l'ordre de plusieurs millions de mètres cube. Les millions de mètres cube arrivant sur les sols en une ou deux heures n'ont pas le temps de s'infiltrer. Et dans les modélisations réalisées, tous les sols sont considérés comme imperméables. Il s'agit moins de s'intéresser aux calculs des quantités d'eau qui viennent d'un bassin versant, mais plutôt des calculs de la montée de la marée. La capacité de rétention, intéressante pour d'autres aspects comme en cas de sécheresse, est d'un effet négligeable dans les configurations étudiées.

Question : J'ai une question concernant le PLU. Est-ce que la mise en conformité du PLU dépend de la réalisation du projet ? Si pour une raison ou une autre, le projet ne se fait pas, est-ce que le PLU reviendrait à son état initial ?

Réponse de Sébastien Boime : Effectivement, si cette procédure va jusqu'à l'approbation puis entre en vigueur, le PLUi sera mis en conformité et son zonage évoluera. Si pour une raison quelconque, le porteur de projet obtient toutes ses autorisations environnementales et son permis de construire, mais qu'une crise bancaire ou une défaillance financière l'empêche de réaliser le permis de construire qu'il a obtenu, rien ne l'oblige à construire son usine. Néanmoins, le zonage du PLUi aura évolué à partir du moment où la mise en compatibilité a été réalisée (approuvée et adoptée), la zone sera ouverte à l'urbanisation pour le projet EMME ou un autre. Aujourd'hui, le projet EMME est celui qui déclenche la mise en œuvre de cette procédure. Toutefois, ce n'est pas parce que la zone est constructible au titre du PLUi, donc du Code de l'urbanisme, que le projet pourra se faire. Le permis de construire pourrait être obtenu mais pas sans les autorisations environnementales : dossiers loi sur l'eau, ICPE, etc. Les travaux ne peuvent démarrer qu'une fois le permis de construire obtenu et les autorisations environnementales reçues. Par ailleurs, ce n'est pas parce que la zone est constructible qu'un projet pourrait s'implanter sans les autorisations préalables et un minimum d'informations des habitants.

Question de Monsieur Henri Lagarrigue, élu d'opposition : Vous avez parlé de tout ce qui est approvisionnement des matériaux, mais le traitement des boues, des déchets, comment ça se passe ? Et ils iraient où ?

Réponse de Antonin Beurrier : L'idée est bien d'avoir une démarche zéro déchet sur le site. Il y aura temporairement des déchets sur le site, le temps de les conditionner et de les valoriser. Pour les boues, une utilisation pratique sera facilement trouvée en termes de recyclage puisqu'une usine de filtration

et de traitement des eaux par osmose inverse sera installée. Il y aura donc des composés, des éléments organiques qui seront séchés et pourront être valorisés et réutilisés. Ils seront transportés par voie fluviale.

Nous n'avons pas encore toutes les informations. Néanmoins, l'eau utilisée pour les procédés sera être extraite d'un milieu naturel, ses composés organiques seront filtrés et séchés. Ces boues n'auront rien de toxique. Les utiliser pourrait être intéressant d'un point de vue économique et agricole. Par ailleurs, des sulfates de sodium pourraient être présents, mais eux aussi ont une utilisation économique. Il n'y aura donc pas de déchet. L'idée est de recycler l'ensemble des co-produits du procédé.

Un autre co-produit du procédé peut être l'oxyde de manganèse. Ce dernier possède néanmoins une valeur économique – moindre que celle du nickel ou du cobalt –. Il pourra être mis en paquet et conditionné à des fins économiques. Notre usine serait innovante avec des critères de zéro carbone, zéro émission, et zéro déchet.

Question de Caroline Miquel : Je suis agricultrice en agroécologie et en biodynamie dans la vallée historiquement maraîchère de Bordeaux. Les jalles, que vous avez définies comme des ruisseaux, sont les canaux d'une rivière, qui part dans la Garonne. Je ne sais pas si ceux qui ont mené l'étude ont vu l'hiver que nous venons de passer, et les risques que nous avons eus à avoir énormément d'eau à faire passer dans la Garonne. Donc de l'amont à la Garonne. Ces jalles sont extrêmement importantes pour que les agriculteurs, qui vous nourrissent, ne soient pas inondés pendant des semaines, comme ça a été le cas cette année. Le lac de Bordeaux-Lac a failli déborder car il y avait des problèmes de pompage à l'arrivée de la Garonne. Donc j'aimerais comprendre comment on peut vous donner l'accord, alors qu'on sait que plus bas, à 5 ou 6 km, on est plus bas que vous. J'habite sur la nappe phréatique qui est à moins d'1 mètre. Donc elle remonte, dès qu'il y a de l'eau. C'est la première chose. Comment vous allez faire pour garantir que les jalles qui déversent l'eau de la vallée historiquement maraîchère puissent finir dans la Garonne en jour de catastrophe. La deuxième chose, pour le transport des matières, avec trois barrières. J'ose espérer qu'à Fukushima il y avait aussi trois barrières. Et la troisième chose, c'est que vous parlez de deux mètres de remblais. J'aimerais bien savoir d'où vient ce remblai.

Réponse de Sébastien Boime : Les pluies de cette année sont de récurrence centennale, c'est-à-dire qu'il est tombé 1 200 millimètres d'eau en trois mois, alors que normalement il tombe 800 millimètres sur un an. Dans notre contexte actuel, l'année a été exceptionnelle en ce qui concerne l'hiver et le drainage, et cela a été pris en compte dans les modélisations.

Réponse de Antoine Lyda : Par rapport aux inondations des jalles, ce sont en effet des cours d'eau, parfois naturels, parfois creusés par l'Homme. Ils collectent des eaux d'un bassin versant puis les amènent jusqu'à la Garonne. Aujourd'hui, plus il y a de pluies, plus il y aura d'inondations. Le changement climatique risque de faire augmenter la fréquence des inondations. Les périodes de pluie seront plus intenses, longues et soutenues. Il y a bien sûr encore beaucoup d'incertitudes en termes de fréquence, mais on sait identifier les zones inondables de demain. Seule la fréquence risque de changer. Les jalles possèdent leurs fonctionnements et leurs dysfonctionnements, mais le projet ne va créer aucun impact sur ces aspects que ce soit en termes de quantités d'eau dans les jalles ou de fréquence d'inondation. Par ailleurs, le projet compensera les imperméabilisations sur le site : s'il y a des problèmes d'inondation à proximité, le projet ne va ni les supprimer, ni les aggraver, comme démontré par les études environnementales.

Question : Artificialiser un peu de jalles ne va pas avoir d'impact ?

Réponse de Antoine Lyda : Des bassins de rétention sont créés par rapport à la gestion des eaux pluviales, pour tamponner le surplus lié à l'imperméabilisation des sols et les rejeter à un débit limité. Cette méthode est celle préconisée par la réglementation. En ce qui concerne la vallée maraîchère, cette dernière est très éloignée du projet et ne sera donc pas impactée par celui-ci. De façon générale, il y a de nombreux problèmes d'inondation liés aux fortes pluies sur des secteurs à très faible pente. L'eau a donc beaucoup de mal à s'écouler en fonction de la topographie des lieux. Avec la montée du niveau marin, la contrainte sera de plus en plus forte. Mais il s'agit d'un problème de fond, qui dépasse le cadre du projet aujourd'hui.

Réponse de Antonin Beurrier : Sur le remblai, nous n'avons pas les informations nécessaires aujourd'hui mais nous vous tiendrons au courant. Nous recherchons actuellement d'où cela peut venir. En effet, les volumes sont importants, ils représentent un défi logistique et économique.

Question : Le problème c'est que l'hydrologue nous dit que les zones inondables vont récupérer les eaux et s'étaler en cas de débordement. Mais si vous remblayez une trentaine d'hectares, vous renvoyez l'eau chez les voisins.

Réponse de Antone Lyda : Les terrains seraient remblayés entre 1,5 et 2 mètres de hauteur, et ce, sur environ 12 à 15 hectares. L'étude d'impact hydraulique contient une analyse volumique afin de prendre en compte les effets de report de volume qui ne pourrait pas déborder sur le secteur. Dans les premiers calculs, nous avons identifié qu'il y avait des reports d'eau sur la rive droite. Par optimisation du projet et de sa réduction, la situation a pu être corrigée et l'impact sur la rive droite supprimé. Nous avons encore des impacts résiduels au nord et au sud de la plateforme mais en retravaillant à nouveau les modélisations avec les architectes et les constructeurs, nous sommes parvenus à réduire les impacts dans des gammes acceptables.

Question : J'avais une question concernant la superficie du site. Dans la présentation, vous parliez de 30 hectares d'emprise au sol. Malgré tout, l'étude d'impact était de l'ordre de 80 hectares autour du site. Ma question est de savoir si ces 50 hectares sont des réserves pour potentiellement vous étendre plus tard ou est-ce que c'est la taille critique du site. De la même façon, pour les effectifs du site, on parle de 200 personnes en 2027, 300 en 2030, est-ce que vous imaginez aller au-delà et dans quelle limite ?

Réponse de Sébastien Boime : Les 80 hectares cités représentent en réalité le périmètre d'études, qui a été élargi pour réaliser l'inventaire des enjeux environnementaux. Cela permet de connaître les secteurs les plus favorables. Il s'agit en suite de resserrer la zone aménageable dans le PLUi à 30 hectares. L'emprise réellement remblayée sera plutôt de 12-15 hectares puisqu'il y a des espaces de circulation et des espaces verts non remblayés.

Réponse de Antonin Beurrier : Ce projet n'a pas vocation à aller au-delà de l'emprise de 30 hectares, en sachant que le construit sera de l'ordre de la moitié. Il sera possible d'augmenter la production si le marché le justifie à isopérimètre, en installant d'autres lignes de production, dans l'emprise telle qu'elle est initialement conçue. En ce qui concerne le deuxième point sur les emplois directs, l'estimation présentée de 200 personnes en direct et par an considère une production de 20 000 tonnes de nickel par an. Si une production à 30 000 tonnes est envisagée, 300 personnes en direct et par an seraient nécessaires, sans compter les sous-traitants, tous les effets induits, qui représentent

environ 1 000 emplois. Sur la phase construction et chantier, l'ordre de grandeur est de 1 000 emplois sur deux ans. Les 30 hectares de surface représentent la taille critique et suffisante pour augmenter les sulfates et traiter la *blackmass*. En faisant cela, il est également possible de récupérer le lithium présent dans les batteries. Ce sont les évolutions essentielles envisagées sur ce projet. Le périmètre est pensé pour être modulable. Pour augmenter la surface de production, il faudra repasser par une phase pour acquérir toutes les autorisations.

Question : Pour les habitants, qu'est-ce que nous pouvons y gagner ? Car nous avons beaucoup parlé des risques et des moins. Combien pour la commune ? Vous allez faire des pistes cyclables ?

Réponse de Antonin Beurrier : Il y a des mesures d'accompagnement prévues. En termes de fiscalité, on estime environ 4 millions d'impôts directs payés tous les ans. Tous les ans, ce seront 60 millions d'euros versés sous forme de salaires, d'achats, de fournitures et de consommables sur ce site. Par conséquent, il y aura une activité économique réelle avec des emplois prévus et réservés pour l'emploi local. La priorité sera donnée à l'emploi local et aux entreprises locales sur un certain nombre de secteurs. Les mesures d'accompagnement sont discutées avec les maires.

Il est indiqué que le support de présentation et le compte-rendu complet de la réunion seront publiés sur le site Internet du Grand Port. Les documents seront transmis aux mairies de Blanquefort et de Parempuyre ainsi qu'aux mairies de la rive droite, qui accompagnent le projet.

Pour rappel, la prochaine réunion sera le mardi 23 avril, rive droite à Ambarès-et-Lagrave, à partir de 19h00.