



## RÉPONSES AUX QUESTIONS DU PUBLIC

Semaine du 2 mai au 9 mai 2025

*Seules les contributions déposées sur le registre contenant des questions ou nécessitant des précisions sont ici reprises, cela explique la discontinuité dans la numérotation des contributions.*

---

**2 mai 2025 19:41 (Site internet – Contribution #216)**

**« Eu égard aux risques considérables (industriel et environnemental) qui sont au cœur du débat, paradoxalement nous ne disposons d'aucune information sur ce qui a été mis en place auprès des compagnies d'assurance pour faire face par exemple à un "Fukushima sur Garonne". Pour être totalement transparent et rassurant, quelles sont les garanties souscrites, nature, montant, limites ? »**

Réponse de EMME : Suivant l'article L.515-36 du code de l'environnement, le projet EMME est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE) soumise à obligation de garanties financières. Ces garanties financières garantissent la capacité financière pour :

- La surveillance et le maintien en sécurité de l'installation en cas d'événement exceptionnel susceptible d'affecter l'environnement,
- Les interventions en cas d'accident ou de pollution.

Le montant des garanties financières est calculé suivant la méthode de calcul réglementaire. Il sera soumis à la validation par les services de l'Etat dans le cadre du dossier de demande d'autorisation d'exploiter.

A la date de la concertation, la couverture assurancielle est à hauteur de €740M tant dans la phase de construction que d'exploitation.

---

**3 mai 2025 16 :12 (Site internet – Contribution #217)**

**« Construction sur une zone inondable, avec risques importants de submersion, qui vient se rajouter à un projet d'extension de deux réacteurs de la centrale nucléaire de Blaye dont la digue a été surélevée à 9 mètres. La qualité de l'eau de la Garonne n'est déjà pas terrible, inutile donc d'augmenter les risques de pollution qui ne manqueront pas de subvenir.**

**Pourquoi un projet européen devrait forcément se trouver en Gironde, département déjà beaucoup sollicité ? »**

Réponse de EMMÉ : Dès le début du projet, identifier un terrain répondant aux critères nécessaires a été un enjeu crucial et stratégique. L'équipe projet a donc défini les critères essentiels au projet. Ceux-ci incluent : une surface disponible suffisante, un accès portuaire maritime pour permettre une logistique maritime et multimodale, un accès à l'eau et à l'électricité, un bassin d'emploi, un écosystème industriel, des soutiens institutionnels. Ces critères sont définis plus en détail dans le dossier de concertation en [page 53](#).

Plusieurs sites ont été explorés à la lumière de ces critères dans différentes régions de France et dans les zones industrialo-portuaires du Grand Port Maritime de Bordeaux.

Le site industrialo-portuaire de Parempuyre-Blanquefort est celui qui satisfaisait ces critères. Les détails des sites analysés et les critères décisifs du site de Parempuyre-Blanquefort sont décrits en [pages 53-54-55](#) du dossier de concertation.

Ainsi, la localisation du projet est le résultat d'une étude et analyse précise et documentée de différents sites.

---

**3 mai 2025 19:10 (Site internet – Contribution #218)**

**« Bonjour, A ce stade, une question : l'annexe au dossier de concertation indique la mise à disposition sur le site de la concertation d'une fiche de synthèse sur l'alimentation en eau de l'usine. Qu'en est-il ?**

**D'avance, merci. »**

Réponse de EMMÉ : Il est également précisé que la fiche thématique sera mise à disposition sur le site de la concertation une fois les options d'alimentation quantifiées, évaluées et finalisées. Ceci est dans l'objectif de communiquer sur des informations les plus abouties possibles. L'alimentation en eau est encore en cours d'optimisation par les équipes techniques, nous prévoyons de publier la fiche début juin.

A noter que le paragraphe 2.1.4 en [page 20](#) du dossier de concertation indique différentes options étudiées, notamment le recyclage d'eau retraitée de la STEP de Blanquefort et l'optimisation de la récupération des eaux de pluie.

---

**4 mai 2025 18:06 (Site internet – Contribution #220)**

**« Bonjour, dans la rubrique "ressources" du site internet, sont mentionnés "les comptes rendus des évènements", or seul celui de la réunion publique du 24 mars y figure, mais pas ceux des ateliers pour lesquels sont seulement accessibles les diaporamas présentés en séance. Ces diaporamas ne rendent pas compte des précisions apportées en réunion et dans le cadre d'échanges. Cette absence sur le site internet est-elle due à un retard ?**

**Merci d'avance. »**

Réponse de EMME : Les comptes-rendus des différents événements de la concertation seront bien tous disponibles sur cette [même page](#). Aujourd'hui, seulement le compte rendu de la réunion publique manque. La rédaction des comptes rendus exhaustifs, à l'exception de ceux des stands mobiles, prend du temps aux équipes pour assurer une réponse à chaque question posée lors des rencontres.

---

**5 mai 2025 16:13 (Site internet – Contribution #225)**

**« Vous parlez beaucoup des remblais pour protéger le site des inondations mais si l'eau ne peut pas passer par là, ne va-t-elle pas être dévier pour impacter des zones à proximité comme la commune de Parempuyre et la zone Natura 2000 ?**

**Est-ce que ces ouvrages imposants ne seront-ils pas une manière de déplacer le problème vers d'autres terrains moins protégés et qui n'aurait pas été impacté si l'eau avait pu être absorbé en partie par des terres non artificialisées sans site ?»**

Réponse de EMME : Le dimensionnement du remblai : la hauteur, la surface et également la forme de la surface du remblai, ont été définis après de nombreuses itérations et simulations pour à la fois mettre l'usine hors d'eau et ne pas impacter les alentours en cas d'inondations. La commune de Parempuyre n'est nullement impactée.

Les simulations ont été faites par le bureau d'étude expert reconnu Artelia et les résultats ont été contre-expertisés par le cabinet international CDR. Les études et les résultats font partie des éléments d'appréciation analysés par les services de l'État pour les procédures d'autorisations

Les différents scénarios d'inondations pris en compte dans les itérations et simulations ainsi que les résultats des simulations sont détaillés en [pages 38-39-40](#) du dossier de concertation. Les analyses et les résultats ont été présentés lors de l'atelier du 17 avril à St Louis-de-Montferrand. Les présentations sont sur le site de la concertation, sur la page « [Les comptes rendus des événements](#) ».

---

**5 mai 2025 19:06 (Site internet – Contribution #206)**

**« Bonjour,**

**L'augmentation de la capacité de production du site est envisagée notamment ""pour développer le recyclage et produire d'autres produits"". Mais il a été indiqué, d'une part que ce ne serait pas sur le site du projet soumis à concertation ""car il n'y a pas de place"" et, d'autre part, que le potentiel d'extension reste limité.**

**Pour une information pertinente du public, il serait important d'apporter des précisions sur ce que pourrait être une extension de l'usine dans le secteur de Blanquefort-Parempuyre et sur les raisons limitant le potentiel d'extension.**

**D'avance, merci. »**

Réponse de EMME : Le périmètre de l'usine a été défini, après de multiples itérations et simulations, pour permettre le double objectif de mettre l'usine hors d'eau dans différents

scénarios d'inondations, et de ne pas impacter les zones alentours. Considérant les nombreuses simulations faites, une extension physique du périmètre de l'usine est exclue. Cela étant, si des opportunités économiques se présentaient, nous les étudierions et pourrions les intégrer si leur intérêt est confirmé. Ces activités se feraient dans le périmètre physique actuel du projet, et feraient l'objet de demande d'autorisation auprès des services de l'État.

---

**6 mai 2025 22:43 (Site internet – Contribution #229)**

**« Alors, je vois beaucoup d'opposition dans ces commentaires, je ne vais pas pouvoir répondre point par point, mais je pense qu'il est important de donner une autre voix que celles qui sont exprimées là-dedans.**

**Je vais essayer d'être clair et concis. Déjà, je vois deux arguments qui reviennent souvent :**

- il y a danger pour l'environnement**
- hors environnement, le projet est inutile/néfaste (effet rebond)**

**I. Il y a danger pour l'environnement**

**Le site est classé Seveso pour au moins 5 raisons :**

- il est dangereux et polluant**
- il est en zone inondable**
- il est à proximité d'un cours d'eau**
- il est à proximité d'un environnement naturel riche**
- il est à proximité des habitations**

**Cependant, Seveso veut aussi dire que le site va être surveillé (surtout en seuil haut), et que des indicateurs et relevés/mesures vont régulièrement être mis à jour, de la part de l'état et si j'en crois les commentaires aussi de la part des citoyens. Dans ce cas, cela veut dire que dès qu'il y aura un problème, la population sera correctement informée. C'est ce qu'il se passe actuellement avec les quelques 16 sites Seveso seuil haut qui sont déjà présents à moins de 25km de Bordeaux ([umap.openstreetmap.fr/fr/map/install...](https://umap.openstreetmap.fr/fr/map/install...)). Pourtant, je ne vois personne s'affoler, justement parce que les installations sont sécurisées et contrôlées.**

**Seveso, c'est justement un gage de protection : le risque existe toujours, mais il est beaucoup mieux contenu, étudié et documenté que d'autres sites. C'est certes ce qui fait sa faiblesse (il est dangereux), mais aussi sa force (le risque est fortement surveillé, et on se prépare à intervenir dans le cas d'un accident). Ne voir que la faiblesse sans voir que c'est aussi une force, c'est assez malhonnête.**

**II - Hors environnement, le projet est inutile/néfaste (effet rebond)**

**Je vois des commentaires qui soulignent que l'usine va alimenter l'industrie de l'automobile. Déjà ce n'est pas complet, l'usine visant à produire des métaux ""qualité batterie"", ils seront utilisés... dans des batteries (et pas uniquement dans de la mobilité automobile électrique).**

**Mais soit, considérons que cette usine va alimenter principalement le secteur des batteries pour la voiture électrique. Là aussi c'est inexact : oui actuellement ça va être le cas, mais on a aussi le droit de diminuer la production de voitures électriques pour se diriger vers des véhicules plus petits, plus légers (""le futur de la voiture thermique est la voiture électrique, mais la voiture n'est pas le futur de la mobilité""). Et dans ce cas, le projet devient un atout**

de poids : parce que les capacités de production sont relocalisées, y compris en intégrant du recyclage, alors on prend la main sur la construction des batteries, mais aussi sur les conditions dans lesquelles elles sont produites (social, environnemental, emploi, ingénierie, économie...) comparé aux importations chinoises. Ici encore, le sujet est donc loin d'être binaire, et permet de se positionner stratégiquement.

Certes, créer des batteries pour les voitures électriques n'est pas la meilleure chose à faire, mais au moins c'est produit selon nos conditions. Et le jour où se se sort les doigts pour arrêter de produire des voitures électriques, alors on a un formidable outil de production et de recyclage de batteries qui existe déjà.

### III - Les arguments qui reviennent ça et là

- ça va faire chuter la valeur de l'immobilier : Je trouve cet argument non recevable, car même si c'était vrai, cela permettrait à des personnes avec moins de moyens d'habiter à Parempuyre/Blanquefort... et peut-être même de trouver un travail à EMME. Mais de toute façon, c'est un argument fallacieux, on sait que l'immobilier va tout de même continuer à grimper... alors pourquoi avancer cet argument ? Simplement pour pouvoir garder ses privilèges : un immobilier qui grimpe vite ET pas d'industrie dans son champ de vision. Le beurre et l'argent du beurre. C'est assez égocentrique

- l'usine n'est pas viable sur le long terme : Financièrement on n'en sait effectivement pas grand-chose, nous ne sommes pas des devins ; ce qui est certain, c'est que la résilience européenne en termes énergétiques sera plus importante. Elle sera donc utile, donc utilisée. Pour rappel, la viabilité en économie ne se limite pas à être rentable, mais plutôt à savoir si une unité est utilisée et comment.

- négation de la démocratie : pas vraiment, la pétition lancée ne convainc pas énormément ([www.change.org/p/non-%C3%A0-l-implan...](http://www.change.org/p/non-%C3%A0-l-implan...)), est mensongère ("au coeur de Bordeaux Métropole", bon, il faut y aller doucement sur les contre-vérités), et dans tous les cas on constate des raids d'opposition dans les contributions sur cette plateforme (donc des personnes qui viennent s'opposer pour faire un effet de masse) qui, si on ne les considère pas, montre plutôt un débat assez ouvert et plutôt équilibré.

### IV - Tout ce qui n'a pas été cité

Là où personne ne pose de questions :

1. Que se passe-t-il si le projet était modifié pour ne plus être Seveso seuil haut ? Comment peut-il être modifié pour ne plus être Seveso seuil haut ?
2. Que se passe-t-il si le même projet est implanté ailleurs ?
3. D'où vient la matière première, et où va-t-elle une fois raffinée ? Les filières actuelles permettent-elles de rendre la chaîne d'approvisionnement plus propre, sécurisée, contrôlée, souveraine ? En quoi ce projet permet-il de réaliser l'Intérêt Général, et en quoi ne le permet-il pas ?
4. Quels sont les processus chimiques, et comment ceux-ci affectent-ils l'environnement ? Existe-il des parades pour rendre le tout moins pire en cas de catastrophe, et à quel point ces parades sont-elles réalistes, dangereuses, complexes ? Quelles conséquences concrètes ?

5. **Quels types de scénarios catastrophes ? Du genre : si l'usine venait à être abandonnée, quelles conséquences sur les habitants, les écosystèmes, l'eau, peut-on prévoir, et sur combien de temps ?**
6. **Quelle évolution économique, stratégique, sécuritaire à l'avenir ? Quid du projet si le marché de ces matières premières (nickel/cobalt et sous-produits) s'effondre ?**

Là oui, il y a matière à réflexion, car toutes les réponses ne sont pas dans le rapport. Mais justement, construisons une opposition autour de ces questions, si elles sont fondées, et pas sur une croyance populaire que « seveso = opposition ». Mais au lieu de toute ces questions, simplement un copier-coller « seveso + seuil haut + zone inondable + garonne = opposition »... Je pense avoir donné un début d'explication pourquoi c'est un peu trop restrictif, y compris lorsqu'on ne considère que l'élément principal qui est au cœur de l'opposition : le fait que ça soit implanté proche de chez nous. Surtout, je constate que les personnes ne se sont pas intéressées au projet, n'ont pas lu le rapport, n'ont pas questionné le projet, n'ont pas remis en perspective son ensemble. C'est problématique.

### Conclusion

Tout ceci ressemble fort à du « not in my backyard » (pas dans mon arrière-cour) simplement parce qu'on y voit un danger immédiat par mésinformation (et potentiellement utilisation de cette mésinformation pour en faire des post-vérités). Je crois qu'il y a des éléments à porter haut et fort à la connaissance du public, mais c'est justement ce qu'apporte la démarche de la CNDP : des réponses. Et je constate que même lorsque des éléments sont portés à la connaissance de celles et ceux qui s'opposent formellement, elles n'intègrent pas ces éléments et s'opposent de manière dogmatique. Très bien, dont acte. Cependant, je suis aussi fortement convaincu que ça n'aurait dérangé personne si le projet avait été à Toulouse ou plus haut sur les bords de Garonne, et qu'on avait porté le débat avec la même intensité à Bordeaux, alors que les risques sont les mêmes et même pire (possibilité de contamination plus importante car plus longue jusqu'à l'Estuaire, et pourtant moins de contrôle car le site n'aurait pas été catégorisé Seveso).

Je trouve tout ça un peu dommage.

Je ne suis pas foncièrement pour, je ne suis pas vraiment contre, et je vois des éléments qui me crispent aussi (zone protégée, insertion du projet dans une industrialisation néfaste galopante, dangers existants, problématique sur la biodiversité), et ça m'attriste de constater que ce projet va dans un premier temps alimenter l'automobile SUVisée qui constitue l'un des problèmes énergétiques majeurs ; cependant il y a d'autres enjeux tout aussi majeurs que ceux de l'arrière-cour, et qui concernent tout le monde.

Je suis très indécis parce que comprendre l'ensemble des enjeux et les remettre en perspective est très complexe ; mais je constate que prendre en compte cette complexité est balayé et binarisé par ceux qui y ont intérêt, instrumentalisent une petite partie des éléments, sans vraiment se concentrer sur le reste. Je suis assez déçu de cette réaction. »

Réponse de EMME :

1. Le projet est classé Seveso seuil haut pour le risque de dangerosité pour l'environnement aquatique en cas de déversement accidentel des produits MHP, sulfate de Nickel ou sulfate

de Cobalt et parce que ces produits MHP, sulfate de Nickel et sulfate de Cobalt sont en quantité supérieure à 200 tonnes sur le site.

Or pour ne pas être Seveso seuil haut, il faudrait que les quantités sur site de MHP, de sulfate de Nickel et de Cobalt soient inférieures à 200 tonnes alors que les objectifs de production annuelle du projet sont 20 000 tonnes de Nickel et 3 000 tonnes de Cobalt.

2. Les conséquences de l'arrêt du projet seraient immédiates :

- Abandon de plan de recrutement et de formation. C'est une perte nette de 200 à 500 emplois pour le territoire. C'est une perte directe pour chacune des 500 personnes et familles qui auraient bénéficié de ces emplois.
- Abandon du plan d'investissement (représentant l'équivalent du plan d'investissement annuel de Bordeaux Métropole en 2024) qui aurait dynamisé l'économie locale en 2026 et 2027 à hauteur de 500 M € et des mesures en faveur de la sous-traitance locale de long terme envisagée pour les communes concernées
- Abandon probable de tout projet d'aménagement futur de la zone industrialo-portuaire de Grattequina (alors que 14 M € d'argent public lui a déjà été consacrée) : si un projet d'intérêt général d'envergure nationale est rejeté, quel projet alternatif pourrait l'être ? Impact significatif sur le plan de développement stratégique du Grand Port Maritime de Bordeaux
- Signal extrêmement négatif envoyé aux investisseurs industriels à Blanquefort (Projet Axtom), à Bordeaux métropole (rejet d'un projet de décarbonation majeur) et en Nouvelle Aquitaine (abandon du seul projet entrant dans le cadre de la loi industrie verte de 2023, après l'arrêt du projet d'hydrogène vert H2SYS, alors que la Région a porté depuis de nombreuses années l'émergence d'une filière batterie)
- Après l'abandon pour des raisons de marché des projets Eramet-Suez et Stellantis-Orano à Dunkerque en 2024, l'abandon du projet EMME pourrait marquer l'échec d'un volet essentiel du plan France 2030 sur l'automobile, du plan de sécurisation des approvisionnements en métaux stratégiques et du programme Choose France.

3. Les matières premières sont de 4 types :

- Les matières premières issues de mines. Des discussions sont par exemple en cours avec des fournisseurs en Indonésie et au Brésil.
- Les matières premières issues des chutes industrielles des fabricants de batteries.
- Les matières premières issues de batteries usagées. Le procédé du projet EMME a été défini pour pouvoir, dès le démarrage, utiliser des composants métalliques issus de batteries usagées. Comme l'ont indiqué les experts scientifiques lors de l'atelier du 2 avril sur les batteries et matériaux critiques, la filière du recyclage de batteries de véhicules électriques se constitue, en Amérique et Europe, à mesure que les batteries arrivent en fin de vie.
- La matière première provenant de filières plus innovantes telles que le phytomining. EMME a par exemple signé un partenariat avec la société Genomines.

Les produits EMME sont prévus pour des destinations européennes.

Le projet permet de rendre la chaîne d'approvisionnement :

- plus propre : notamment car l'énergie en Asie notamment en Chine est une énergie fossile, principalement produite dans des centrales électriques à charbon. Les émissions de CO<sub>2</sub> par KWh sont très largement supérieures aux émissions de CO<sub>2</sub> en France.
- plus sécurisée : notamment car les réglementations en France pour les installations industrielles sont beaucoup plus exigeantes en termes d'impact et de prévention des risques qu'en Asie.
- plus contrôlée : car les services de l'État en France contrôlent très régulièrement les installations classées, car l'entreprise EMME sélectionnera uniquement des fournisseurs de matières premières certifiés conformes à la norme IRMA (référentiel d'audit et d'inspection permettant de garantir que le fournisseur de matières premières respecte les exigences en termes de protection des salariés de la mine, de l'environnement de la mine, de la population alentour).
- plus souveraine : la filière batterie pour véhicules électriques dépend actuellement de l'Asie pour son approvisionnement en matériaux critiques de ses batteries. En effet, actuellement, plus de 80 % des sulfates de Ni et de Co sont convertis en Chine. La conversion en Chine est faite pour une grande partie avec de l'électricité d'origine fossile fortement émissive en CO<sub>2</sub>.

Cette dépendance induit sur plusieurs dimensions :

- Une dépendance vis-à-vis des décisions géopolitiques, par exemple si, pour des raisons géopolitiques, un pays fournisseur décide de ne plus fournir certains matériaux critiques, si un pays décide de fermer une route maritime
- Une dépendance économique : si par exemple un pays fournisseur impose des droits de douanes prohibitifs
- Une dépendance en impact environnemental, si par exemple les fournisseurs n'imposent pas des référentiels tels que IRMA à leurs propres fournisseurs de matières premières. Dépendance également parce que nous n'avons pas de levier pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> émises lors de la fabrication des matériaux approvisionnés.
- Une dépendance technique : sans capacité de production, nous ne pouvons pas développer d'innovations incrémentales ni de techniques innovantes différenciantes.

La mobilité est un des secteurs les plus contributeurs aux émissions de CO<sub>2</sub>. Le développement de la mobilité électrique, en remplacement des motorisations thermiques, est reconnu par les experts comme un développement essentiel pour réduire les émissions CO<sub>2</sub>.

Dans ce contexte, le développement de la filière automobile électrique est clé pour la France et pour l'Europe, pour plusieurs raisons, dont :

- La filière automobile est une filière importante du PIB de la France. La capacité des constructeurs français à évoluer de l'automobile thermique à la mobilité électrique est clé pour l'économie française. C'est le cas aussi pour les constructeurs européens. La maîtrise des matériaux des cathodes et anodes est essentielle au développement de la filière. Être indépendant sur leur fabrication est essentiel, pour l'approvisionnement et pour la capacité à développer techniquement la filière.

- L'automobile est un facteur de développement économique fort, par son volume d'emplois, ses efforts de recherche et de développement, et son niveau d'investissements.
- L'automobile impacte le quotidien économique de la population et des familles.

Pour ces raisons, parce qu'il permet l'indépendance de la France et l'Europe sur les matériaux critiques de la filière automobile électrique, le projet EMME permet de réaliser l'Intérêt Général.

4. Comme décrit au paragraphe 2.1.4 du dossier de concertation ([page 20](#)), les produits entrants sont soumis à un ensemble de procédés physico-chimiques : lixiviation, précipitations, extraction par solvants puis cristallisation, pour produire finalement les sulfates de Nickel et de Cobalt.

- La lixiviation vise à dissoudre un solide pour en éliminer certains éléments. Le choix des conditions de réaction permet d'éliminer de façon sélective les composants souhaités
- La précipitation est la formation d'un composé solide dans une solution, à partir d'espèces chimiques dissoutes. La précipitation par étapes permet d'isoler les composants résiduels
- L'extraction par solvants se fait par une succession de mélanges-décantations des solutions
- La cristallisation du sulfate de nickel/cobalt a pour but de produire du sulfate de nickel hexahydraté/sulfate de cobalt heptahydraté sous forme de cristaux.

L'étude des dangers (EDD) est une partie constitutive importante du dossier de demande d'autorisation d'exploiter, présenté aux services de l'État pour validation. L'EDD expose, analyse et caractérise l'ensemble des risques que peuvent présenter les installations et activités. L'étude présente les mesures de prévention des risques mises en place, qui garantissent que l'activité présente un niveau de risque maîtrisé au regard des enjeux. Des exemples de risques et de maîtrises de risques associées ont été présentés lors de l'atelier du 17 avril. L'EDD sera présentée lors de l'Enquête Publique, à partir du dossier finalisé.

5. Au terme de la convention, pour quelque cause que ce soit, la convention d'occupation du terrain prévoit la remise en l'état existant avant la construction.

6. Lors de la conférence-débat du 7 avril, les experts ont montré que les prévisions des besoins du marché sont bien au-delà des capacités de production du site EMME, que les perspectives d'innovation des batteries (batteries solides, recyclage) s'appuient sur les technologies à base de Nickel.

Cela étant, l'équipe projet sera attentive aux évolutions et opportunités du marché et étudiera les éventuelles opportunités de marché qui pourront se présenter, si besoin en faisant évoluer l'activité. Ces évolutions d'activité seront, dans tous les cas, soumises à demande d'autorisation auprès des services de l'État.

---

**7 mai 2025 05:02 (Site internet – Contribution #244)**

**« Lors de la conférence débat « réseau et synergie » vous avez bien expliqué comment ce projet pouvait s'intégrer dans le tissu industriel régional de la fabrication des batteries. Aujourd'hui, il n'a pas été précisé les sources d'approvisionnement en sel de Nickel et de Cobalt que les produits EMME seront censés remplacer.**

**Lors d'une présentation à Parempuyre Beurrier nous a cité deux clients Volvo et BMW mais pas les acteurs locaux**

**Pourquoi ? Pourrais-je avoir un comparatif de prix entre les sulfates de nickel et de cobalt exportés sans doute depuis la Chine et ces mêmes sulfates fabriqués sur le site ?**

**Serez-vous compétitifs face à cette concurrence ? »**

Réponse de EMME : Les sulfates de Nickel et Cobalt sont approvisionnés principalement de la Chine, qui raffine 80 % de la production mondiale.

Le prix du sulfate de nickel est en général exprimé en équivalent nickel (ex : « prix par tonne de nickel contenu ») et défini en référence à l'évolution du prix du Nickel, donnée suivie en continu sur les places de marché mondiales par des agences spécialisées. Le prix du sulfate de Nickel du projet EMME fait l'objet de négociations commerciales confidentielles avec nos futurs clients sur base de ces données.

---

**7 mai 2025 05:14 (Site internet – Contribution #245)**

**« Sur le site j'ai retrouvé les diverses présentations faites lors des conférences débats et ateliers par contre je n'ai pas pu trouver les comptes rendus avec les divers échanges réalisés lors de ces sessions. La réunion de clôture a lieu le 12 mai et le délai me paraît très court pour faire une synthèse de tous ces documents.**

**Pourriez-vous vous me dire où les trouver ? »**

Réponse de EMME : Les derniers comptes-rendus des rencontres sont en cours d'écriture et de validation. Ils sont disponibles sur le site Internet.

---

**7 mai 2025 22:21 (Site internet – Contribution #247)**

**« Bonjour,**

**Je répète la question posée à la conférence du 28 avril pour laquelle je n'ai pas eu de réponse claire, la directrice de EMME disant "ne pas détenir les éléments" et m'invitant à la reposer en ligne (en complément du cahier d'acteurs que notre groupe d'élu.e.s Ecologie et Solidarité de la Région Nouvelle-Aquitaine est en train de finaliser).**

**C'est le moment durant cette concertation garantie par la CNDP de répondre à toutes les questions du public sur tous les sujets afin de démontrer une transparence totale sur le**

projet, et notamment son histoire sans laquelle on ne peut comprendre complètement les modèles économique et financier présentés aujourd'hui. Les faits :

- Lors des contacts off à l'été 2022 avec des institutions situées sur le territoire de Bordeaux Métropole, Antonin Beurrier a présenté le projet EMME comme "un circuit court de nickel français depuis la Nouvelle-Calédonie en passant par la Gironde pour se finaliser à Dunkerque".

- En avril 2024, alors que le pacte Nickel avait été refusé par les instances calédoniennes, il n'en était plus question quand le projet a été rendu public (pour rappel, la Nouvelle-Calédonie est un des premiers gisements de nickel au monde, et un territoire avec des relations complexes avec la France).

- Par ailleurs, l'expérience professionnelle précédente de Mr Beurrier a été jusqu'en avril 2022 de gérer l'usine d'extraction de nickel du sud en Nouvelle-Calédonie, devenue sous sa direction Prony Ressources. En 2021, Mr Beurrier a également transformé le processus industriel de l'usine afin qu'elle produise désormais du MHP à partir du nickel brut extrait sur place.

- Or il a été dit et confirmé à la conférence du 28 avril 2025 que la première prise de contact de Mr Beurrier avec Invest in Bordeaux, sur les conseils de la BPI (donc contactée avant dans la même année 2021), avait été faite le 24 décembre 2021.

- Enfin, le principal co-actionnaire de l'usine Prony Ressources est la société suisse de négoce de matières premières Trafigura.

- L'actionnaire unique de la société EMME est elle-même une société suisse KL1 dont l'actionariat exact n'est pas visible publiquement.

Avec l'ensemble de ces faits, il pourrait être fait l'hypothèse que ce projet EMME a été pensé initialement pour être un des débouchés principaux de l'usine du Sud calédonienne, en partenariat avec Trafigura, puis abandonné suite aux événements tragiques en Nouvelle-Calédonie au printemps 2024. Mais cela ne peut être confirmé ni infirmé avec les éléments présentés par Mr Beurrier et l'équipe EMME depuis avril 2024.

La question : est-ce que vous pourriez une fois pour toutes détailler les différentes dates de maturation du projet EMME depuis sa toute première idée en 2021 ou avant, et notamment son historique exact avec l'usine du Sud de Nouvelle-Calédonie que Mr Beurrier dirigeait alors, avec l'Etat français qui a présenté dans le même temps le pacte Nickel aux instances calédoniennes qui auraient facilité le projet EMME, et avec la société Trafigura ? [1] Et dans la continuité, pourriez-vous apporter une preuve de qui sont les actionnaires de la société suisse KL1, que Mr Beurrier dirige, puisque les documents ne sont pas accessibles dans la législation suisse ? [2]

Remarque annexe sur la concertation et le business model de EMME : à noter qu'afin de garantir la réalité de l'objectif des dirigeants de l'entreprise et obtenir une pleine confiance de la part des citoyen.ne.s et élu.e.s du territoire, il serait logique de présenter aussi la liste des investisseurs finaux du projet ainsi que leur nationalité respective et les garde-fous

posés par le projet EMME afin que son actionnariat soit et reste européen, dans un objectif de souveraineté industrielle européenne. [3]

Malheureusement, comme l'ont indiqué plusieurs participants, le business model n'a fait l'objet en tant que tel d'aucun atelier ni conférence. Les conférences ont traité le volet filière, mais n'ont jamais donné lieu à la présentation d'une SWOT du projet sur les volets économique et financier, ni sur les facteurs clés de succès de EMME, et comment il pense pouvoir obtenir une rentabilité économique et une viabilité financière par rapport à ses concurrents européens (non présentés) ni asiatiques (non présentés non plus).

Le projet EMME se doit de cette totale transparence étant donné l'ensemble du soutien technique et financier publics qu'il mobilise. En comptant sur le fait que ces éléments seront bien présentés en détail durant la réunion de clôture, dernier moment possible pour apporter les éclairages aux questions posées.

**Emilie Sarrazin, conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine - Groupe Ecologies et solidarités**  
»

Réponses de EMME :

1. Comme indiqué lors de la conférence-débat du 28 avril, un premier contact exploratoire a eu lieu fin décembre 2021 avec Invest in Bordeaux. Le projet a ensuite suivi des les étapes classiques d'un projet industriel : évaluation de faisabilité, évaluation de sites pour localiser le projet, itérations et optimisations sur le procédé, etc La société EMME a été créée et immatriculée à Bordeaux en avril 2023. Il n'y a pas de lien avec le Pacte Nickel.
2. Comme indiqué dans le dossier de concertation, KL1 est une société d'investissement, enregistrée et domiciliée à Genève (Suisse). Antonin Beurrier est Président du fonds KL 1 et actionnaire majoritaire.
3. Comme indiqué dans le dossier de concertation en [page 16](#), l'actionnaire majoritaire du projet est la société d'investissement KL1 AG, société enregistrée et domiciliée à Genève (Suisse). M Capital et son fonds régional de co-investissement NACO, basé à Bordeaux, participe également au financement.  
Sur un programme qui est estimé à 500 millions d'euros (incluant les investissements directs et indirects, les contingences et les coûts de mise en service et de montée en puissance), les apports en fonds propres par les actionnaires complétés de l'aide directe d'État (crédit d'impôt industrie verte) représentent environ la moitié du total, étant précisé que, comme la société s'y est engagée auprès de l'Etat, l'actionnariat sera majoritairement européen.

---

**7 mai 2025 22:30 (Site internet – Contribution #248)**

« Bonjour,

**Question précise sur un élément fondamental non abordé durant la réunion de début de la 3e concertation alors même qu'il pose question, ni dans les ateliers qui ne portaient pas sur ce sujet.**

**En 2024, durant les 2 premières consultations, les paysagistes ont présenté longuement les images du travail réalisé pour aboutir à une usine ressemblant à des "temples mayas" avec toits végétalisés. Ces images ont été largement reprises dans les présentations et dans la presse.**

**Toutefois, pour cette 3ème consultation début 2025, l'image de l'usine a littéralement changé pour ne plus être des bâtiments plus petits dans un espace ouvert entouré d'un simple grillage de pourtour.**

**Entre septembre 2024 et mars 2025, l'intégration paysagère de l'usine semble donc s'être fortement dégradée pour perdre en esthétique et en intégration dans l'espace naturel environnant, en particulier pour tous les voisins et habitants proches.**

**Aucune explication n'a pourtant été donnée de ce changement. Or la transparence amène la confiance.**

**> Question simple : pourquoi l'intégration paysagère de l'usine a-t-elle été dégradée entre la 2e et la 3e concertation ?**

**Emilie Sarrazin, conseillère régionale de Nouvelle-Aquitaine - Groupe Ecologies et solidarités**  
»

**Réponse de EMME :** L'intégration architecturale ou paysagère fait partie des préoccupations fortes du porteur de projet. L'architecture et l'intégration évoluent pour prendre en compte les contraintes projet qu'elles soient techniques, fonctionnelles ou environnementales.

Les « temples maya » ont évolué lors de l'intégration des plans du procédé industriel. Il a fallu par exemple gérer les circulations matières et personnel, ou encore limiter les espaces clos (sécurités incendies), etc.

Le design actuel permet aussi de diminuer grandement le volume de béton, d'augmenter la part de matériaux recyclés et d'intégrer les attendus de la nouvelle réglementation environnementale des bâtiments RE2025

Les toitures de bâtiments clos (bâtiment administratif en premier lieu) seront bien végétalisées.

---

**8 mai 2025 12:23 (Site internet – Contribution #249)**

**« Bonjour,**

**Suite à l'atelier logistique et approvisionnement j'ai quelques questions. J'habite, avec quelques 60 habitants le hameau de Port de Lagrange. Les premiers habitants sont à 200 mètres du site. La Garonne et ses marées, nous la connaissons car nous la vivons tous les jours ;**

1- Trafic routier sur l'avenue de Labarde : au cours de l'atelier vous avez donné un chiffre de trafic de 6000 voitures mesuré en période Covid et en juillet ! Ce n'est pas fiable. Avec les pouvoirs publics, refaites des comptages et imaginez cette route lors d'un incident, inondation...

2 -Transport par camions : pouvez-vous fournir un tableau récapitulatif du nombre de camions circulant selon les différentes phases du début du chantier à phase d'exploitation ? Comment allez-vous alimenter le chantier en eau pendant la phase de construction ?

3- Bruit : la proximité de l'eau amplifie les bruits ! Pouvez-vous préciser le bruit que nous, premiers voisins entendront, si le chantier se fait, pendant la phase de construction du remblai à l'usine et ses annexes et la durée précise ?

4- Vous magnifiez le fait que EMME soit une entreprise décarbonée ! en dehors du leurre, je voudrais un tableau précis et complet de ce calcul de décarbonation (neutralité carbone) en y incluant selon la nomenclature du GIEC tous les Scope 1-2 et 3 c'est à dire depuis l'extraction du minerai et le premier raffinage, le transport, le chantier et les transports, les émissions indirectes ....

5- Vous vous glorifiez des progrès faits pour la diminution de la consommation d'eau, la construction par blocs, le process d'exploitation... La protection de l'usine des inondations... Vu que la surface s'est réduite au cours des concertations, passant à un besoin de 14 ha, quels ont les lieux alternatifs dans lesquels vous pourrez vous installer. Il ne s'agit pas de dire non pas chez moi, mais NON a CE CHOIX d'implantation en zone Très inondable à aléa fort (1 des 19 TRI de NA, ce n'est pas rien) . La communauté scientifique ne comprend pas ce choix au vu du dérèglement climatique. Merci à vous, aux responsables du GPMB, aux élus -s de brader la sécurité des habitants du territoire dont ils ont la RESPONSABILITE pour de l'ARGENT. OU est l'essentiel de la Vie ! »

Réponse de EMME :

1. Les éléments suivants ont été **présentés** lors de l'atelier transport / logistique du 15 avril

En phase de construction :

EMME - Quantité de Camion Chantier				
Type de Cargo	Mode de Transport		Qté de Camion Par Jour	Durée des travaux (mois)
	Maritime	Routier		
Remblai	80%	20%	36	14
Matériaux de construction (béton, armature, bardage, etc. )	40%	60%	17	8
Modules	100%	0%	n/a	8
Tuyauterie, Mécaniques, Électriques et Instrumentation	90%	10%	1	4

En phase d'exploitation :

50 camions par an soit 1 camion / semaine pour le transport des produits entrants et sortants.

À cela s'ajoutent, à date, 20 rotations par jour de camion-citerne électriques pour le complément d'alimentation en eau entre la STEP de Blanquefort et l'usine. Cette solution est encore en cours d'étude et est tributaire du volume d'eau définitif nécessaire pour l'usine. Le chantier sera alimenté via le raccordement au réseau d'eau potable.

3. Les travaux se dérouleront pendant 2 années et demie. La réglementation sur le bruit est la même en phase chantier qu'en phase d'exploitation. Nous avons fait un état initial des bruits sur le site. Nous ne devons pas augmenter de plus de 3 décibels au niveau de l'habitation la plus proche et ne dépasserons pas 70 dB maximum.
4. L'intensité carbone totale du projet EMME, prenant en compte la construction, est estimée entre 20 et 23 tCO<sub>2</sub>e par tonne de Ni produite finalement contre 90 à 100 tCO<sub>2</sub>e par tonne de Ni produit en indonésien et raffiné en Chine.

Un premier bilan carbone a été réalisée en 2024 est donne ainsi comme estimation :

- Scope 1 : 202 tCO<sub>2</sub>e dues à l'évaporation pendant le procédé.
- Scope 2 : 7 830 tCO<sub>2</sub>e liés à l'électricité achetée.

Le projet EMME vise la neutralité carbone sur les scopes 1 et 2 en 2030.

- Scope 3 : Les émissions amont (extraction et transport de l'ensemble des matières premières) et aval (transport pour la distribution des produits et déchets) en phase opérationnelle sont estimées à 456 000 tCO<sub>2</sub>e dont 80 % pour le MHP, quand celui-ci est approvisionné depuis une mine d'Indonésie. L'objectif du projet EMME est d'utiliser au maximum des matières premières issues du recyclage de batteries usagées ou issues de rebuts de la filière batterie. Ces matières premières parce qu'elles seront issues de l'économie circulaire et parce qu'elles pourront provenir de filières de recyclage européennes réduiront les émissions CO<sub>2</sub> du scope 3. Les émissions liées à la construction sont estimées à 4 810 tCO<sub>2</sub>e. Le béton utilisé pour la construction représente la plus grande part des émissions avec 3 500 tCO<sub>2</sub>e, et l'acier, 1 320 tCO<sub>2</sub>e.
5. Les critères qui ont guidés le choix du site ont été présentés dans le dossier de concertation [pages 53 et 54](#). La surface nécessaire au fonctionnement de l'usine inclut la surface pour le procédé industriel qui effectivement a été revue à la baisse mais aussi la zone de stockage, le quai. Il s'agit de 33 hectares.

---

**8 mai 2025 13:52 (Site internet – Contribution #250)**

**« Cette contribution fait suite à l'article du Canard Enchaîné du 30/04/2025 « Allons enfants de la batterie ! » dans lequel il est mentionné la volonté du chef de l'état de doter la France d'1 million de voitures électriques. A la lecture de cet article, on voit bien la difficulté voire l'impossibilité d'atteindre l'objectif lié au projet « Choose France » qui est la réindustrialisation du pays à marche forcée.**

**Automotive Cells Company (ACC) n'a réussi à produire, malgré leurs efforts, sur le sol français, que 2400 batteries conformes en 2024, quantité ridicule au vu des 290 000 véhicules vendues chaque année dans l'hexagone. Tout cela à cause d'un process difficilement maîtrisable et à ce jour toujours pas maîtrisé. La faillite de Northvolt en Suède stoppe les projets de partenariat voulus par Mr Bolloré dans le domaine de la fabrication de batteries.**

**En tout, 4 gigafactories ont investi 15 Milliards €, dont 3 payés par le contribuable français, pour des batteries Nickel Manganèse Cobalt (NMC) équipant de gros véhicules pesant 2**

**tonnes et plus. Tant d'argents public dépensé pour quel résultat ? Il serait pertinent de prendre en compte à qui cela profite, à monsieur tout le monde ?**

**Les chinois, précurseurs en la matière, sont déjà passés à la batterie Lithium Fer Phosphate (LFP) 20% moins coûteuse que la batterie NMC sachant que la batterie compte pour 40% du prix du véhicule. Stellantis et ACC ont stoppés les projets de gigafactories de batteries NMC en Italie et en Allemagne.**

**Stellantis, coactionnaire de ACC, s'empresse de nouer une alliance avec CATL n° 1 mondial chinois pour produire des batteries LFP à Saragosse en Espagne (Adieu Choose France !). Musk se tourne vers ce type de batteries pour sauver ses Tesla dont les ventes sont en chute libre.**

**Alors, je pose les questions au porteur de projet, au préfet et surtout à nos élus qui vont voter pour ou contre la modification de Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) actant l'installation de cette raffinerie à Parempuyre :**

**Qu'en sera-t-il de la pérennité du projet dans ces conditions dégradées ?**

**Êtes-vous sûr en votre âme et conscience que ce projet à cet endroit sera au service de l'intérêt général ? »**

Réponse de EMME : Lors de la conférence-débat du 2 avril, les experts ont montré que les prévisions des besoins du marché sont bien au-delà des capacités de production du site EMME et les innovations futures des batteries (batteries solides, recyclage) s'appuient sur les technologies à base de Nickel.

Cela étant, l'équipe projet sera attentive aux évolutions et opportunités du marché et étudiera les éventuelles opportunités de marché qui pourront se présenter, si besoin en faisant évoluer l'activité. Ces évolutions d'activité seront, dans tous les cas, soumises à demande d'autorisation auprès des services de l'État.