

# VISITE DE SITE

## Compte-rendu de la présentation et des échanges

*5 avril 2025*

Dans le cadre de la concertation préalable autour du projet EMME, une visite du site d'implantation a été organisée, en présence des équipes de EMME, du Grand Port Maritime de Bordeaux et des garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

4 sessions d'une heure se sont déroulées le samedi 5 avril 2025 :

- Session 1 : 9h30-10h30 : 21 participants
- Session 2 : 10h-11h30 : 15 participants
- Session 3 : 11h30-12h30 : 20 participants
- Session 4 : 12h30-13h30 : 1 participant

Le présent compte rendu retrace les échanges réalisés lors des 4 sessions :



Samedi 5 avril  
2025



57 participants



Terminal de  
Grattequina



De 9h30 à 13h30

## LE DISPOSITIF DE VISITE

### La date, le nombre de sessions et de participants par session

La date a été positionnée en début de concertation pour donner la possibilité à toutes les personnes intéressées de se rendre compte de visu du projet et de sa localisation, avant les premiers ateliers thématiques et les conférences-débats, pour permettre les meilleurs échanges pendant ces ateliers.

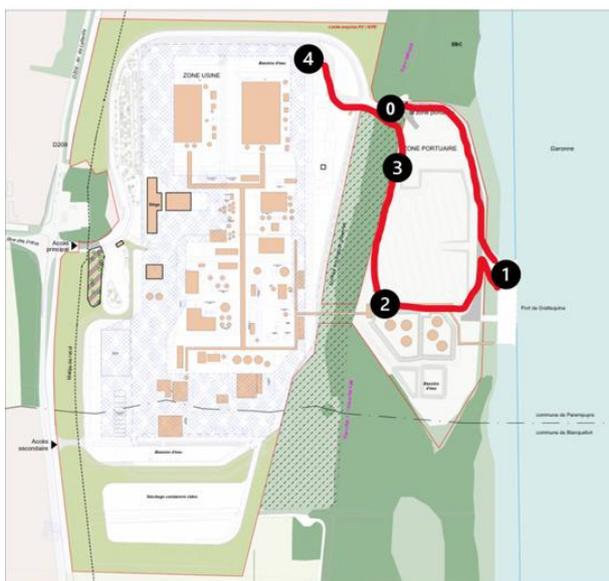
Le dispositif initial prévoyait 3 sessions de visite d'une heure chacune, de 9h30 à 12h30, ouvertes à 20 participants par session. Lors de sa présentation en réunion publique, ce dispositif a été considéré comme restrictif.

Pour permettre la visite du site à toutes les personnes intéressées, le porteur de projet a ouvert une 4<sup>ème</sup> session de visite de 12h30 à 13h30 et augmenté le nombre de participants maximum par session à 25 participants, pour permettre à 100 personnes au total de venir sur le terrain se rendre de la configuration actuelle.

## Le dispositif de sécurité

Le porteur de projet a mis en place un dispositif de sécurité en 3 points : à l'entrée du site, à la gestion du parking des véhicules, et sur le quai pour garantir la sécurité de tous à tout moment des visites. Le dispositif de sécurité a été étendu avec l'ouverture de la 4<sup>ème</sup> session, pour assurer la sécurité de tous les participants pendant toutes les sessions.

## Le parcours de la visite



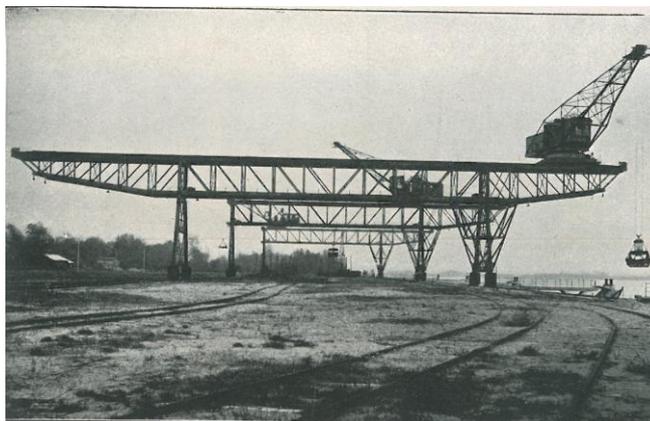
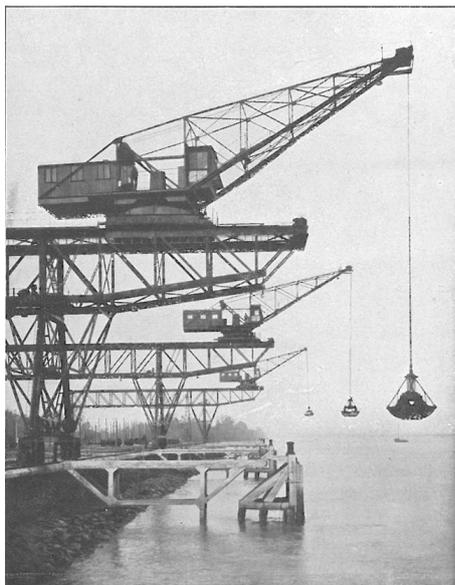
Après le rassemblement des participants à l'entrée de la plateforme portuaire du site pour une introduction de bienvenue aux participants, le parcours comportait 4 points d'arrêt pour présenter de visu le projet de manière exhaustive :

- point d'arrêt 1 : L'historique du site
- point d'arrêt 2 : Le plan de masse du projet et le parcours du produit
- points d'arrêt 3 et 4 : La biodiversité, la construction, l'adéquation du site pour le projet, avec des temps de discussions et d'échange entre chaque point d'arrêt.

## L'HISTORIQUE DU SITE

### Philippe Renier, Directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Bordeaux

Les participants sont accueillis sur des terrains du Grand Port Maritime de Bordeaux sur lesquels une convention d'occupation temporaire a été signée avec la société EMME. Le terminal est situé à 90 % sur la commune de Parempeyre. La plateforme à l'arrière du terminal mesure environ 7 hectares. Il s'agit du 4<sup>ème</sup> terminal du port, après ceux de Bordeaux-Centre, de Pauillac, et de Bassens qui ont été créés avant 1916 et 1917. Le terminal de Parempeyre-Blanquefort date des années 1930. Cet ancien terminal charbonnier permettait d'importer du charbon provenant d'Angleterre et d'expédier des poteaux de mines qui venaient de la forêt des Landes pour les envoyer vers l'Angleterre. Des portiques enjambaient les terrains arrière, des grues allaient au-dessus de l'eau pour décharger les navires de charbon et inversement, recharger les navires avec des poteaux de mine.



Pendant la Seconde Guerre mondiale, le terminal a servi à l'armée allemande. Des vestiges sont encore présents sur le site, comme un bunker.

C'était un positionnement stratégique en rive gauche de la Garonne.

Sur le quai, des bollards étaient utilisés pour attacher les navires. Un vieux bollard, situé sur le quai, permet de montrer le niveau du quai de l'époque. En effet, le quai actuel allant vers la Garonne n'existait pas. Le positionnement du terminal est lié au dragage, les terminaux portuaires sont positionnés à l'endroit où les fonds naturels sont importants pour limiter les opérations de dragage.

En 2013-2014, le Grand Port Maritime de Bordeaux a aménagé le quai. Sur ce quai, le GPMB pourrait accueillir des bateaux de 10,50 mètres de tirant d'eau. Le tirant d'eau désigne la partie invisible du bateau, qui est située en-dessous de la ligne d'eau du navire. Il faut qu'un navire en bord à quai, que ce soit à marée basse ou à marée haute, puisse avoir les profondeurs nécessaires et suffisantes pour pouvoir charger ou décharger la marchandise en toute sécurité. Par exemple, dans le chenal de navigation, il y a 6 à 7 mètres de fond, mais sur les bords à quai, il y a entre 10,50 et 11 mètres de profondeur pour permettre au navire de ne pas toucher le fond quand il y a marée basse. Le quai peut accueillir des bateaux qui mesurent jusqu'à 240 mètres de long. Aujourd'hui, le terminal s'étend sur 120 mètres de long et sur environ 30 mètres de large. Le chenal de navigation mesure 150 mètres de large.



Lorsque le quai a été aménagé, des études ont été réalisées par rapport au risque inondation. Un remblai a été mis en place permettant d'atteindre une altitude de 5,5 mètres NGF (Nivellement Général au-dessus de la France) pour garantir que le terminal soit hors d'eau. Pour créer la plateforme, des mesures compensatoires ont été mises en place par le GPMB ; elles font l'objet d'un plan de gestion. Ces mesures sont situées au nord et au sud du terminal. Un corridor écologique, situé entre la plateforme et le terrain identifié par l'entreprise EMME, les relie.



**Corridor écologique de Grattequina (Parempuyre)**



Pôle géomatique du GPMB - 14.04.2025 - ©IGN ©GPMB

Ces mesures compensatoires sont mises en place par le port de Bordeaux qui s'appuie sur un gestionnaire spécialisé sur ces questions. Il s'agit d'une association qui s'appelle le CPIE Médoc. Le plan de gestion a été adopté en 2015 et sera valable pendant 30 ans jusqu'à 2045. Parmi les principales mesures qui ont été mises en place, il y a l'entretien des berges, la réouverture de milieux sur les deux zones, et sur le corridor écologique, la lutte contre des espèces invasives, comme le robinier faux acacia et la renouée du Japon. Le corridor écologique a notamment été renforcé par l'installation de petites clôtures pour empêcher les batraciens de pénétrer la plateforme industrialo-portuaire.

## Les questions posées

### Sur les enjeux :

**Question : J'ai entendu dire qu'on est en partie ou à proximité d'une zone Natura 2000. En fait, qu'est-ce qu'il y a ici comme enjeu de biodiversité ?**

Réponse du GPMB : L'ensemble du fleuve est classé en zone Natura 2000 ainsi que le terminal existant. En revanche, la plateforme située derrière le terminal n'est pas classée en zone Natura 2000. L'Angélique des estuaires sur les berges est un exemple des espèces emblématiques qui motivent ce classement.

**Question : Quel est l'impact du tirant d'eau de 10,50 mètres sur les berges et sur les écosystèmes sous-marins ?**

Réponse du GPMB : Pour pouvoir accueillir un bateau de 10,5 mètres de tirant d'eau, il y a une obligation de draguer le fleuve entre 6 et 7 mètres de profondeur à marée basse. Sans dragage, il pourrait remonter de 3 à 4 mètres. Il est obligatoire pour pouvoir accueillir des bateaux en toute sécurité, sur l'ensemble des terminaux du GPMB, de draguer le fleuve. Le Grand Port Maritime de Bordeaux bénéficie d'une autorisation de dragage qui est renouvelée tous les 10 ans et qui permet d'accueillir des bateaux de cette taille au niveau de l'ensemble de nos terminaux. Le terminal le plus proche en amont du fleuve est celui de Bassens, donc il n'y aura pas de dragage supplémentaire lié à l'activité de EMME. Le chenal de navigation est déjà conçu pour pouvoir accueillir des bateaux de cette taille au niveau du terminal de Parempuyre.

### Sur le quai :

**Question : Vous avez dit que vous alliez recevoir des bateaux de 240 mètres de long sur des tirants d'eau de 10,50 mètres, c'est ça ? Et donc le quai, lui, il fait 120 mètres de long ? Donc ça veut dire que ça dépasse de 60 mètres de chaque côté, c'est ça ?**

Réponse du GPMB : Le quai a la capacité de recevoir des bateaux de 240 mètres de long avec des tirants d'eau pouvant aller jusqu'à 10,50 mètres. Les bateaux peuvent dépasser de 60 mètres de chaque côté du quai. Il faut que la partie déchargée soit en contact avec le quai, avec des points d'appui, des boucliers que vous pouvez apercevoir. Les bateaux dépassent très souvent des quais. Les passerelles, situées de part et d'autre du quai, permettent d'accrocher le bateau grâce à des haussières (voir photo ci-dessous).



**Question : Pourquoi avoir construit ce quai s'il est peu utilisé ?**

Réponse du GPMB : Le site était déjà un terminal portuaire. Les aménagements ont été réalisés pour l'arrivée d'un projet éolien terrestre, il y a une dizaine d'années, qui n'a finalement pas vu le jour. Depuis 2007, environ 10 bateaux ont été accueillis sur ce terminal.

**Remarque : Oui, parce qu'avant, il y avait un appontement pour le transport de gravier.**

Réponse du GPMB : Le port est propriétaire de terrains juste en amont qui accueillent l'entreprise GSM, qui bénéficie d'une convention d'occupation temporaire pour le déchargement de granulats.

**Question : Pour sortir les containers, tout ça, il faut des grues ?**

Réponse du GPMB : Le quai peut accueillir deux grues pour transporter les conteneurs. Le projet pourrait avoir des grues électriques similaires à celles situées sur le terminal de Bassens.



**Question : Va-t-il y avoir une augmentation des dragages ?**

Réponse de EMME : Le chenal de navigation est déjà conçu pour pouvoir accueillir des bateaux de cette taille au niveau du terminal de Parempuyre, il n'y aura donc pas de dragage supplémentaire lié à l'activité de EMME.

**Sur la propriété du site :**

**Question : Je voulais savoir, le terrain appartiendra à qui alors ?**

Réponse du GPMB : Une convention d'occupation temporaire a été signée avec la société EMME pour qu'elle puisse occuper une partie du terrain pendant 50 ans. EMME va payer une redevance au Grand Port Maritime de Bordeaux pour pouvoir bénéficier du terrain.

**Question : Pour ce qui est du domaine public, qu'en est-il des accès au public du quai ?**

Réponse du GPMB : Le quai est du domaine public portuaire, il est donc accessible à toutes les entreprises ou bénéficiaires qui veulent recevoir par exemple un colis sur ce quai. Cependant, l'enceinte ne sera absolument pas accessible au public, l'entièreté du terrain sera clôturée. La marchandise déchargée sur ce quai devra être compatible avec l'activité de EMME.

## Sur le projet :

**Remarque : Trois choses : premièrement, je connaissais le site dans les années 1945, après que les Allemands soient venus, et c'est vrai que l'endroit était déplorable. Je suis très étonnée positivement de l'état, parce que c'était un vrai coupe-gorge. Les Allemands, effectivement, avaient installé, ils se servaient la voie ferrée, mais ils avaient aussi installé un aéroport, enfin, pour arrêter l'avion. Deuxièmement, j'ai pu comprendre que ce ponton serait aussi à utilisation publique. Alors, je ne cache pas que nous, les communistes, nous réfléchissons à une utilisation du fleuve, y compris avec des navettes qui pourraient partir de Pauillac et aller jusque Grattequina. Parce qu'on a un problème au niveau de l'engorgement du fait de la presqu'île. Tous les gens passent par Blanquefort aux heures de pointe. Donc dans un souci d'écologie, nous pensons à faire des propositions par rapport à l'aménagement du fleuve, pour des mobilités par bateau, avec des navettes pour les gens qui travaillent dans la presqu'île d'Ambès à Grattequina et avec des bus jusqu'à Bordeaux. Donc le fait que vous parliez d'un appontement qui reste public, c'est important, d'autant que j'ai cru comprendre les barges ne fonctionneraient que la nuit pour EMME. Enfin bon, voilà, donc de toute façon, il y a ce projet-là, qui est vraiment tout à fait intéressant. Et troisième chose, puisqu'on est sur le port, je voudrais connaître le souci de l'emploi, c'est quand même le deuxième enjeu à faire fonctionner en plus de l'écologie. Je voudrais connaître ce que ça va modifier cette implantation-là, par rapport à la situation des dockers. Et je me souviens, dans les années 80, quand il y a eu la casse du port de Bordeaux, les grandes manifestations avec les dockers et la CGT, je pourrais vous en parler éventuellement. Donc je pense qu'effectivement, ce projet-là, en termes d'emploi, a des éléments de positivité. Donc je voudrais savoir combien d'emplois supplémentaires, notamment sur le Port de Bordeaux ?**

**Réponse du GPMB :** La mobilité est un sujet essentiel, le GPMB accueille sur ses terrains les services du Département de la Gironde qui gèrent les traversées entre Royan et Le-Verdon-sur-mer ou entre Lamarque et Blaye. Nous répondons également aux besoins de Bordeaux Métropole pour l'implantation d'appontements spécifiques pour permettre à des passagers de pouvoir se déplacer. Le fleuve est un outil de mobilité.

L'appontement du site reste public pour pouvoir accueillir des marchandises qui sont compatibles avec l'usine EMME. Par exemple, s'il y a besoin d'une grosse pièce sur la rive gauche, il est important qu'on puisse garder une capacité d'accueil au niveau de cet appontement. Le GPMB a gardé cet appontement public et un hectare pour accueillir ce type de pièces. Ce type de livraison doit être adapté à l'activité de EMME pour éviter des incompatibilités avec les matériaux transportés par EMME.

**Réponse de EMME :** Merci pour la question sur les emplois. Le volume d'emplois induit au global est de 500 emplois. Le site va générer directement 200 emplois et 300 emplois indirects dans les métiers associés comme sur la logistique, la logistique maritime, la maintenance, la sous-traitance, etc. Dans la construction, ce seront environ 1 000 emplois mobilisés pendant les 2 ans prévus du chantier.

### **Question : Quel sera le type d'emplois directs et indirects ?**

**Réponse de EMME :** Vous pouvez retrouver le détail des emplois sur le tableau ci-dessus ([page 32](#) du dossier de concertation) :

SERVICES	ENCADRANT	TECHNICIENS EMPLOYÉS QUALIFIÉS	OPÉRATEURS	TOTAL
Direction générale	3			3
Administration, finance, RH et SI	4	12		16
Qualité, sécurité, environnement	2	9		11
Laboratoire et R&D	4	12		16
Maintenance et travaux	3	15		18
<b>TOTAL PERSONNEL INDIRECT</b>	<b>16</b>	<b>48</b>	<b>0</b>	<b>64</b>
Chef d'équipe	5			5
Techniciens de laboratoire	2	12		14
Opérateurs en production		21	54	75
Logistique	1	4	8	13
Maintenance production	2	22		24
Sécurité			5	5
<b>TOTAL PERSONNEL DIRECT PRODUCTION</b>	<b>10</b>	<b>59</b>	<b>67</b>	<b>136</b>
<b>TOTAL PERSONNEL SUR SITE</b>	<b>26</b>	<b>107</b>	<b>67</b>	<b>200</b>

**Peut-on avoir les dimensions des terrains et ceux de la plateforme et de l'usine, et positionner la route existante ?**

Réponse de EMME : Le terrain fait 33 ha au total. Le projet occupera cette surface ; il inclut la plateforme avec les équipements du procédé, les différentes zones de stockage, les routes d'accès, les parkings, les bureaux. La plateforme remblayée fait 16 ha (hors accotements). La plateforme portuaire fait près de 7 ha. La position de la route (existante et future) est visible sur les illustrations des [pages 46 et 47](#).

**Quelle est la durée de vie de l'usine ? 20 à 30 ans ?**

Réponse de EMME : EMME a signé une convention d'occupation temporaire des terrains pour 50 ans, renouvelable. EMME investira significativement dans la maintenance et les mises à jour de l'usine pour assurer les meilleures conditions d'exploitation des équipements.

**Quelle est l'origine du nickel ?**

Réponse de EMME : Une diversité d'approvisionnement est privilégiée pour sécuriser la chaîne d'approvisionnement de l'unité. Des achats directs sont ciblés avec des industriels au Brésil, en Indonésie, en Nouvelle-Calédonie. De plus, un partenariat de recherche et de production est engagé depuis 2024 avec la société française Genomines. Enfin, le procédé hydrométallurgique unique projeté par EMME permettra de traiter une proportion croissante de concentrés métalliques issus du recyclage et d'en extraire le nickel et cobalt sous forme de sulfates.

## LE PLAN MASSE DU PROJET SUR LE FONCTIONNEMENT DE L'USINE :

**Benjamin Enault, Directeur du développement durable, EMME**

**Frédéric Tirel, Responsable des opérations, EMME**

Les intrants et les sortants du site seront acheminés par voie maritime et seront déchargés à l'aide de grues. C'est la raison pour laquelle EMME a choisi un site en bord de Garonne. La zone située derrière le quai du Grand Port Maritime de Bordeaux est une plateforme artificialisée où les produits et les containers seront stockés. Il y aura quatre citernes sur la gauche.



Les flux liquides seront stockés dans des cuves. Les conteneurs de matières premières seront ensuite transportés vers l'usine puis vidés et transférés vers la zone de produit fini.

La transformation du nickel-cobalt d'un état métallique à un état chimique se réalise en six étapes : une dissolution, deux extractions et deux purifications, et ensuite une cristallisation. Le produit, le sulfate de nickel et le sulfate de cobalt, sera ensuite conditionné en big bags thermosoudés et étanches. Ces big bags seront mis dans les conteneurs vides (20 big bags par conteneur). Ensuite, les conteneurs sont réacheminés vers la zone de stockage pour être déposés par des grues sur les bateaux.

### Les questions posées

#### Sur la maîtrise des risques :

**Question : Le nettoyage du conteneur s'effectue une fois qu'il a été vidé de son premier produit, c'est-à-dire quand il est brut, que ce soit du nickel ou du cobalt. Comment se fait le nettoyage ?**

Réponse de EMME : Vu l'étanchéité des big bags, le conteneur est normalement propre après avoir été vidé. Dans le cas exceptionnel contraire, il serait nettoyé à l'eau, sur une plateforme équipée de rétention. Les eaux récupérées seraient traitées et réinjectées dans le procédé, comme les autres eaux de rétention du site.

**Question : A quelle hauteur va être la zone de stockage des produits liquides en particulier ?**

Réponse de EMME : L'emplacement des cuves de stockage est sur une zone actuellement à hauteur de 5,50m NGF. Les cuves de stockage liquide seront positionnées sur une dalle de 1m minimum, dans des bacs de confinement. La hauteur est donc de 6,50m NGF minimum.

**Question : Une cuve de 15 mètres de haut d'acide sulfurique, ça représente combien de litres, s'il vous plaît ?**

Réponse de EMME : La contenance maximale d'une cuve de 15 mètres de diamètre et de 15 mètres de haut est d'environ 2 650 m<sup>3</sup>.

**Question : Où iront les rejets de ces déchets ?**

Réponse de EMME : Il y a des déchets et des co-produits. Nous sommes en discussion avec différents industriels pour valoriser ces co-produits, notamment en économie circulaire. Concernant les déchets à proprement parler, ils représentent 0,15% des produits sortants du site. Ils seront valorisés dans des filières spécifiques à chacun. Les différents déchets sont listés dans le dossier de concertation.

**Question : Est-ce qu'il y aura des déchets qui seront projetés dans l'air ? Si oui, est-ce qu'il y a des cheminées ? Parce que là, visuellement, est-ce que c'est vraiment le projet qui va être fait ? Est-ce qu'il n'y a pas des cheminées qui doivent être prévues ? Sauf erreur de ma part, j'avais entendu dire qu'il y aurait des cheminées. Et deuxièmement, par rapport au rejet de ces déchets, etc., est-ce que vous avez aussi vu l'impact que ça peut générer dans 20, 30 ou 40 ans sur la santé des habitants ? Parce qu'on pense aussi à nous actuellement, mais on pense aussi à nos enfants qui habitent Parempuyre, Blanquefort, etc. Moi, nouvelle habitante de Parempuyre, je m'inquiète aussi pour mes enfants qui viennent d'arriver dans la ville. Et quand j'entends parler de ce projet-là, je peux vous assurer que je suis assez inquiète sur la santé. Parce qu'on parle écologie, on parle création d'emplois. J'ai envie de vous dire, pour moi, création d'emplois, je m'en fiche complètement. Moi, je parle surtout sur la santé des habitants et de la génération à venir. Parce que là, aujourd'hui, vous parlez maintenant, mais qui vous dit que dans 20 ou 30 ans, il n'y aura pas des problèmes de santé ? C'est ce qu'on découvre notamment dans l'exploitation de certaines usines, on en parle 20 ou 30 ans plus tard parce qu'on découvre des cancers, des choses comme ça. Aujourd'hui, est-ce que vous pouvez être sûr à 10 000 % et je ne parle pas de 100 % de l'impact qu'il y aura sur la santé par rapport à la création de cette usine ?**

Réponse de EMME : Les études d'émission de poussières PM10<sup>1</sup>, tant en concentration moyenne annuelle que maximale journalière, démontrent des seuils d'émissions de l'usine de 50 à 100 fois inférieurs aux objectifs de qualité de l'air fixé par le ministère de l'Environnement. L'étude de risques sanitaires montre la conformité de l'ensemble des concentrations : pas d'impact. Concernant la chronicité, c'est-à-dire l'exposition à long terme, les études menées associées à l'exposition aux poussières montrent également l'absence d'impact. Néanmoins, nous mettrons en place une surveillance des rejets de nos cheminées et des contrôles périodiques par organismes externes.

**Question : Qu'est-ce qu'il en est de la sécurité au moment de l'export, en dehors du site, et notamment de l'étanchéité des conteneurs ?**

Réponse de EMME : Les matériaux sont chargés dans des big bags qui sont stockés dans des conteneurs. Les big bags contenant le sulfate de nickel ou le sulfate de cobalt seront étanches,

---

<sup>1</sup> PM10 : PM signifie « Particulate Matter », particules fines en anglais. Le chiffre indique leur diamètre maximum exprimé en microns (un micron = 0.001 millimètre). Les PM10 sont des particules d'un diamètre inférieur à 10 microns. Dans notre cas, les PM10 ont un diamètre inférieur à 10 microns et supérieur à 5 microns (pas de nano-particules).

thermosoudés. Les portes des conteneurs sont jointées et l'intégrité des conteneurs est contrôlée avant chargement.

**Question : On a parlé de l'inondation par rapport à la sécurité et tout ça. On est dans un couloir aérien. Est-ce que ça, c'était analysé aussi ou est-ce que c'est en cours ?**

Réponse de EMME : L'étude d'impact a montré que compte tenu de la situation géographique du site et de la sûreté du trafic aérien civil et militaire, le risque de chute d'aéronef peut être exclu des événements initiateurs.

**Question : Dans la zone de stockage, quelles sont les proportions de produits dangereux qui seront stockés ? Hormis l'acide sulfurique, y-t-il d'autres produits hautement dangereux ?**

Réponse de EMME : En complément des MHP et sulfates considérés à risque d'éco-toxicité pour l'environnement aquatique, la soude est soumise à autorisation IED (substance corrosive).

L'ensemble des produits prévus d'être stockés sur site et les quantités sont détaillées dans le paragraphe 4.3 Stockage et manutention du dossier de concertation, en [page 41](#).

#### Sur la logistique :

**Question : Est-ce que des camions vont passer par le chemin de Labarde ?**

Réponse de EMME : Plus de 99 % de la logistique sera réalisée par voie maritime et une très faible portion se fera par camion. En phase opérationnelle, une cinquantaine de camions par an, soit de l'ordre de 1 par semaine, est envisagé. Concernant l'alimentation en eau, il est à ce stade envisagé une phase transitoire d'alimentation depuis la STEP de Blanquefort. À date de la concertation, la fréquence est inférieure à 2 camions/h sur 12 heures (besoin en eau de 24 m<sup>3</sup>/heure). Cette fréquence est amenée à être significativement réduite avec les améliorations process en cours. Ce flux fera l'objet de discussions avec les communes pour limiter les impacts, notamment aux heures de pointe.

**Question : Des aménagements routiers vont-ils être prévus pour fluidifier le trafic ?**

Réponse de EMME : En termes de volume, une cinquantaine de camions par an, soit de l'ordre de 1 par semaine, est envisagé en phase opérationnelle. Concernant l'accès au site, les entrées et sorties du site prendront en compte les enjeux de sécurité publique. EMME est prêt à participer et contribuer avec les communes concernées à toute réflexion sur le sujet.

**Remarque : Les trajets des futurs salariés vont provoquer des congestions.**

#### Sur le choix du site :

**Question : Pourquoi est-ce que le projet ne se fait pas au Verdon ? Dans la mesure où il y a déjà un appontement là-bas qui ne sert pas, et où si tout va venir par la rivière et repartir par la rivière, le trajet sera moins long, d'autant qu'en cas de pollution, il y aura un petit peu moins de dégâts, même si ça serait catastrophique quand même.**

Réponse de EMME : Deux sites au Verdon-sur-Mer ont été étudiées. Il s'est révélé notamment que la surface était insuffisante et que des restrictions sur les nouvelles constructions (loi littoral) limitaient les possibilités.

## LA BIODIVERSITÉ, LA CONSTRUCTION ET L'ADÉQUATION DU SITE AVEC LE PROJET

### Benjamin Enault, Directeur du développement durable, EMME

Le classement Seveso seuil haut est lié au risque d'écotoxicité pour l'environnement aquatique de la matière première entrante, le MHP, et des produits finis les sulfates de Ni et Co.

Ainsi, tout est mise en œuvre pour limiter les risques de contact accidentel avec la Garonne.

Les produits sont stockés dans des big bags étanches et dans des containers scellés.

Toute l'usine et la zone de stockage seront sur dalle étanche avec rétention d'eau.

Afin de prévenir le risque inondation le site sera rehaussé par un remblai.

La forme et la hauteur du remblai ont été calculées grâce à de nombreuses simulations afin de permettre aux installations d'être hors d'eau et aussi de ne pas créer d'impact induit pour les habitants.

Le terrain de l'usine varie actuellement de 3,5 m NGF (Nivellement Général de France) à 4 m NGF, il sera complété pour atteindre 5,5 m NGF.

5,5m NGF, c'est déjà la hauteur du quai et de la plateforme modernisés en 2014. C'est un bon moyen d'observer ce que signifie « 5,5 m NGF ».

À ces 5,5 m NGF du futur terrain, il faudra ajouter les fondations de l'usine, les hauteurs des équipements, etc.

Les modèles démontrent que le site reste hors d'eau et sans impact pour les tiers dans le cas d'un événement type tempête Martin 1999 auquel on rajoute une surcote de 120 cm au Verdon.

Le site est protégé dans le cas d'une rehausse de 200 cm au Verdon.

### Les questions posées

#### Sur le risque inondation :

**Question : Vous prenez en compte le niveau des océans qui montent avec la surcote mais est-ce que vous prenez aussi en compte la conjonction avec les crues de la Garonne ?**

Réponse de EMME : Dans les modèles utilisés par la métropole, la réhausse au Verdon-sur-Mer n'est pas le seul facteur pris en compte. Il y a aussi les coefficients de marée, les vents, les crues et un certain nombre d'indicateurs météorologiques.

**Remarque : C'est bien d'avoir pris en compte la tempête de 1999 mais les crues millénaires n'ont pas été prises en compte. Quand on regarde l'échelle des crues à Cadillac, on se rend compte qu'en 1930, où il y a eu 200 morts, on était très au-dessus du niveau de 99. En 1700, on était très aussi au-dessus du niveau de 99. La tempête de 99 est la tempête de référence des mesures mais ça n'a jamais été la crue la plus importante de la Garonne, loin de là. Il faut considérer les crues millénaires pour ne pas se mettre en danger.**

**Remarque : Bon, une chose, c'est sûr, il faut mettre l'usine hors d'eau. Mais le problème, c'est l'expansion de l'eau dans tous les marais qu'il y a, tout ça, là. Il faut que l'eau puisse y arriver. Là, vous allez créer une base énorme de 15 hectares. Au départ, c'était 30, maintenant, c'est 15. Donc, toute cette masse, c'est de l'eau qui ne passe pas.**

Réponse de EMME : Les simulations itératives ont permis de définir le remblai pour mettre le site hors d'eau (altitude de 5,50 mètres NGF minimum) et ne pas impacter les espaces alentours

en cas d'inondation. À noter que le terminal actuel est déjà à une altitude de 5,50 mètres NGF. Ce sujet sera présenté lors de l'atelier du 17 avril à Saint-Louis-de-Montferrand.

**Question : Mais quand même, à l'époque d'aujourd'hui, où il y a des techniques énormes, pourquoi cette usine ne se fait pas sur pilotis ?**

Réponse de EMME : Cette solution présente des complexités sur plusieurs aspects : la taille et la mise en œuvre de la plateforme qui devrait être surélevée pour toujours avoir l'accès aux bâtiments techniques, la profondeur des pilotis, les routes et raccordements de l'usine, la sécurisation du procédé de l'usine. La mise sous rétention d'eau de l'usine et la gestion des eaux pluviales par exemple seraient une complexité d'ingénierie si elle devait être sur pilotis.

**Question : Quelle est l'origine des remblais ? D'où ils viennent et quelle est leur qualité ?**

Réponse de EMME : Un appel d'offre européen pour l'approvisionnement des remblais est en cours. Le transport par voie maritime est largement privilégié, l'objectif étant de l'ordre de 80 %.

**Remarque : Il est irresponsable de bâtir le site sur une zone inondable dans un contexte de réchauffement climatique.**

**Remarque : Les scénarios prennent en compte les grandes crues de la Garonne.**

#### **Sur les nuisances :**

**Question : Si l'usine est implantée ici, quel son va-t-on entendre ?**

Réponse de EMME : En tant qu'équipement industriel, l'usine ne doit pas dépasser une augmentation de 5 décibels en journée et 3 décibels la nuit, par rapport aux bruits résiduels réglementairement mesurés dans l'état initial. L'usine fonctionnera jour et nuit, le seuil de référence est donc de 3 décibels. Sur l'ensemble de nos équipements, des procédés d'insonorisation seront mis en place pour ne pas dépasser de 3 décibels. Nos simulations démontrent que le bruit généré est en-deçà de ces plafonds. Les résultats de ces simulations seront présentés lors de l'atelier du 15 avril, pour lequel la présentation et le compte-rendu seront disponibles sur le site de la concertation.

**Question : J'ai entendu dire que vous alliez vous raccorder en partant de la rue de Bel Air à Parempuyre, en traversant la ville. Quel est l'impact pour les habitants ?**

Réponse de EMME : Le tracé final de la ligne électrique sera discuté lors de la concertation « Fontaine », menée par RTE. Les équipes de RTE seront présentes lors de l'atelier au 15 avril pour répondre à ces questions liées au raccordement. La présentation et le compte-rendu seront disponibles sur le site de la concertation.

**Quel est l'impact du prix du foncier de Parempuyre ?**

Réponse de EMME : Des études (par exemple : Les risques industriels et le prix des logements, INSEE, C. Grislain-Letrémy, Arthur Katosky) indiquent que le lien entre le prix de l'immobilier et la proximité d'un site industriel n'est pas démontré. D'autres critères, notamment la densité de l'habitat, la qualité de l'environnement, la proximité de zones commerciales et de services publics du quotidien (écoles, crèches, activités) sont des paramètres que les acheteurs

prennent aussi en compte dans leur choix d'achat immobilier et déterminent la valeur estimée d'un bien immobilier.

### **Sur l'impact environnemental :**

**Question : Je ne vois pas quelles espèces vont rester dans le corridor. Vous dites qu'il va y avoir la route, plus là entre les deux, les espèces ne vont pas rester dans le corridor. Je ne sais pas s'il y a des études par rapport à ça, je ne vois pas comment les espèces pourront rester avec le fonctionnement de l'usine.**

Réponse de EMME : Le maintien du corridor écologique et la mise en place de surfaces de compensation en proximité immédiate ont été définies avec des experts pour permettre aux espèces présentes sur le corridor écologique, telles que amphibiens, couleuvres, lézards, chiroptères, de maintenir leur habitat, sur le site ou à proximité du site. La proximité des surfaces de compensation avec le corridor écologique est un élément supplémentaire pour la vie des espèces. L'état initial est disponible sur le site internet du projet sur [cette page](#).

Réponse du GPMB : Les espèces identifiées au niveau du corridor, comme les amphibiens, ont été prises en compte par le maintien du corridor écologique. Les surfaces de compensation sont réglementées.

**Question : Il va y avoir des filets, en quelle matière sont-ils fait ? Est-ce qu'ils feront du bruit quand il y aura du vent ? Et quel sera l'impact sur les oiseaux ?**

Réponse de EMME : Les drapés sont mis en place pour une meilleure intégration de l'usine dans le paysage. Ils sont en métal déployé, sur des mailles de 30 cm. Ils sont prévus pour ne pas produire de bruit. Ils sont végétalisés sur leur partie inférieure et non réfléchissants et de forme incurvée sur leur partie supérieure.

**Question : Quelles sont les espèces protégées sur le site ?**

Réponse du GPMB : Sur les berges, il y a par exemple l'Angélique des estuaires. Les corridors écologiques concernent plus spécifiquement les amphibiens comme le Crapaud Calamite. Une fiche détaillée est disponible sur le site de EMME depuis novembre 2024 et également sur le site de la concertation.

**Question : Quelles sont les dimensions du corridor écologique ?**

Réponse de GPMB : Le corridor écologique mesure 309 mètres de long et entre 24 et 32 mètres de large.

**Question : Quel est l'état des sols ? Dans quel état naturel est le sol ?**

Réponse de EMME : La plateforme et la zone portuaires sont déjà artificialisées. 73 % du site est considéré comme artificialisé et/ou anthropisé par une activité d'agriculture conventionnelle. Une fiche détaillée est disponible sur le site de EMME depuis novembre 2024 et également sur le site de la concertation.

**Question : Quel sera le terrain pour les mesures de compensation ?**

Réponse de EMME : Les terrains de compensation sont des zones adjacentes au site, totalisant plus de 40 ha, comme détaillé [pages 44- 45](#) du dossier de concertation.

## Sur l'impact paysager :

**Sur les représentations 3D, où sont des 5 cheminées de 35 m de haut ?**



Réponse de EMME : La photo ci-dessous est un exemple représentatif des cheminées de 30 à 35 mètres de haut du site. Ce sont des cheminées beaucoup plus étroites que les cheminées industrielles visibles dans certaines usines d'autres secteurs. L'emplacement de ces cheminées sur le site a été détaillé lors de l'atelier du 2 avril « Raccordement, Ressources : Eau, Electricité ; Impacts Environnementaux ». La présentation et le compte-rendu de l'atelier sont disponibles sur le site de la concertation.

## Sur le projet :

**Question : Qui a financé les diverses études ?**

Réponse de EMME : Le porteur de projet a financé les diverses études.

Réponse du garant : Il est souvent perçu et craint par le public que les études sont orientées en faveur du maître d'ouvrage qui les finance. Il ne faut pas diminuer l'importance du travail d'instruction et d'inspection qui est assuré par les experts techniques des services de l'État. En effet, ils exercent une instruction rigoureuse, non seulement en interne mais impliquant aussi diverses commissions, telles que le Conseil scientifique de l'Estuaire et les comités locaux de l'eau (composés d'associations environnementales).

**Question : Combien coûte l'implantation de l'usine et bénéficiez-vous de fonds publics, si oui, de combien ?**

Réponse de EMME : Le budget pour l'ensemble du projet est évalué, à date, à environ 500 millions d'euros, incluant les investissements directs et indirects, les coûts de mise en service, de montée en cadence.

Le projet industriel EMME s'est vu confirmer par le Ministère de l'économie et des finances le 31 décembre 2024 son éligibilité au crédit d'impôt « industrie verte » (C3IV) introduit par la loi du 22 octobre 2023. Ce crédit d'impôt est une aide à l'investissement pour la réalisation de nouveaux projets industriels dans quatre filières clés de la transition énergétique : les batteries, l'éolien, les panneaux solaires, les pompes à chaleur. Le montant de l'aide pour le projet n'est pas encore définitif car il se calcule sur une base d'investissements qui se précisera et se justifiera auprès des services de l'État au fur et à mesure de la construction de l'usine, mais il devrait représenter environ 30 % du programme total du Projet. Aucune aide régionale ou locale n'a été sollicitée.

**Question : Quand vous dites financement de l'Europe, vous parlez des fameux 30 dossiers ?**

Réponse de EMME : Le 28 mars, la liste des 47 premiers projets identifiés par l'Europe pour répondre au besoin de se doter en capacité pour les matières stratégiques ont été publiés. EMME n'a pas postulé à cet appel à projets. EMME n'a pas postulé à cet appel à projet pour des raisons de priorisation. Constituer un dossier documenté de réponse à un appel à projet ou une



candidature mobilise en effet l'équipe sur plusieurs semaines. EMME a priorisé et postulé à d'autres dispositifs comme le C3IV, subvention nationale dans un cadre européen. EMME a également postulé à un fonds d'innovation européen.

***Question : Cela concerne les batteries de voitures électriques. Nos amis les Chinois, ils ne mettent plus de cobalt dans les batteries de voitures électriques. On ne va pas arriver après la bataille, nous ?***

Réponse de EMME : La technologie NMC (Nickel, Manganèse, Cobalt) est plus performante dans l'usage quotidien de la voiture (recharge rapide, autonomie plus importante). Les Chinois privilégient les batteries LFP car elles sont moins chères que les batteries NMC mais elles ne sont pas recyclables. Les batteries NMC peuvent être recyclées et la filière commence à se structurer.