

# Un projet d'usine XXL au port de Grattequina

Olivier Delhoumeau, o.delhoumeau@sudouest.fr



*Même si le projet industriel se réalise, la zone d'appontement du port de Grattequina continuera d'accueillir ponctuellement des bateaux en escale. - ILLUSTRATION GUILLAUME BONNAUD/SO*

## **La société Electro Mobility Materials Europe souhaite construire une unité industrielle de conversion de nickel et de cobalt visant à soutenir le marché de fabrication de batteries électriques en France**

EMME ou Electro Mobility Materials Europe. Inconnu au bataillon pour l'instant, cet acronyme désigne tout à la fois une société et le projet qu'elle porte, à savoir la création d'une unité industrielle de conversion de nickel et de cobalt de grande envergure dans la métropole bordelaise. Intéressé, le Grand Port maritime de Bordeaux (GPMB) se tient prêt à mettre ses terrains à disposition. En l'occurrence, une emprise de 32 hectares comprenant les 6 hectares du terminal portuaire de Blanquefort-Parempuyre (ou de Grattequina) et 26 autres, situés à l'arrière de la zone d'appontement.

Pour ce faire, une mise en compatibilité du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUi) de Bordeaux Métropole s'impose. Conduite par le GPMB, cette procédure sera assortie d'une concertation, prévue du 2 au 30 avril. « Aujourd'hui, ces terrains sont classés en "à urbaniser à long terme". Comme il est question d'y implanter une entreprise, nous devons les faire muter en "urbanisables tout de suite" pour être dans les clous », résume Philippe Renier, directeur des accès et de l'aménagement au GPMB. En tant qu'établissement public, le propriétaire du foncier est autorisé à mener ce type de procédure adaptée aux grands projets. Car sur le papier, EMME en est un.

**Dès 2028, l'usine prévoit de convertir 20 000 tonnes de nickel et 1 500 tonnes de cobalt par an**

## **500 000 véhicules**

L'unité de conversion de nickel et de cobalt doit s'envisager comme un ensemble intégré. « Elle inclut une zone de manutention portuaire, un laboratoire spécialisé en sciences des matériaux et une usine de transformation de produits métallurgiques en sulfates par des procédés de chimie minérale », détaille Antonin Beurrier, PDG de la société domiciliée à Bordeaux. Une fois transformées en Gironde, les matières (sulfate de nickel et sulfate de cobalt) seront adressées (essentiellement par voie maritime) aux acteurs de la chaîne de production de batteries pour véhicules électriques.

Dès sa mise en service, projetée en 2028, l'usine bordelaise prévoit de convertir 20 000 tonnes de nickel et 1 500 tonnes de cobalt par an. Pour donner un ordre de grandeur, « cette capacité permet de couvrir l'équivalent de 500 000 véhicules, soit près d'un tiers du marché national à l'horizon 2030 », évalue Antonin Beurrier, qui brigue en priorité des débouchés en France et en Europe. Le traitement des matériaux recyclés des batteries sera envisagé dans un second temps.

À ce stade, les contrats d'approvisionnement en matières premières ne sont pas finalisés. « Des lieux de production localisés en Australie, Nouvelle-Calédonie, Brésil et en Indonésie sont en cours d'évaluation, sur la base de critères industriels et environnementaux », souligne le dirigeant qui totalise vingt-cinq ans d'expériences professionnelles dans l'industrie à différents postes de direction générale (Michelin, Sandvik, Xstrata, Vale).

## Environnement

Electro Mobility Materials Europe assurera la construction et l'exploitation du site industriel bordelais. La décision finale d'investissement est prévue avant l'été 2024. Les travaux sont annoncés pour une durée prévisionnelle de trente mois à partir de l'obtention des différents permis et autorisations. Le chantier mobilisera jusqu'à un millier de personnes en phase de pic. Quid des impacts sur le trafic routier, le bruit et les nuisances environnementales ? « Une attention particulière sera portée sur ces points, plaide l'entrepreneur. La conception du site fera appel aux meilleures pratiques pour préserver le respect des milieux : sols, air, eau. » Il promet encore une intégration paysagère, visuelle et sonore de l'architecture de l'usine. En outre, le site ambitionnera le « net zéro carbone », c'est-à-dire aucune émission directe de gaz à effet de serre au sein de son périmètre. Les coûts directs de construction devraient avoisiner 300 millions d'euros. Les chiffrages sont en cours de finalisation. Un consortium d'investisseurs industriels et financiers franco-suisse renforcé par des institutions bancaires publiques et privées travaille sur ce projet. L'État mettra-t-il la main au porte-monnaie ? « L'instruction du dossier est en cours par les services de ministère de l'Économie et des Finances, dans le cadre du dispositif instauré par la loi industrie verte du 22 octobre 2023 », répond l'entrepreneur. Localement, Antonin Beurrier dit avoir présenté son dessein à la Région Nouvelle-Aquitaine et à Bordeaux Métropole. Il se positionne en soutien de la filière régionale Battena (vaste plan de formation dans le domaine des batteries).

**« Grâce à ce type d'usine, on maîtrise les matériaux critiques et la technologie de leur transformation »**

# Lieu d'implantation du projet EMME<sup>(1)</sup>



## 200 emplois directs

Dès le démarrage de l'activité, EMME prévoit la création de 200 emplois directs, dont 60 % à haut niveau de technicité, sans compter les emplois induits. « Le site sera classé Seveso par la nature de sa production et des réactifs utilisés via le procédé de chimie minérale », informe la société dans sa déclaration d'intention. Autre élément, la priorité donnée à la voie maritime et fluviale devrait augmenter le trafic de conteneurs du Port de Bordeaux d'environ 20 %. Le fret ferroviaire depuis Bassens sera sollicité.

« Ce projet industriel est considéré comme stratégique par l'État en matière de renforcement de la souveraineté industrielle du pays. Grâce à ce type d'usine, on maîtrise les matériaux critiques et la technologie de leur transformation tout en divisant par cinq l'empreinte carbone du nickel et du cobalt entrant dans la composition des batteries », avance Antonin Beurrier, qui va devoir se frotter à la concurrence asiatique.

Béatrice de François, maire de Parempuyre, considère cette installation éventuelle comme une « opportunité d'aménagement » pour le territoire métropolitain et une « chance » pour sa commune, plutôt pauvre en foncier industriel. En effet, la plupart des terrains du GPMB ciblés sont localisés dans sa ville, Blanquefort n'étant concerné qu'à la marge. « C'est un dossier soutenu par l'État et le Port de Bordeaux, avec un enjeu fort de souveraineté industrielle et de transition énergétique. En matière d'emploi et de recettes fiscales via la taxe foncière, les perspectives sont également intéressantes », commente l'élue.

Publié le 29/03/2024 – Sud-Ouest – Olivier Delhoumeau