

PROJET DE MÉGA-USINE AU PORT DE GRATTEQUINA

Pas de levée de boucliers mais des questions

Xavier Sota, x.sota@sudouest.fr



Projection du site d'EMME en bord de Garonne, dont la concertation a démarré. CABINET D'ARCHITECTES JDS FRANCE

Le projet d'usine de conversion de nickel pour batteries entre Parempuyre et Blanquefort soulève des interrogations, des inquiétudes et des oppositions

Les réunions de concertation sur le projet d'usine Electro Mobility Materials Europe (EMME), dont l'implantation est prévue sur le terminal portuaire de Blanquefort-Parempuyre (Grattequina), se poursuivent. S'esquissent déjà des interrogations, des inquiétudes et même une franche opposition. Un credo entonné par la Sepanso, l'association qui a choisi de « s'opposer vivement ».

Le projet, qui est aussi un « objet politique » émergent, est évidemment suivi de près par les collectivités, que ce soit la Région ou Bordeaux Métropole. Il pose la question du sens que l'on souhaite donner à l'expression « transition écologique », un débat qui traverse les différents mandats, en particulier du côté de l'Agglomération, où la majorité socialiste écologiste a déjà eu l'occasion d'afficher ses différents points de vue sur l'aéronautique ou la LGV.

Zone inondable

EMME souhaite implanter une activité de conversion de nickel et de cobalt, qui entrent dans la composition des batteries des véhicules électriques. Le marché est en pleine croissance, avec la perspective de l'interdiction par l'Union européenne des véhicules thermiques en 2035. Cela se double d'un enjeu de « souveraineté industrielle » : 90 % des véhicules hybrides ou électriques ont des batteries et des composants fabriqués en Chine.

Pour implanter cette usine en Gironde, l'investissement pourrait se chiffrer à 300 millions d'euros, avec à terme la création potentielle de 200 emplois. L'usine girondine viendrait alimenter les quatre « gigafactories » qui vont s'implanter « dans la vallée des batteries » dans le nord de la France. Plusieurs territoires étaient en concurrence pour accueillir l'usine, mais les rives de la Garonne constituent le premier choix de l'industriel. Revers de la médaille, il s'agit d'une usine classée Seveso seuil haut. Pas de risque d'explosion comme AZF à Toulouse, mais des risques de pollution dans le milieu naturel, liés à l'utilisation du dioxyde de soufre.

Et puis, le site envisagé est en zone inondable

Calendrier

Ces questions émergent dans le cadre des concertations en cours. D'autres étapes suivront ? « Le révélateur sera l'enquête publique, prévient Véronique Ferreira, maire PS de Blanquefort et vice-présidente de Bordeaux Métropole. Il y a encore un certain nombre de questions, ce qui est normal à ce stade dans le cadre d'un projet industriel. Et je fais partie de ces élus qui se battent pour la réindustrialisation. » Avis favorable donc ? « On le donnera quand on aura l'ensemble de la copie. »

Un certain nombre de sujets appellent des éclaircissements : protection du milieu, compensations écologiques, taille du site... Les évolutions à moyen terme, la perspective d'en faire un site de recyclage de batteries intéressent au plus haut point les élus. La Métropole veut donc se positionner en partenaire « attentif et exigeant », mais entend aussi mettre tout en œuvre pour voir l'usine s'installer. Un reproche à ce stade : le calendrier retenu. Et le sentiment que cette affaire est traitée sous les radars, depuis des mois entre l'État, le Port autonome et l'entreprise. « Il y aurait tout eu à gagner à travailler en amont avec les collectivités. C'est toujours un peu compliqué d'arriver en réunion publique avec des questions qui peuvent, à ce stade, ne pas avoir de réponses. Ça ne rassure pas la population. On aurait pu arriver à l'automne avec un dossier plus abouti », regrette un maire de l'agglomération.

Pas de risque d'explosion comme AZF à Toulouse, mais des risques de pollution dans le milieu naturel

Casus belli

Reste que le coup est parti. Mardi, Pierre Hurmic, le maire écologiste de Bordeaux et premier vice-président de la Métropole, a reçu Antonin Beurrier, le PDG d'EMME. Pas de levée de boucliers de son côté, mais encore des interrogations. « Il n'y a pas de tabou à voir des territoires d'industrie qui accompagnent la transition écologique. Devrait-on laisser ce marché aux Chinois ? », interroge un membre de son entourage. À ce stade, le dossier n'a pas rejoint la LGV dans l'armoire à casus belli de la majorité métropolitaine.

Patrick Bobet, chef de file de l'opposition au sein du groupe Métropole commune(s) et conseiller délégué à l'industrialisation, y voit lui aussi « un enjeu de souveraineté. On ne se passera pas de la voiture. La décarbonation passe par les véhicules électriques. Ça n'aurait pas de sens écologique de rouler en électrique avec des batteries chinoises. Je comprends les réticences. Il faut se border un maximum sur les risques que cela engendre. Mais il faut aussi savoir en prendre. Si Pasteur n'en avait pas pris avec sa vaccination où en serions-nous ? » Les discussions vont se poursuivre, avant l'enquête publique, le dépôt de permis de construire espéré en 2025 et l'enquête de l'Autorité environnementale. Un feuilleton ne fait que commencer.

« Ça n'aurait pas de sens écologique de rouler en électrique avec des batteries chinoises »

Publié le 25/04/2024 – Sud-Ouest – Xavier Sota