

 BORDEAUX MÉTROPOLE	EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE BORDEAUX METROPOLE	<i>Délibération</i>
	Séance publique du 26 septembre 2025	N° 2025-523

Convocation du 19 septembre 2025

Aujourd'hui vendredi 26 septembre 2025 à 09h30 le Conseil de Bordeaux Métropole s'est réuni, dans la Salle du Conseil sous la présidence de Madame Christine BOST, Présidente de Bordeaux Métropole.

ETAIENT PRESENTS :

M. Dominique ALCALA, Mme Géraldine AMOUROUX, Mme Stephanie ANFRAY, M. Christian BAGATE, Mme Amandine BETES, Mme Claudine BICHET, Mme Brigitte BLOCH, M. Patrick BOBET, Mme Christine BONNEFOY, Mme Christine BOST, Mme Pascale BOUSQUET-PITT, Mme Fatiha BOZDAG, Mme Myriam BRET, Mme Pascale BRU, M. Eric CABRILLAT, Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE, M. Alain CAZABONNE, M. Olivier CAZAUX, M. Thomas CAZENAVE, M. Gérard CHAUSSET, Mme Camille CHOPLIN, Mme Typhaine CORNACCHIARI, M. Didier CUGY, Mme Laure CURVALE, Mme Béatrice DE FRANÇOIS, Mme Nathalie DELATTRE, M. Stéphane DELPEYRAT-VINCENT, M. Gilbert DODOGARAY, M. Christophe DUPRAT, M. Jean-François EGRON, M. Olivier ESCOTS, Mme Anne FAHMY, M. Bruno FARENIAUX, M. Loïc FARNIER, Mme Véronique FERREIRA, M. Jean-Claude FEUGAS, Mme Françoise FREMY, M. Alain GARNIER, M. Guillaume GARRIGUES, Mme Anne-Eugénie GASPARD, Mme Daphné GAUSSENS, M. Nordine GUENDEZ, M. Maxime GHESQUIERE, M. Frédéric GIRO, M. Laurent GUILLEMIN, Mme Fabienne HELBIG, M. Pierre HURMIC, Mme Delphine JAMET, Mme Sylvie JUQUIN, Mme Sylvie JUSTOME, Mme Andréa KISS, M. Michel LABARDIN, M. Patrick LABESSE, Mme Fannie LE BOULANGER, Mme Harmonie LECERF MEUNIER, Mme Anne LEPINE, Mme Zeineb LOUNICI, M. Matthieu MANGIN, M. Jacques MANGON, M. Guillaume MARI, M. Stéphane MARI, M. Baptiste MAURIN, Mme Claude MELLIER, M. Fabrice MORETTI, M. Marc MORISSET, M. Pierre De Gaétan N'JIKAM MOULIOM, Mme Marie-Claude NOEL, M. Patrick PAPADATO, Mme Céline PAPIN, Mme Pascale PAVONE, M. Nicolas PEREIRA, M. Stéphane PFEIFFER, M. Michel POIGNONEC, M. Philippe POUTOU, M. Jean-Jacques PUYOBRAU, Mme Isabelle RAMI, M. Benoît RAUTUREAU, M. Franck RAYNAL, M. Bastien RIVIERES, M. Clément ROSSIGNOL-PUECH, Mme Karine ROUX-LABAT, M. Alexandre RUBIO, Mme Nadia SAADI, Mme Béatrice SABOURET, M. Emmanuel SALLABERRY, Mme Brigitte TERRAZA, M. Serge TOURNERIE, M. Jean TOUZEAU, M. Thierry TRIJOULET.

EXCUSE(S) AYANT DONNE PROCURATION :

Mme Simone BONORON à M. Guillaume GARRIGUES

M. Max COLES à M. Fabrice MORETTI

Mme Eve DEMANGE à M. Olivier CAZAUX

M. Radouane-Cyrille JABER à Mme Brigitte BLOCH

Mme Nathalie LACUEY à Mme Françoise FREMY

M. Gwénaél LAMARQUE à Mme Daphné GAUSSENS

M. Thierry MILLET à M. Christian BAGATE

M. Jérôme PEScina à M. Eric CABRILLAT

M. Patrick PUJOL à M. Michel POIGNONEC

Mme Marie RECALDE à M. Gérard CHAUSSET

M. Michael RISTIC à Mme Sylvie CASSOU-SCHOTTE

M. Fabien ROBERT à M. Emmanuel SALLABERRY

M. Jean-Baptiste THONY à Mme Camille CHOPLIN

M. Jean-Marie TROUCHE à Mme Géraldine AMOUROUX

Mme Josiane ZAMBON à M. Alexandre RUBIO

EXCUSE(S) EN COURS DE SEANCE :

Mme Fabienne HELBIG à partir de 16h45

M. Michel POIGNONEC à partir de 12h40

LA SEANCE EST OUVERTE

Accusé de réception en préfecture
033-243300316-20250926-lmc1111669-DE-1-1
Date de télétransmission : 03/10/2025
Date de réception préfecture : 03/10/2025
Publié : 03/10/2025

	Conseil du 26 septembre 2025	<i>Délibération</i>
	Direction Développement Economique	N° 2025-523

Projet d'unité de conversion de Cobalt et Nickel - Société ELECTRO MOBILITY MATERIALS EUROPE (EMME) - Demande d'Autorisation Environnementale déposée le 7 août 2025 - Avis

Monsieur Patrick BOBET présente le rapport suivant,

Mesdames, Messieurs,

Le porteur de projet a déposé le 8 juillet 2025 auprès des services de l'Etat le dossier de demande d'autorisation environnementale.

Concernées réglementairement par la nomenclature des installations classées, par courrier en date du 7 août 2025, les services de la DREAL ont sollicité Bordeaux Métropole et les villes de Bordeaux, Parempuyre, Blanquefort, Saint-Louis-de-Montferrand, Bassens, Ambarès pour recueillir leurs observations sur ce dossier. La délibération sera jointe au dossier d'enquête publique qui devrait débiter fin 2025.

I. Un projet industriel stratégique

1/ La description de l'activité industrielle

EMME (Electro Mobility Materials Europe) est un projet d'usine de conversion de nickel et de cobalt en sulfates pour fabriquer des batteries des véhicules électriques. Le projet inclut également la création d'un laboratoire en science des matériaux et un centre de recyclage, permettant de réutiliser une partie du cobalt et du nickel présent dans les batteries.

Le process de l'usine correspond à la deuxième étape de la chaîne de fabrication des batteries électriques, c'est-à-dire la transformation de la matière première (MHP) en sulfates de nickel et cobalt. L'utilisation de matériaux recyclés positionne également le projet en fin de chaîne de valeur après l'usage de la batterie.

2/ Le lieu d'implantation

Le site appartient au grand port maritime de Bordeaux, en bordure de la Garonne, à cheval sur les communes de Parempuyre et de Blanquefort, sur 32 hectares. Il est desservi par le ponton Grattequina, modernisé en 2014 par le GPMB en partenariat avec la Région Nouvelle Aquitaine et Bordeaux Métropole, permettant l'acheminement par le fleuve en phase travaux et en phase d'exploitation.

Les sites explorés et non retenus sont brièvement présentés dans le dossier. Le choix de ce site a été guidé par une étude de la banque publique d'investissement, étude qui n'est pas jointe au dossier.

3/ Le caractère stratégique d'EMME

Le projet EMME :

- A reçu la qualification de projet stratégique en mars 2024 par le ministère de l'Economie et des Finances ;

- Est reconnu d'envergure nationale ou européenne d'intérêt général majeur par un arrêté du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires du 31 mai 2024 ;
- A été sélectionné par le gouvernement lors de l'évènement « Choose France » du 13 mai 2024 ;
- A obtenu le soutien de la Région Nouvelle-Aquitaine dans le cadre de la politique de soutien de la filière régionale des batteries ;
- A obtenu un crédit d'impôt « loi industrie verte » par décret du 31 décembre 2024,
- A été déclaré Projet d'Intérêt National Majeur (PINM) par décret du Premier Ministre le 5 septembre 2025.

Ce projet répond à un double enjeu :

Enjeu 1 : La souveraineté industrielle au niveau européen et français.

L'industrie automobile est particulièrement impactée par la décision de l'Union Européenne de l'électrification des transports et de l'interdiction de la vente des véhicules thermiques en 2035.

Ce projet est stratégique pour la filière qui est actuellement dominée par la Chine, que ce soit par l'évolution technologique, mais également par sa structuration géographique. Cette domination présente plusieurs conséquences pour l'Union Européenne : une situation de dépendance sur les prix et volumes, une concurrence biaisée par les subventions accordées par le gouvernement chinois, des opérations basées en Asie de nature à générer des émissions élevées de gaz à effet de serre et des violations des droits sociaux dans ces régions.

En réponse, l'Union Européenne a mis en place plusieurs réglementations visant à renforcer sa souveraineté, et a fixé des objectifs pour déplacer les capacités de raffinage en amont dans l'UE et a classé plusieurs matériaux, dont le nickel et le cobalt, comme matériaux critiques stratégiques.

Le projet EMME s'inscrit dans cette démarche. Le projet pourrait couvrir entre 20 % et 30 % des besoins français en nickel et cobalt d'ici 2030.

Le porteur de projet s'est engagé à ne s'approvisionner qu'auprès de producteurs de minerais évalués conformes aux critères du référentiel IRMA, référentiel international d'audit définit pour les mines, des critères de production assurant le respect des salariés, de l'environnement et des populations environnantes.

Enjeu 2 : La réduction de l'empreinte carbone de la production de batteries.

EMME participe à la chaîne de production des batteries à base de nickel-manganèse-cobalt (NMC).

Le projet s'inscrit dans les actions du PCAET métropolitain, notamment l'objectif 7 qui vise à développer les filières de transition. En effet, il permet au territoire de disposer de ressources essentielles pour assurer la transition énergétique vers un parc automobile électrique.

Cette activité industrielle contribue à la décarbonation de la chaîne de production d'une batterie électrique et participe ainsi à la transition énergétique en matière de mobilité, c'est un levier essentiel pour réduire les émissions de CO2. L'achat d'une batterie produite en Europe permet de réduire son empreinte carbone comparativement à l'achat d'une batterie en Chine, où les centrales fonctionnent au charbon.

Également, le projet EMME s'inscrit dans une démarche de recyclage. Le process a été conçu pour pouvoir dès le démarrage de l'usine traiter des matières premières issues du recyclage, sans avoir à modifier ou à adapter le process. Le site pourra donc dès le démarrage de l'usine traiter des concentrés métalliques contenant du nickel et cobalt provenant du recyclage des batteries. L'intention de EMME est d'utiliser au maximum ce type de matière première pour maximiser le contenu recyclé des produits finis.

4/ Les retombées pour le territoire

La société EMME estime que sa contribution devrait être de l'ordre de 20 M€ par an, dont 12M€ de fiscalité nationale et 5M€ de contributions sociales, le solde se répartissant entre les différentes composantes de la fiscalité locale.

Une partie des coûts de l'investissement initial profitera aussi à l'économie locale, notamment le génie civil et une partie de la construction. L'entreprise fait valoir au même titre sa contribution à l'économie locale en phase d'exploitation, au travers des salaires qu'elle servira directement à ses salariés ou indirectement, notamment par ses contrats avec ses sous-traitants, ou au travers de ses achats de services ou de consommables (30M€/an).

Le calcul de la taxe foncière sur les propriétés bâties et la cotisation foncière de l'entreprise est en cours. Un détail financier plus précis doit être produit par le porteur de projet pour les estimer.

Le projet devrait générer environ 500 emplois : 200 emplois directs et environ 300 emplois indirects. Les 2/3 de ces emplois sont des emplois de techniciens et d'employés qualifiés. Durant la phase chantier, 1000 emplois seront mobilisés pendant deux ans. Le porteur de projet s'est engagé, durant la phase de concertation, à privilégier les emplois locaux en phases chantier et exploitation, à performances comparables. Durant la concertation, le porteur de projet s'est par ailleurs engagé à travailler de concert avec les antennes de France Travail des communes avoisinantes pour lister les compétences recherchées en phases travaux et exploitation.

II. Les points d'attention

Certains points d'attention méritent d'être mis en exergue comme l'anticipation, la prévention et le suivi rigoureux dans la gestion des risques environnementaux.

1/ Le site

Le site proposé est situé en bord de Garonne en zone inondable.

Bordeaux Métropole demande que soit présentée une analyse circonstanciée des autres sites étudiés, comprenant les impacts environnementaux générés par le projet EMME pour chacun d'entre eux. Cette analyse doit permettre de justifier le choix par le porteur de projet du lieu d'implantation sur les communes de Parempuyre et de Blanquefort, sur un site inondable proche d'un site Natura 2000.

2/ Le transport

Une vigilance toute particulière est attendue sur le sujet du transport, que ce soit en phase chantier ou en phase exploitation, sur les deux rives.

Le transport sera réalisé majoritairement par voie fluviale en phase chantier et exploitation. Bordeaux Métropole demande que lui soit confirmé la priorisation de la voie fluviale de manière pérenne.

Les travaux visant à raccorder EMME au poste électrique du Pian Médoc induisent 15 mois de travaux. Un plan de circulation permettant de limiter l'impact sur le trafic devra être travaillé entre les communes, Bordeaux Métropole et RTE.

S'agissant des travaux de l'usine, le bilan de la concertation fait état de la volonté de la société EMME d'assurer à plus de 90% l'approvisionnement du remblai par voie fluviale, ce qui est une bonne chose, une consultation européenne a d'ailleurs été lancée dans cet objectif. Néanmoins, le reste du remblai pourrait être acheminé par route, notamment pour tenir compte de la qualité des matériaux disponibles localement. Il conviendra de suivre attentivement les impacts liés au trafic routier, notamment en termes de nuisances pour les riverains.

Les modules nécessaires à la construction de l'usine seront acheminés par voie fluviale.

Le porteur de projet prévoit 1000 emplois sur site pour la phase construction. Bordeaux Métropole demande qu'une évaluation soit faite concernant l'impact sur la circulation routière de ces déplacements.

D'une manière générale, un calcul de rotation routière globale est nécessaire, dans toutes ses composantes, notamment les camions de matériaux, de déchets, de personnel, que ce soit en phase travaux et en phase exploitation.

3/ Le risque inondation

Le projet est concerné par le plan de prévention du risque inondation (PPRI) des communes de Blanquefort et Parempuyre. L'emprise des aménagements est située sur une zone constructible sous conditions. Les travaux de remblaiement et de remodelage y sont autorisés sous conditions d'obtention des autorisations environnementales nécessaires à leur mise en œuvre.

Sur la base du projet initial, un travail itératif de recherche de mesures compensatoires a été engagé. Le projet aujourd'hui présenté comprend une forte réduction de l'emprise du projet par rapport à l'emprise initiale, ainsi qu'une bande d'écoulement située entre le remblai et le terminal portuaire de Parempuyre Blanquefort. En prenant en compte ces aménagements, on observe une réduction des impacts notamment dans le cadre du scénario « défaillance généralisée des digues ». L'étude produite montre une prise en compte et une gestion adaptée du risque, avec notamment la création d'un ouvrage de transparence hydraulique pour maintenir l'écoulement naturel des eaux. On peut noter que pour l'ensemble des scénarii étudiés par cette étude, aucun impact n'est observé sur la presqu'île d'Ambès et en rive droite de la Garonne.

Cependant, les conclusions se basent uniquement sur les impacts obtenus pour la configuration réglementaire du PPRI, c'est-à-dire pour l'événement de référence « TEMPETE +20cm » avec défaillance généralisée des digues. Les impacts résiduels sont limités à + 2cm sur des terres agricoles sans enjeux bâtis en bordure des terrains appartenant au port pour ce scénario.

L'étude hydraulique montre que les impacts les plus importants sont obtenus pour les configurations générant les débordements les plus faibles sur le secteur, notamment en l'absence de défaillance des protections correspondant à la configuration la plus réaliste, puisque des digues sont présentes sur le secteur. Pour cette configuration, le projet induit des impacts non négligeables sur la zone de stockage sud-ouest des marais (rehausse des niveaux d'eau de plus de 25 cm) et des baisses sur la zone de stockage nord-ouest, modifiant ainsi de manière substantielle le fonctionnement hydraulique du secteur et pouvant engendrer des problématiques supplémentaires et récurrentes d'inondation sur un secteur déjà sensible.

Bordeaux Métropole souhaite qu'une analyse détaillée des impacts générés par le projet sur les différents enjeux notamment au droit des différents enjeux bâtis soit réalisée pour l'évènement TEMPETE+20cm sans défaillance des protections, ou pour un évènement encore moins important, de type tempête 1999.

Également, au vu du risque en jeu et de ses éventuels impacts, Bordeaux Métropole demande un avis complémentaire sur toutes les hypothèses envisageables de la part d'un tiers indépendant de la société de projet EMME. Cet avis pourrait par exemple être donné par le Conseil Scientifique de l'Estuaire de la Gironde (CSEG), conseil consultatif mandaté par l'État pour éclairer ses décisions sur les activités et travaux susceptibles d'avoir un impact sur les milieux de l'Estuaire de la Gironde.

Bordeaux Métropole demande un éclaircissement sur les besoins et les modalités d'accès à l'usine en cas d'inondation, en particulier en cas d'impossibilité d'utiliser les voies d'accès terrestres.

Enfin, l'accès permanent aux digues et cours d'eau devra être garanti pour les services de gestion métropolitaine et locale, afin d'assurer la maintenance et la surveillance des infrastructures et digues.

4/ L'alimentation en eau, la défense incendie, l'assainissement et les eaux pluviales

L'objectif est que l'alimentation des eaux industrielles soit assurée en premier lieu par les eaux pluviales collectées sur le site et en deuxième lieu en réutilisant les eaux usées traitées par la station de traitement intercommunale de Blanquefort. L'étude de faisabilité est en

cours, elle nécessite notamment de réaliser un suivi de la qualité des eaux pendant un an. Bordeaux Métropole demande que la transmission et l'analyse de cette étude soient effectuées pour se prononcer sur ce point. Ce branchement ne pourra être fait qu'une fois les travaux d'extension de la station achevés.

L'eau ne pourrait être pompée dans la Garonne qu'en troisième lieu et en cas d'indisponibilité de la station de Blanquefort. Bordeaux Métropole porte l'exigence d'avoir confirmation de la faisabilité technique de cette dernière hypothèse de pompage de l'eau dans la Garonne (la Garonne étant un environnement complexe et les solutions de pompage étant coûteuses).

La défense incendie ne pourra pas être couverte par le réseau d'eau potable. Elle devra être assurée par l'implantation de 13 hydrants alimentés par de grosses cuves. Bordeaux Métropole rappelle que ce dispositif devra être validé par les services du SDIS.

S'agissant des eaux souterraines, la nappe superficielle des remblais est présente aux alentours de -0,7 à -1,85 m de profondeur, les eaux sont drainées par un fossé traversant l'emplacement de la future usine puis se rejettent au milieu naturel. Le fossé sera détourné au pied du futur remblai et d'autres mesures vont être prises pour réduire les impacts potentiels (réseau vertical de drainage, réseau de surveillance de la qualité des eaux souterraines de la nappe superficielle et de la nappe alluviale, dispositifs de prévention et de traitement des pollutions accidentelles et diffuses, modalités de stockage des produits dangereux ...).

S'agissant des eaux superficielles, en aval immédiat du projet, la Garonne présente un état physico-chimique et chimique médiocre lié à un excès de nutriments. Le maintien et l'amélioration de la qualité des eaux est un enjeu élevé. De plus, le secteur présente un maillage hydrologique composé de Jalles et de fossés de drainage. Les Jalles contribuent au maintien de la biodiversité locale et des activités agricoles. Les effluents qui seront générés par l'exploitation du site sont des eaux industrielles composées des effluents des unités de filtrations de l'eau brute de la Garonne et des purges de circuit auxiliaires du procédé, des eaux sanitaires domestiques, des eaux pluviales. Le point de rejet en Garonne sera commun pour les eaux industrielles et les eaux sanitaires en bordure Nord-Est de la plateforme portuaire.

Concernant l'ensemble des eaux souterraines, Bordeaux Métropole souhaite que soit garantie la réalisation de l'ensemble des mesures de protection prescrites à la fois dans le cadre du fonctionnement de l'usine mais aussi en cas de dysfonctionnement ou d'accident. Ces garanties concernent tout particulièrement la Garonne mais également le maillage des Jalles et les fossés de drainage.

La parcelle se trouve en zone d'assainissement non collectif, ce qui exclut tout raccordement au réseau public d'eaux usées, situé à une distance trop importante et déjà saturé une grande partie de l'année. Bordeaux Métropole rappelle la nécessité qu'une station d'épuration soit installée sur site, comme mentionné dans le dossier, avec un traitement spécifiquement adapté aux produits chimiques utilisés, afin d'éviter toute pollution de la Garonne. Les autorisations nécessaires seront délivrées par la DREAL, qui assurera des contrôles réguliers pour garantir le respect des arrêtés en vigueur et de la réglementation applicable.

En cas de forte pluie, Bordeaux Métropole demande la garantie qu'une solution de filtrage et de stockage des eaux pluviales excédentaires soit prévue sur site, conformément au plan local d'urbanisme.

5 / Le classement SEVESO

Le site est classé SEVESO seuil haut. Le porteur de projet a produit une étude de danger, cette dernière analyse les risques présentés par les installations et activités du site en cas d'accident ou de dysfonctionnement. Cette étude démontre la maîtrise des risques d'accidents majeurs et présente les mesures de prévention des risques.

Concernant les risques environnementaux, les scénarii d'accident industriel sont pour la plupart sans conséquence environnementale ou classés comme acceptables par l'étude de dangers, sous réserve de la mise en œuvre des mesures de maîtrise des risques.

Ainsi, bien que certains scénarii de fuite ou de rupture de canalisation de produits chimiques soient considérés comme extrêmement peu probables, il existe des risques environnementaux si des mesures conséquentes de maîtrise des risques ne sont pas prises par l'exploitant.

Bordeaux Métropole demande à l'exploitant de mettre en œuvre les mesures de maîtrise des risques maximales pour la protection des intérêts environnementaux et de les faire connaître.

Aussi, une prise en compte dès à présent des normes de sécurité pour les activités de recyclage selon les 3 scénarios est attendue du porteur de projet.

6/ Les milieux naturels et zones humides

L'étude environnementale appréhende les enjeux écologiques du site dans toutes ses composantes : la faune, la flore, les milieux naturels et les zones humides. La séquence Eviter – Réduire – Compenser – Accompagner est explicitée.

En termes d'habitats aquatiques et humides, on trouve des habitats humides le long des Jalles qui traversent le site et des forêts mixtes inondables typiques des grands fleuves à la sensibilité élevée. Les impacts bruts du projet sont ainsi la destruction ou dégradation physique des habitats naturels ou d'habitats d'espèces et la dégradation des fonctionnalités écologiques. Concernant les amphibiens et les reptiles, les impacts résiduels restent forts pour certaines espèces malgré la mise en place de mesures de réduction des risques. D'autre part, le site présente des habitats fonctionnels intéressants pour tout un cortège d'espèces protégées et patrimoniales d'oiseaux (présence sur une partie du site de la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) Natura 2000 de La Garonne).

Un dossier de demande de dérogation à la réglementation sur les espèces protégées et leurs habitats est ainsi requis pour les cortèges avifaunistiques (oiseaux) des milieux ouverts et semi-ouverts et cortège des amphibiens, puisque leur habitat de reproduction (culture et fossés principalement) est impacté.

Concernant les zones humides, le porteur de projet propose que les 14.82 hectares impactés soient compensés par une surface de 22.49 hectares, conformément à la réglementation en vigueur. Il convient de souligner que l'emprise du projet a évolué pour éviter davantage l'impact sur les milieux. Toute nouvelle évolution allant dans ce sens sera bienvenue, ou toute adaptation pour éviter les enjeux écologiques les plus forts.

Des mesures sont proposées pour compenser les impacts sur la biodiversité et les zones humides, Bordeaux Métropole demande que soit démontré que les mesures de compensation sont compatibles avec le document d'objectifs Natura 2000 du site « La Garonne ».

La phase travaux sera une étape décisive pour réduire les impacts sur la biodiversité. La dimension du projet, et notamment les dimensions importantes de remblaiement, nécessiteront une attention particulière, que ce soit pour la délimitation du chantier, des voies d'accès, du stationnement des véhicules ou encore du stockage de matériaux.

Bordeaux Métropole demande que des garanties circonstanciées sur les mesures de protection et de réduction des risques concernant l'ensemble des milieux (sol / air / eau / faune - flore / paysage / bruit) soient données aux collectivités impactées par EMME.

S'agissant des enjeux particuliers liés aux nappes phréatiques, Bordeaux Métropole demande la garantie de réalisation de l'ensemble des mesures de protection prescrites à la fois dans le cadre du fonctionnement de l'usine mais aussi en cas de dysfonctionnement ou d'accident. Il en va de même pour le maillage des Jalles et les fossés de drainage.

S'agissant des enjeux particuliers concernant la Garonne qui présente déjà un état physico-chimique et chimique médiocre, Bordeaux Métropole attire l'attention sur le strict respect des seuils réglementaires des rejets aqueux.

S'agissant de la faune et de la flore impactées par le projet, Bordeaux Métropole demande des garanties sur la réalisation des aménagements tels que le balisage des secteurs sensibles.

Par ailleurs il est nécessaire que des garanties précises et détaillées soient apportées sur les mesures de compensation écologique (zones humides restaurées ou recrées à proximité du site par exemple).

7/ Le raccordement électrique

Le dossier comporte une étude d'impact de RTE, qui semble engagé à raccorder le site de EMME en 2027. Il faudra créer 7 km de ligne HT depuis le poste de Pian-Médoc. L'étude d'impact RTE conclut que la liaison électrique souterraine sera réalisée au droit des voiries routières sur les différents fuseaux proposés lors de la concertation « Fontaine », et n'auront pas d'impact direct sur le milieu naturel en phase d'exploitation. Les impacts potentiels en phase travaux pourront faire l'objet de mesures d'évitement et de réduction spécifiques afin d'en limiter les conséquences. Aucune incidence liée à la liaison électrique n'est identifiée sur l'aire d'étude, que ce soit en phase chantier ou en phase d'exploitation. Pour autant, le besoin en puissance électrique de l'usine EMME étant très important (30 MW), Bordeaux Métropole demande confirmation de la capacité de RTE à prendre en charge d'autres projets sur le territoire de Bordeaux Métropole, voire girondin.

8/ L'insertion du projet

Le projet est implanté au droit d'une zone de transfert hydraulique en bord de Garonne, soumise au risque d'inondation. La société propose de remblayer 17,5 ha, soit 50% du site, nécessaire à la mise hors zone à risque d'inondation de la future usine, avec +2,5 à 3 m de hauteur de remblais. Par ailleurs, l'impact du projet est fort avec la mise en place d'une plateforme remblayée et des hauteurs de bâtiments administratifs et industriels allant jusqu'à 22 m. et des zones de stockage pouvant atteindre 15 m.

Le projet, d'une hauteur non négligeable, est visible depuis les deux rives. Une attention toute particulière sur le traitement architectural et paysager est attendue. Des échanges itératifs avec les maires des deux communes seront en ce sens nécessaires.

9/ Gouvernance et concertation continue

Dans la continuité de la demande de la saisine de la CNDP par les élus locaux, Bordeaux Métropole sera attentive à ce qu'une concertation continue avec l'ensemble des parties prenantes se poursuive tout au long du projet.

Également, un comité de suivi local devra être mis en place, en présence notamment des collectivités (les communes intéressées par le projet et Bordeaux Métropole), des organisations représentatives de l'intérêt général du territoire, des habitants et des associations du territoire. Ce comité devra se réunir de manière régulière, a minima 4 fois par an, que ce soit durant la phase chantier et d'exploitation.

Ceci étant exposé, il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir, si tel est votre avis, adopter les termes de la délibération suivante :

Le Conseil de Bordeaux Métropole

VU le schéma régional d'aménagement et de développement durable de la région Nouvelle-Aquitaine approuvé le 18 novembre 2024 ;

VU le schéma de cohérence territoriale de l'Aire métropolitaine bordelaise approuvé le 12 mai 2023 ;

VU le plan local d'urbanisme intercommunal de Bordeaux Métropole approuvée le 2 février 2024 ;

VU la décision n° 2024/172/EMME/1 du 4 décembre 2024 de la Commission nationale du débat public, décidant d'organiser une concertation préalable sur le projet EMME, d'usine de conversion de nickel et cobalt pour la production de batteries pour véhicules électriques en Gironde ;

VU l'avis n° 2025/101/EMME/3 du 2 juillet 2025 de la Commission nationale du débat public relatif au projet d'usine de EMME (Electro Mobility Materials Europe) de conversion de nickel et cobalt pour la production de batteries pour véhicules électriques en Gironde ;

VU le courrier du président de la région Nouvelle-Aquitaine en date du 21 juillet soutenant le projet de la société EMME ;

VU le décret n° 2025-915 du 5 septembre 2025 qualifiant de projet d'intérêt national majeur

ENTENDU le rapport de présentation

CONSIDERANT QUE Bordeaux Métropole a été invitée à faire connaître ses observations.

DECIDE

ARTICLE UNIQUE : Au bénéfice des éléments de la présente délibération, il est proposé à votre assemblée d'adopter les exigences de garanties suivantes, adressées au porteur de projet et au préfet de la Région Nouvelle Aquitaine :

- Qu'une analyse circonstanciée des autres sites étudiés, comprenant les impacts environnementaux générés par le projet EMME pour chacun d'entre eux soit présentée ;
- Qu'un avis complémentaire sur le risque et l'impact selon toutes les hypothèses d'inondation soit produit par un tiers indépendant de la société de projet EMME ;
- Que soient communiquées les mesures de maîtrise des risques qui seront prises pour les trois scénarii de fuite ou de rupture de canalisations ;
- Que soit garantie la réalisation de l'ensemble des mesures maximales de protection prescrites à la fois dans le cadre du fonctionnement de l'usine mais aussi en cas de dysfonctionnement ou d'accident s'agissant des enjeux particuliers liés aux nappes phréatiques et de les faire connaître ;
- Que des garanties sur toutes les mesures de protection et de réduction des risques (sol, air, eau, faune, flore, paysage, bruit) soient données aux collectivités impactées par EMME ;
- Que les mesures de compensation écologique soient compatibles avec le document d'objectifs Natura 2000 ;
- Que des garanties précises et détaillées soient apportées sur les mesures de compensation écologique ;
- Que soit garantie la réalisation des aménagements de protection de la faune et de la flore, tel que le balisage des secteurs sensibles ;
- Que la transmission et l'analyse de l'étude de faisabilité sur la réutilisation des eaux soient réalisées avant toute décision ;
- Que soit confirmée la faisabilité technique et économique du pompage de l'eau dans la Garonne ;
- Qu'une station d'épuration adaptée aux produits chimiques soit installée sur site ;
- Qu'une solution de filtrage et de stockage des eaux pluviales excédentaires soit prévue sur site ;
- Que soit vérifié le respect des seuils réglementaires des rejets aqueux dans la Garonne ;
- Qu'une analyse de la capacité de RTE à prendre en charge d'autres projets sur le territoire métropolitain ou girondin soit fournie ;
- Que le transport fluvial soit effectivement mis en œuvre de manière pérenne ;
- Qu'un plan de circulation permettant de limiter l'impact sur le trafic routier soit travaillé entre les communes, Bordeaux Métropole et RTE ;

