



SEPANSO Gironde

Association départementale agréée au titre de la protection de l'environnement
Affiliée à la Fédération régionale SEPANSO Aquitaine (reconnue d'utilité publique)



Une force pour la nature

SEPANSO GIRONDE

1, rue de Tauzia

33 000 BORDEAUX

Sepanso33@sepanso.org

Observations déposées dans le cadre de la concertation préalable organisée par la commission nationale du débat public sur le projet d'implantation d'une unité de conversion de nickel et de cobalt sur le site de Grattequina sur les communes de Parempuyre et de Blanquefort en Gironde

Introduction

Créée en 1975, la SEPANSO Gironde est une association de protection de la nature et de défense de l'environnement, à but non lucratif, indépendante de toute organisation politique ou religieuse. Depuis 2003, elle s'est constituée en fédération départementale pouvant tout à la fois accueillir des associations et des membres individuels.

Elle est [agréée](#) par les pouvoirs publics au titre de la protection de l'environnement, et fait partie de la [fédération SEPANSO Aquitaine](#), reconnue d'utilité publique et elle-même affiliée à la confédération [France Nature Environnement Nouvelle-Aquitaine](#) dont elle est une des trois fondatrices et à [France Nature Environnement](#).

La Sepanso Gironde siège dans de très nombreuses commissions départementales de concertation où elle fait entendre la voix de la protection de l'environnement.

La Sepanso Gironde connaît parfaitement le secteur de Parempuyre et Blanquefort et les enjeux qui concerne la zone, notamment la biodiversité à préserver dans ces zones humides, ceci en raison des liens qui la rattachent à la SEPANSO Aquitaine, gestionnaire de la réserve naturelle des Marais de Bruges qui couvre 265 hectares situés non loin de la zone concernée par le projet EMME.

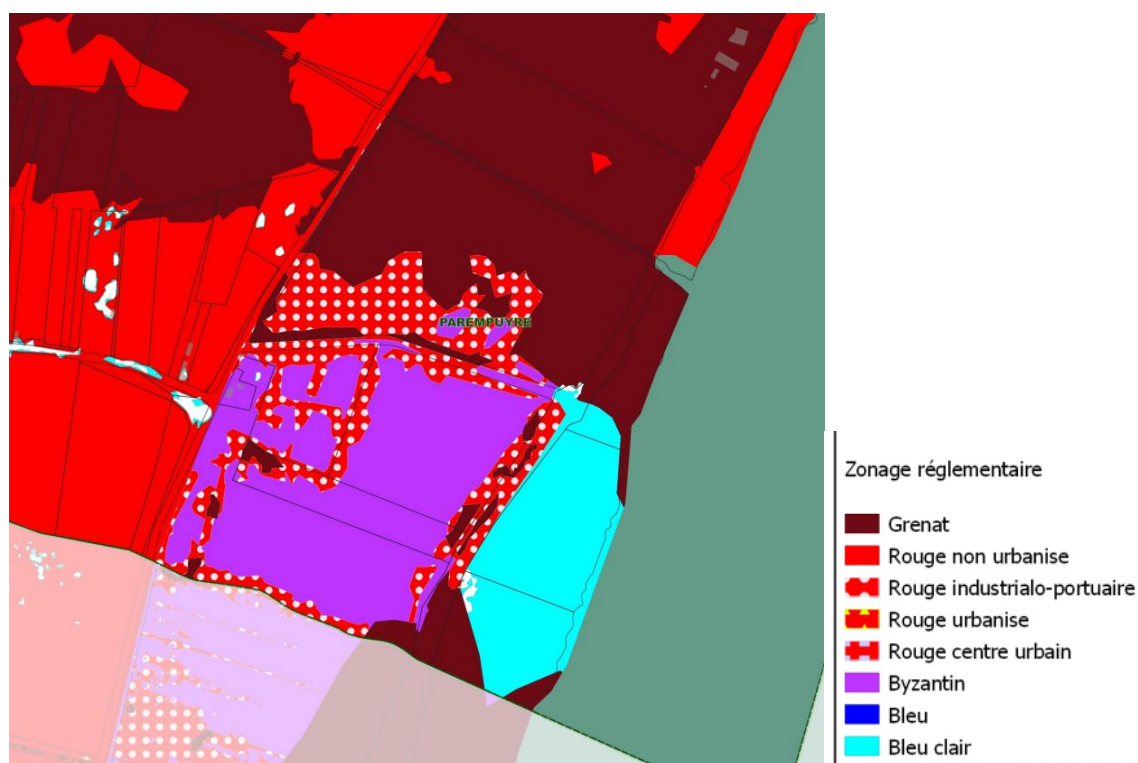
1. Sur le risque inondation et sur la zone choisie.

La zone de Grattequina, choisie pour implanter le projet, est située majoritairement sur Parempuyre avec un petit morceau sur Blanquefort. Elle est classée dans le plan de prévention des risques inondations de Bordeaux Métropole (PPRI), plan revu et approuvé le 23 février 2022.

Il convient de rappeler que cette zone est actuellement inconstructible, car inondable et incluse dans le périmètre du plan de prévention des risques inondation (PPRI) avec des aléas

allant de faible, moyen à fort. Par ailleurs, le Plan Local d'Urbanisme actuel ne permet pas d'implanter l'unité de conversion prévue et une modification de ce PLU serait donc nécessaire.

Il est rappelé sur la note de présentation du PPRI de Parempuyre, en page 6, sur les règles d'urbanisme et de construction que « les collectivités locales sont responsables de la prise en compte du risque d'inondation dans l'application du PPRI dans leur domaine de compétence notamment lors de l'élaboration du PLU » et page 7 l'évidence que « le PLU ne peut pas assouplir les règles du PPRI ».



Outre le fait que la zone est actuellement non urbanisée et que les opérations d'aménagement d'ensemble Industriel Portuaire (OAEIP) ne sont admises que dans le cadre d'objectifs précis qui ne sont pas respectés dans le cas du présent projet, il est également à noter que la zone est entourée de zone rouge non urbanisée et de zones grenat où l'inconstructibilité est de mise. D'ailleurs, si on regarde, l'ensemble de la zone qui borde la Garonne, elle est en zone grenat, preuve que l'inconstructibilité totale devrait être la règle appliquée. Il est à noter que la zone est actuellement une zone naturelle, humide à usage en partie de terres agricoles récemment encore exploitées. Si la zone du quai de Grattequina a servi à décharger du charbon dans les années 1930, il n'y a pas d'activité industrielle à cet endroit et il n'y en a jamais eu (les anciens savaient raison garder). La meilleure preuve est qu'il n'y a à cet endroit ni connexion électrique ni réseau d'alimentation en eau.

Dans un contexte global de réchauffement climatique, de montée du niveau de la mer, d'augmentation de la pluviométrie corroborée par de nombreuses études locales (Étude de l'agence de l'eau Adour Garonne 2024) et internationales qui toutes démontrent que le niveau des crues, le niveau de marnage ne va faire que croître (c'est d'ailleurs ce qui a été souligné par la présentation d'Aldo Sottolichio du Conseil Scientifique de l'estuaire de la Gironde dans

sa présentation lors de la concertation du 17 avril 2025) et que les zones à risques d'inondation sont des zones à protéger et à préserver alors il devient évident **qu'aucune construction** ne doit avoir lieu dans ces zones.

Parmi les très nombreux arguments et textes de loi en vigueur qui permettent et permettront de défendre l'inviolabilité de la zone, nous n'en citerons que quelques-uns. Notamment la présentation faite par Monsieur Stéphane MAÏS de la DDTM de Gironde le 17 avril dernier dans le cadre de la concertation et qui écrit « *une zone inondable, même protégée, reste une zone inondable* ». Tout est dit dans cette simple phrase.

Sachons donc garder nos zones inondables, les préserver, les choyer pour que demain elles protègent la population, les biens, les personnes de toute crue d'importance. Il est temps de tirer les enseignements des inondations meurtrières de l'automne 2024 dans la région de Valence en Espagne où l'artificialisation des zones d'expansion des crues a largement contribué à aggraver le très lourd bilan humain.

Créer un remblai de plus de 500 000 mètres cubes (près de 1 million de tonnes) pour mettre à plus de 6 mètres de hauteur une usine perchée sur des micropieux, y couler du béton, reviendrait en réalité à construire une immense digue empêchant les eaux de s'étaler sur toute la surface remblayée. Nous noterons que si la surface de l'implantation devait être de 14 hectares, un remblai de 6 mètres d'épaisseur ne ferait pas 500 000 mètres cubes, mais 840 000... et que si le sol est préalablement tassé pour éviter qu'il ne s'enfonce sous la pression du remblai et des installations, cela aura eu pour conséquence d'abaisser sa surface. Ainsi, pour obtenir une surélévation de 6 m par rapport au niveau actuel, il faudra un surplus de remblai pour rattraper cet abaissement.

Si le remblai met peut-être à l'abri l'usine, il aura des incidences majeures sur toute la zone. Ce n'est pas parce que l'usine répondra aux critères d'inondation de 1999 + 3, 4 ou même 6 mètres que cette surélévation ne sera pas sans conséquences sur le reste de la zone constituant le lit majeur de la Garonne. Ceux qui habitent en zone inondable le savent bien, ceux qui suivent les compétences des Gémapi ou du Papi, le savent aussi. L'eau reprendra ailleurs la place qu'on lui aura enlevée ici...

À propos de l'étude Artélia présentée le 17 avril 2025 lors de la concertation avec la CNDP, il est évident qu'on ne saurait ici se contenter des informations distillées sans le détail des hypothèses. Sans vouloir remettre en cause leur modèle informatique, il reste un modèle dépendant des hypothèses choisies et des calculs qu'on lui soumet. La zone d'étalement des eaux est, dans la réalité d'une crue, liée à de nombreux facteurs qui se combinent : les conditions météorologiques, la pression barométrique, les conditions de marées, le sens du vent... bien des paramètres qui ne dépendent pas de choix hypothétiques. Aussi La SEPANSO Gironde ne saurait que recommander un avis contradictoire avec une expertise indépendante, autre que celle des cabinets choisis et rétribués par le porteur de projet La lecture documentée des inondations sur zone par l'association les amis de Piétru déposée sur le site de la concertation permet de se faire une idée des aléas climatiques.

Il est essentiel de rappeler les principes législatifs des PPRI. « *Dans les zones non urbanisées, le principe général dans les zones d'aléas fort et très fort est un principe d'interdiction* » et « *les constructions pouvant générer des pollutions en cas d'inondation sont incompatibles avec ces*

zones ». « Les constructions dont les modalités d'accès ne permettent pas aux secours d'intervenir dans des conditions de sécurité satisfaisantes (notamment les voies d'accès en zones inondables) sont interdites. » C'est tout simplement le cas ici.

Ne laissons donc pas ouvrir en Gironde la boîte de Pandore d'une artificialisation polluante et risquée en zone inondable alors que c'est simplement légalement impossible et humainement inconcevable.

2. Sur le risque industriel

La quantité de matières premières, de produits finis et de substances toxiques qui seront stockées sur le site seront considérables. Plus encore que les chiffres (52 000 tonnes de sulfate de nickel et de cobalt stockés sur place dans 2 200 containers à l'air libre, 85 000 tonnes d'acide sulfurique, 65 000 tonnes de soude, 100 000 tonnes de Mixed Hydroyde Precipitate en transit...), c'est la toxicité des produits qui doit interroger en premier lieu. Si le Cobalt est un cancérigène reconnu pour l'homme, si les composés comme l'acide sulfurique ou la soude ont des niveaux de toxicité élevés et sont corrosifs, c'est la présence en bord de Garonne de sulfate de Nickel et de sulfate de Cobalt, deux produits immédiatement miscibles dans l'eau et hautement toxiques pour les milieux aquacoles qui questionne. Car s'il y a bien une règle dans la gestion des risques, c'est de tout faire pour les réduire. Puisque le risque zéro n'existe pas, on essaie de prévenir le risque, d'y répondre, sans hésiter au final à considérer qu'il n'est pas tolérable.

Stocker à proximité immédiate de l'eau, en zone inondable, transporter par voie maritime des produits qui ne doivent absolument pas aller dans l'eau et les contenir dans des bigs bags entassés dans des milliers de containers sur sites paraît être en contradiction avec la moindre prudence. On ne réduit pas le risque... on l'aggrave spontanément en choisissant ce site.

La chute d'un seul container dans la Garonne aurait des conséquences dramatiques. Rappelons que la dilution de 66 tonnes de sulfate de Nickel en Finlande a pollué 35 kilomètres de rivière détruisant immédiatement plus de 10 % de la biodiversité.

Malgré les nombreuses demandes de transparence sur le risque industriel d'EMME, jamais un accident majeur n'a été quantifié, ni ses conséquences. La dose maximale admissible de Nickel dans l'eau potable en France et en Europe par le code de la santé publique est de 20 microgrammes par litre. Un container de 25 tonnes de sulfate de Nickel qui s'y déverserait polluerait donc pour rester dans cette norme 12,5 milliards de m³ d'eau. La perte d'un seul container de sulfate de Nickel peut engendrer une grave pollution. Les risques d'une fuite de produit, d'une malveillance, d'une erreur, d'un accident ne sont pas du tout négligeables.

On peut noter à ce sujet l'absence totale de responsabilité dans la communication du porteur de projet. Les exemples étudiés et présentés en réunion publique le 17 avril 2025 commencent ainsi : *le container qui tombera à l'eau ne sera pas plein, les bigs bags resteront étanches, seul un kilogramme de matière rentrera en contact avec l'eau et on récupérera le container très vite.* La dissolution envisagée est un calcul de laboratoire amplement minimisé.

Non seulement il n'y a aucune transparence sur le risque majeur, mais les exemples présentés sont clairement sous-estimés même en cas d'accident mineur. C'est tout simplement inacceptable en l'état.

Concernant les risques environnementaux, aucune concentration dans l'eau, relative à la toxicité des deux éléments chimiques Nickel et Cobalt, n'a été indiquée lors de la présentation du 2 avril à Blanquefort par Davide Staedler de l'Unil... À la place, un tableau a comparé les conséquences d'une pollution au Nickel ou au Cobalt versus une pollution au Mercure et au Plomb. Là encore, même méthode : minimiser le risque en le comparant avec des substances plus dangereuses non concernées par le projet. C'est un nouveau biais inacceptable ! Les populations et acteurs concernés seraient en droit de connaître les risques d'accident industriel majeur et non la comparaison avec d'autres éléments. Après des accidents comme Tchernobyl, AZF ou l'explosion du port de Beyrouth, on ne peut plus se contenter de minimisation des risques, leurs niveaux doivent être évalués en conséquence.

Dans une zone vulnérable et fragile comme celle dont nous parlons, c'est tout simplement ne pas faire face à la situation et ne pas l'analyser correctement.

De plus dans le cadre de l'implantation de cette usine, l'absence de plan de prévention des risques technologiques (PPRT) pour la population est simplement inconcevable ! Il y a des habitations à des distances courtes de l'usine qui seront clairement concernées en cas d'accidents.

3. Sur l'impact environnemental

L'unité de conversion de nickel et de cobalt est située à proximité immédiate d'une zone Natura 2000 et d'une zone naturelle d'intérêt écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) de type 2. Quand on prend un peu de recul, on se rend parfaitement compte que l'ensemble des terres avoisinantes sont des zones humides et agricoles dans lesquelles la biodiversité est importante et les corridors de passage essentiels pour la faune. Or, cette implantation va littéralement fermer le passage. Les grilles de sécurité, les tuyaux, la lumière, le bruit sont autant d'éléments qui vont perturber irrémédiablement la faune sur plusieurs dizaines d'hectares. Cette zone en bordure de fleuve est essentielle pour les oiseaux, l'étude quatre saisons démontre d'ailleurs la présence de nombreuses espèces faunistiques dont beaucoup sont protégées.

Il s'agit par ailleurs d'un emplacement stratégique pour le tourisme : c'est l'arrivée sur Bordeaux, classée à l'UNESCO, par les bateaux de croisière et c'est le prolongement de vignobles d'exception. Quelle image du fleuve et de sa protection, à l'heure où sa personnalité juridique est mise en avant, renvoyons-nous avec une telle implantation ?

Nul besoin d'en écrire beaucoup plus pour démontrer que cet emplacement n'est simplement pas le bon sur l'aspect environnemental et qu'il ne saurait trouver de justification crédible sur cet espace.

4. Sur l'indépendance énergétique qui est présentée dans le projet

Il convient de s'interroger sur ce qui est appelée l'indépendance énergétique dans ce dossier.

En effet, sous ce prétexte, le porteur de projet semble vouloir tout excuser. Mais de quelle indépendance énergétique parle-t-on exactement ?

Sur la partie approvisionnement, il n'y a aucune indépendance énergétique. Les mines d'extraction qui sont visées sont majoritairement en Indonésie, un peu au Brésil et si un jour c'est possible, en Nouvelle-Calédonie. Autant dire, si on exclut la Nouvelle-Calédonie, que nous dépendons d'autres puissances étatiques que la France ou l'Europe. Il n'y a aucune souveraineté sur l'approvisionnement. Les critères d'achat seront liés à l'usage de normes (ce qui est un minimum en effet pour respecter les droits des travailleurs) en aucun cas à la gouvernance des mines.

L'ancienne usine d'Eramet de Sandouville près du Havre en France a été vendue à un consortium d'Afrique du Sud qui va en modifier le process. L'usine de Goro en Nouvelle-Calédonie (en France aussi) qui fait de l'extraction minière de Nickel et de Cobalt est à vendre après avoir englouti des milliards d'euros de subventions. C'est Abu Dhabi qui semble se positionner...

Des financements français et européens sont distribués à des investisseurs qui se lassent des multiples ratés, en quelques années. La souveraineté de l'approvisionnement n'est en aucun cas garantie. Celle de la fabrication de batterie ne l'est pas plus.

5. Sur la transparence en termes de financement et de retombées économiques

À ce stade, tout reste flou et dans la prospective la plus totale. Un budget qui finalement avoisine les 500 millions d'euros d'investissement avec des centaines de millions d'euros (200 millions ?) d'aides publiques ? Des financements privés qui ne sont pas bouclés puisque les financements publics ne sont pas décidés. Des assureurs qui ne sont pas nommés pour une entreprise polluante, Seveso seuil haut et en zone inondable, des clients qui ne sont jamais cités malgré les demandes, et au final un projet protéiforme qui n'arrête pas de changer.

Il n'y a aucune garantie que ce projet atteigne un jour un niveau de rentabilité qui lui permette de rembourser ses dettes ou d'être en mesure de payer des impôts sur les sociétés. La partie fiscalité en page 8 du document distribué à la concertation préalable mélange tout : des cotisations sociales avec de l'imposition... C'est de la poudre aux yeux. 5 millions d'Euros de charges sociales, ce ne sont pas des impôts, mais des charges sociales... Pour dégager 12 millions d'impôts sur les sociétés, il faudrait démontrer que des entreprises similaires en France dégagent ce même type de bénéfices, ce n'est pas ce qui est fait ici. Évidemment, elles sont actuellement en faillite. EMMÉ dit ne pas avoir demandé de subvention locale sur cette même page, mais les fonds Naco sollicités sur la région n'est-ce pas du local ?

La réalité est que ce projet risque bien de ne jamais rembourser ses dettes publiques et que sa durée de vie sur 50 ans est improbable à ce stade tant les technologies sont mouvantes.

6. Sur la perspective de développement industriel durable.

Sur les batteries de voitures électriques, cible de la conversion de Nickel et de Cobalt par la société Emme, il convient d'être particulièrement prudent et attentif au marché. Le marché n'est en effet pas mature, en perpétuelle innovation et les Européens y ont à la fois un retard considérable et une non-maîtrise encore de la technologie. En réalité, ce sont les industriels chinois qui tirent largement le marché. Leurs orientations sont à suivre de près.

Si la Nouvelle-Aquitaine se gargarise d'un projet régional Battena sur le domaine de la batterie, il ne s'agit en aucun cas de filière développée de gigafactories. Celles-ci se trouvent en effet dans le Nord de la France, les produits semi-finis devront donc repartir au mieux dans cette direction.

Doit-on le regretter ? Au regard de ce qui se passe dans le secteur, pas forcément. On peut aussi se réjouir de ne pas avoir à traiter les erreurs, les déçus, les financements perdus dans des projets mort-nés qui promettaient des milliers d'emplois et qui finalement pataugent dans un marasme ou des faillites à répétitions.

Le marché asiatique est très en avance dans le domaine de la batterie et le marché européen ne rattrape pas son retard. Il y a des retards technologiques qui ne se rattrapent jamais (cf. Boeing ou Airbus), sauf à innover massivement sur un domaine ou à le massifier comme cela a été fait sur le marché du spatial avec le New Space. La rupture d'innovation consiste dans ces cas-là à inventer de nouveaux débouchés, ou à changer radicalement les process pour baisser les coûts (cf space X)

Mais ce n'est pas fait ici. Il n'y a aucune promesse de rupture. Au contraire, la technologie choisie NMC est vieillissante et coûteuse.

3 milliards d'euros, c'est le montant qui a été investi à Douvrain par ACC. Et c'est un fiasco industriel. 1 seul bâtiment sur les 4 construit est en état de fonctionner. On ne sait pas y produire des batteries qui fonctionnent, il y a plus de 50 % de taux de rebuts sur les batteries qui sortent de l'usine de Douvrain. Les objectifs de départ : 800 000 batteries par an pour 2025 sont désormais inatteignables. Sa pertinence, son utilité et son avenir sont remis en question. Depuis la fin de l'année 2024, deux usines ACC dont la construction était prévue en Europe ont été annulées.

Prologium, une autre société de fabrication de batteries, singapourienne, a reçu 1,5 milliard pour une implantation d'une usine à Dunkerque. Résultat, là aussi bien loin des promesses, la production est divisée par 6 par rapport aux prévisionnels.

Les promesses ne sont pas tenues. Les dépenses sont colossales.

75 % c'est ce qui revient à la Chine pour la fabrication mondiale des batteries. Aussi, dans un marché dominé par les entreprises chinoises, il est urgent de se pencher sur les innovations pressenties par leurs géants. Ce sont eux qui orientent le marché en terme à la fois de prix et d'innovations à venir.

La Recherche et Développement des prochaines batteries de la Chine se tournent vers les batteries LFP à recharge rapide, et les batteries Sodium-Ion, moins chères, moins polluantes.

C'est ce qu'a annoncé CALT qui fabrique 48 % des batteries mondiales et qui équipe désormais de nombreux modèles d'entrée de gamme chinois.

Alors, pourquoi s'entêter sur la partie Nickel et Cobalt ? À cette question, la réponse systématique du porteur de projet s'engage sur les bienfaits de ces batteries qui seraient plus largement recyclées et d'embrayer sur le recyclage qui sera bientôt mené dans cette usine Emme.

Sur cette promesse de recyclage, largement mise en avant lors des présentations de la CNDP, rappelons les propos de Madame Peggy Harlé, représentante de la DREAL lors d'un atelier le 17 avril 2025 : le projet d'ICPE qui sera instruit sur cette usine Emme n'est en rien un projet de recyclage, il s'agit d'un projet de raffinage. Les process ne sont pas les mêmes. À ce stade, il est donc illusoire de parler de recyclage. Si celui-ci est obligatoire au niveau législatif, il contraindra EMME à acheter des produits recyclés, qui viendront donc d'un autre endroit. Recycler massivement des batteries à cet endroit n'est pas le projet prévu à ce stade.

Pour recycler, il faudrait également une autre unité. Or, un agrandissement sur la zone compte tenu du PPRI est tout simplement impossible. Les zones grenat sont intouchables. Ce projet de retraitement de batterie dans une forme d'ampleur à cet endroit est un leurre complet qui ne sert qu'à des utilités de greenwashing pour vendre le premier projet. Un procédé de communication désastreux et mensonger.

7. Sur l'intégration paysagère

Il est pittoresque de lire certaines contributions vantant jusqu'à la qualité « architecturale » du projet qui, comme le reste, n'a eu de cesse que de varier, passant ainsi d'une usine verdoyante, empruntant aux codes des tribus mayas pour édifier un temple, à une image plus classique et certainement proche de la réalité : des cheminées en hauteurs, des cuves, des blocs métalliques recouverts d'un filet de protection en métal. Une raffinerie, pour tout dire, avec des entrées et des sorties de camions (ceux pour transporter les 28 mètres cubes d'eau par heure pour alimenter le process, en plus de tous les autres pour le fonctionnement ...) et des nuisances sonores et visuelles.

Avec un fonctionnement 24 h/24 et 7 jours sur 7, à proximité de zone habitées. Pensons donc à la vue depuis Saint Louis de Montferrand ou le chemin de Labarde ...

8. Sur la décarbonation promise

La Sepanso est évidemment favorable à la décarbonation. Comment ne pas s'attacher en effet à sortir des énergies fossiles qui causent tant de tort à notre belle planète ? Mais pour décarboner sainement et ne pas aggraver la situation, il convient de réfléchir à ce qui est fait à chaque étape de la chaîne de fabrication d'un produit et de son usage. Lors de la conférence menée par EMME pendant la concertation, un spécialiste d'Avenia, Monsieur Jérôme GOUIN, rappelait le 7 avril 2025 qu'il *fallait « penser en filière intégrée : mine + recyclage et raffinage sur place pour réduire les émissions de CO2 liées au transport (de minerais, de concentrés, de métaux...) et maîtriser les enjeux environnementaux ».*

On ne saurait dire mieux. Pourtant là rien n'est respecté, ni l'absence de transport qui a lieu en amont ET en aval, ni la maîtrise des enjeux environnementaux.

Les tonnages transportés, conséquents, le seront certes en grande partie par bateau, mais nous sommes loin d'une décarbonation idéale quand le bateau est alimenté en énergie fossile, que le minerai effectue un transport de plus de 15 000 kilomètres avec un matériau contenant 50 % d'eau et que le produit fini fera, lui aussi, des milliers de kilomètres pour être utilisé dans une usine de fabrication de batterie, avant encore une fois de rejoindre une usine de fabrication de voiture.

La décarbonation de la voiture électrique n'est pas aussi évidente que ce que l'on veut bien « vendre » sur le papier en vaines promesses. Tout ceci se calcule, se détaille. Les chiffres, alors, parlent d'eux-mêmes et sont bien moins reluisants que les promesses.

9. Alors, pourquoi vouloir implanter ce projet à cet endroit ?

À des fins économiques pour le Grand Port de Bordeaux ! Pour ces raisons tous les risques sont pris : les risques environnementaux, les risques pour la population, les risques aussi que le projet n'apporte jamais les retombées économiques promises aux collectivités territoriales.

Mais que gagne donc le port de Bordeaux pour insister autant ? Une location annuelle pendant 50 ans et ce, indépendamment de la réussite économique du projet, du trafic maritime supplémentaire dont il manque cruellement, l'assurance de pouvoir utiliser un terminal portuaire trop vite construit, à coup d'argent public, et qui n'a jamais eu d'utilité dans l'incapacité qu'a eu le port de rentabiliser cette zone sur d'autres projets plus vertueux et qui n'auraient pas nécessité de constructions massives (comme le déchargement de matériel ou le développement d'accostage de bateaux de tourisme.)

Voilà la conclusion : pour que le port fasse un peu plus de chiffre d'affaires, on est prêt à brader une zone naturelle, inondable, et avec la population qui vit autour, jusque Bordeaux, largement concernée par l'artificialisation de ces zones et par les risques de pollution.

C'est ce dont on parle, sans s'étonner que tant de citoyens avertis se mobilisent, aient tout tenté pour que la Commission Nationale du Débat Public soit saisie, espérant là un débat, une écoute de leurs préoccupations et un changement de destination...

En vain, avouons-le, puisque le port et le porteur de projet s'entêtent sur le lieu d'implantation alors que tout tend à démontrer que ce n'est ni le lieu ni l'endroit.

Pour toutes ces raisons, pour la Sepanso Gironde, il est inacceptable d'envisager l'implantation d'une telle usine de conversion de Nickel et Cobalt sur une zone inondable protégée par des textes de loi. Ces textes qui définissent le PPRi ne laissent pas de doute sur l'immense vulnérabilité de la zone et celle des zones avoisinantes. Ce territoire en zone d'expansion des crues protège d'autres zones actuellement peuplées, habitées, urbanisées ou déjà industrialisées. Au contraire, nous devrions tous, le port en premier lieu, nous attacher à protéger ces zones de toutes constructions de nature à mettre en danger les zones avoisinantes.

Il existe bien d'autres endroits, notamment des friches industrielles en France, en Gironde, parfois situées sur des nœuds ferroviaires pour minimiser l'impact carbone ou mieux encore directement à proximité des zones d'extraction et de transformations des minerais pour optimiser la décarbonation et minimiser les risques. C'est ce niveau d'exigence et de réflexion que nous devons avoir, en responsabilité, pour garantir à la France, aux générations à venir, un développement serein, réfléchi, décarboné et durable.