EMME choisit Bordeaux comme lieu d’ancrage

**L’entreprise Electro Mobility Materials Europe prévoit de construire une usine de production de sulfate de nickel, utilisé dans les batteries de véhicules électriques, à Bordeaux. Le projet est en cours de finalisation.**

L’usine devrait être érigée sur un terrain d’une surface de 32 hectares sur le Grand port maritime de la ville. Le projet, qui nécessitera un investissement de plus de 300 millions d’euros, est soutenu par un investisseur suisse. « *(…) notre ambition est de proposer une alternative industrielle et scientifique crédible pour sécuriser une partie des approvisionnements des gigafactories de batteries en Europe, mais aussi de faire quelque chose de propre, en divisant par cinq l’empreinte carbone du nickel pour batterie*», a commenté Antonin Beurrier, le directeur du projet, à nos confrères d’*Usine Nouvelle*. Ce dernier a, entre autres, opéré en tant responsable des activités Nickel pour le producteur brésilien **Vale** en Asie, et  dirigé l’usine hydrométallurgique de Goro, de **Prony Resources**, en Nouvelle-Calédonie.

Si le projet a pour but de participer à l’électrification des véhicules, il est également développé de manière à avoir une empreinte carbone nulle sur l’environnement. Le groupe a fait appel à l’architecte Julien de Smedt qui a élaboré une usine fondue dans le paysage grâce à ses toits en terrasse végétalisés. Côté technologie, il s’appuiera sur les savoir-faire des sociétés d’ingénierie Hatch et Ensi. Le site sera classé Seveso, seuil haut, en raison de l’utilisation de produits tels que l’acide sulfurique.

Le projet se positionne ainsi en aval de la chaîne d’approvisionnement, un niveau pour l’heure uniquement occupé en Europe par **Terrafame**et **Nornickel**, en Finlande. En France, Sibanye-Stillwater, qui a racheté la raffinerie de nickel de Sandouville d’**Eramet**, a produit du sulfate mais a abandonné la production au profit du nickel métallique.

En 2027, au terme de deux années de travaux, l’usine débutera à un rythme initial de 130.000 tonnes de sulfate par an, soit l’équivalent de 20.000 tonnes de nickel et 2000 tonnes de cobalt. L’usine traitera des produits intermédiaires qui contiennent du nickel et du cobalt. Dans un premier temps, elle transformera du MHP (mixed-hydroxyde precipitate) et, au-delà, elle élargira ses intrants à la matte de nickel et aux MSP (mixed-sulphide precipitate).  Elle prévoit également de transformer de la *black mass* (résultat du broyage des cellules de batteries). L’usine importera ces produits intermédiaires, en s’orientant en premier lieu vers les productions bas carbone et ESG, depuis la Nouvelle-Calédonie, l’Australie, le Brésil ou encore le Canada. L’Indonésie n’est pas écartée. La difficulté pour l’usine sera de trouver des clients prêts à payer le prix pour un produit vert ; la création d’une prime bas carbone pourrait soutenir le projet, qui va bénéficier d’aides publiques.