

eco
nomie

www.lasemaine.fr | Economie

**LA PLATEFORME
DE CARLING**
en chiffres

1 700

Le nombre d'emplois que pourrait créer l'implantation, à Carling, d'une usine européenne de fabrication de batteries pour véhicules électriques.

500

Le nombre d'emplois directs et indirects menacés par la fermeture, prévue d'ici 2022, de la dernière unité au charbon fonctionnant sur la centrale thermique Émile Huchet.

Sources : gouvernement français, chloebate

INDUSTRIES D'AVENIR / *Saint-Avold*

De l'électricité dans l'air à Carling

En l'espace d'une semaine, un **PROJET EUROPÉEN D'USINE DE FABRICATION DE BATTERIES POUR VÉHICULES ÉLECTRIQUES**, jusqu'ici ignoré du grand public, est devenu l'une des pistes les plus sérieuses en vue de **REDYNAMISER LA PLATEFORME DE CARLING**. Qui bruisse d'autres projets et prépare déjà sa reconversion dans la **CHIMIE VERTÉ**, avant 2022 et la fir annoncée de la tranche au charbon de son usine Émile Huchet.

C lairement, Hélène Zannier a réussi son coup. Mi-septembre, la députée de la septième circonscription de la Moselle annonçait la candidature de la plateforme de Carling-Saint-Avold pour accueillir un vaste projet européen de fabrication de batteries pour véhicules électriques. Le 16 du même mois, elle défendait son dossier à Paris devant plusieurs ministres afin de leur « mettre un coup de pression » et de forcer le destin de son territoire, touché depuis 2004 par la fin de l'exploitation du charbon et la nécessaire reconversion de sa plateforme chimique. Quatre jours plus tard, le ministre de l'Économie et des Finances Bruno Le Maire profitait de sa visite à l'usine automobile PSA de Trémery, non loin de Metz, pour enfoncer le clou : « Je milite pour que l'implantation de l'usine de batteries électriques se fasse dans l'Est », a-t-il indiqué (voir en page 37).

Voilà une affaire rondement menée et presque entérinée. Mais de quoi s'agit-il ? Au départ, tout simplement d'un désir commun affiché, le 2 mai, par la France et l'Allemagne : cesser d'être tributaire de la Chine en matière de batteries électriques. « Dans la continuité du nouveau traité d'Aix-la-Chapelle (signé le 22 janvier pour resserrer les liens de ces nations voisines, ndlr), les deux pays ont annoncé la création d'une filière industrielle de fabrication de batteries électriques européennes, pour l'instant à 80% d'origine chinoise », note Hélène Zannier. L'idée : installer une usine de ce type dans chacun des deux

pays. D'abord en France, selon Bruno Le Maire, où une telle activité pourrait débuter en 2022 avec la création de près de 2 000 emplois (200 dans la création d'une usine pilote, puis 1 500 autres au sein d'une unité de production industrielle de batteries).

Hydrogène, vapeur et économie circulaire

Quoi de mieux que la Moselle pour accueillir une telle activité, d'après Hélène Zannier ? Rien, naturellement. « Un industriel est prêt à s'investir dans ce projet (Total, ndlr), la plateforme de Carling comporte 150 hectares de terrains viabilisés et classés Seveso (pour son risque d'accident majeur et sa protection renforcée, ndlr). Par ailleurs, il existe de la compétence en matière de maintenance sur le territoire et au moins trois constructeurs automobiles qui pourraient être directement intéressés par cette activité dans ce secteur géographique : Ford à Sarrelouis, PSA à Trémery et Mercedes à Sarreguemines (qui entend se spécialiser dans la fabrication de véhicules électriques, ndlr). »

Voilà qui pose une candidature, même s'il y en aurait une vingtaine en tout sur la France entière. « Certaines ont été déposées bien avant la nôtre, comme celle de la région Bourgogne-Franche-Comté avec l'entreprise PSA », rappelle Marc Cazalet, directeur de la centrale Émile Huchet entre 2002 et 2007. « Ce serait en tout cas une sacrée opportunité pour notre plateforme : ce n'est pas tous les jours qu'on peut mettre un projet crédible de 1 700 salariés sur la table. »

D'autres pistes existent, parmi les discussions d'un « projet de territoire » instauré en février sous l'égide de la préfecture de la Moselle pour pré-



La plateforme de Carling, passée du charbon à la pétrochimie est désormais confrontée à la fin des énergies fossiles.

parer la fermeture, d'ici 2022, de la dernière unité fonctionnant au charbon de la centrale Émile Huchet : production industrielle d'hydrogène en lien avec l'Allemagne, chaufferie permettant de transformer les déchets de l'industrie plastique en combustibles produisant de la vapeur, amélioration de l'économie circulaire.

Du charbon à la fermentation

Mandaté par l'intercommunalité de Saint-Avold, Marc Cazalet avait lui-même défendu un projet de reconversion pour freiner les conséquences de l'arrêt du charbon à la centrale Émile Huchet. Cette idée d'une troisième unité au gaz, certes moins polluante, a été rejetée par le gouvernement. Ce qui n'empêche pas la plateforme de Carling de se tourner vers le futur, en accueillant de nouvelles activités : après le rêve du charbon, puis celui de la pétrochimie, c'est celui des biotechnologies qui s'y implante à travers deux sociétés spécialisées dans les procédés de fermentation : attendues d'ici 2021, Metex-Noovista et Afyren-Neoxy entendent produire indus-

triellement par la fermentation des substituts naturels aux produits du pétrole utilisés aujourd'hui dans l'univers de la parfumerie, de l'alimentation ou encore de la pharmacie. La première société ambitieuse, entre autres, de « devenir le producteur de référence du propanediol non OGM en cosmétique », qu'elle fabriquera à partir de glycérine brute et d'oligo-éléments. La seconde utilisera de son côté des « co-produits agro-industriels » comme la pulpe de betterave pour « produire par fermentation des acides organiques biosourcés (créés à partir d'éléments naturels, ndlr) », notamment employables en lieu et place d'additifs non-naturels présents dans l'alimentation animale ou humaine.

La création d'une centaine d'emplois projetée par les deux sociétés sur la plateforme ne compensera pas les 500 postes directs ou indirects menacés par la fermeture de l'unité au charbon d'Émile Huchet. Le projet de batteries électriques européennes, par contre, pourrait générer une dynamique inédite dans son ampleur depuis la fin des Houillères du bassin de Lorraine.

Anaud Stoerkler

LE "COMITÉ RÉGION INDUSTRIE" APPUIE SUR L'ACCELERATEUR

« L'implantation d'une usine de batteries pour véhicules automobiles et des activités qui lui sont liées comme le recyclage [...] doit évidemment se faire dans la région Grand Est », estime le « comité région industrie » (Cri) dans un communiqué de presse publié le 20 septembre. « Notre situation géographique centrale en Europe et frontalière de quatre autres pays, notre tissu industriel avec plusieurs sites automobiles majeurs, nos pôles de compétitivité, font que le Grand Est est la meilleure région française pour implanter cette industrie. » Tout simplement. « La filière Grand Est autour de la mobilité électrique est déjà forte de nombreux exemples qui affichent l'ambition de la région à être un leader dans ce domaine », poursuit-elle, évoquant des « investissements vers la production de véhicules électriques », l'existence du « pôle de compétitivité "Véhicule du futur" basé en Alsace » ou encore la présence d'acteurs majeurs de l'économie circulaire qui « opèrent déjà des unités industrielles de recyclage des batteries de véhicules électriques et ont engagé des plans d'investissement significatifs pour répondre à ce marché ».

Journal La Semaine de Metz-Thionville. 26/09/2019