

Maison du peuple, Gardanne, 27 septembre 2022- ouverture de la réunion 18h00

Réunion publique
« Politiques publiques de transition énergétique :
la production de carburants renouvelables pour l'aviation et le maritime »

Ce verbatim est issu de l'enregistrement réalisé comme annoncé, au cours de la réunion publique du 27 septembre 2022. Les noms des personnes dans le public étant énoncés au micro, il est possible que certains d'entre eux soient mal orthographiés. Si c'est le cas, nous tenir informés pour toute demande de correction.

Animation : Annie Augier

En tribune :

La CNDP (Commission Nationale de Débat Public)

Vincent Delcroix - nommé par la CNDP

Philippe Quèvremont - nommé par la CNDP

Le maître d'ouvrage : HY2GEN

Cyril Dufau-Sansot – co fondateur d'HY2GEN et président

Denis Grisoni – directeur des projets

Au pupitre : propos liminaire de Guillaume Caillou, Ministère de la transition énergétique

Contributeurs table ronde :

Guillaume Caillou, Ministère de la transition énergétique

Florian Simatos, SupAéro

Caroline Gibon, DGAC

Mathieu Trintignac, Airbus Helicopters

Emilie Espanet, CMA-CGM

Yves Bidet, FNE PACA

Sylvain Angerand, Canopée (non présent en présentiel mais par vidéo pré-enregistrée)

Annie Augier : je laisse les quelques dernières personnes qui viennent d'arriver s'installer. Je vous laisse prendre place. Il est donc 18h très précises et nous étions engagés à débiter cette réunion à 18h. D'abord un grand merci d'être présents ce soir, dans le cadre de la concertation Hynovera, qui est la concertation publique de ce projet dont on va évidemment beaucoup vous parler ce soir.

Ce projet serait possiblement situé sur le foncier de la centrale de Gardanne-Meyreuil.

Il s'agit donc de la seconde réunion que nous tenons dans le cadre de cette concertation. La réunion d'ouverture a eu lieu la semaine dernière et la concertation se terminera le 21 novembre de cette année.

Nous sommes ravis d'être à Gardanne puisque c'est la première réunion que nous tenons dans cette salle et la première réunion que nous tenons à Gardanne, la réunion de la semaine dernière s'étant tenue à Meyreuil. Je ne sais pas si Monsieur le Maire est dans la salle ? Monsieur Le Maire bonjour, d'abord merci de nous accueillir et je vais vous proposer de d'ouvrir cette...

Alors j'ai pas compris ce que vous me disiez ? Est-ce que vous êtes mandaté par Monsieur le Maire pour le représenter ce soir ? Alors magnifique, donc on va, on va oublier le nom de Monsieur Granier en termes d'affichage, et je vais vous proposer, Monsieur, de venir ici ouvrir la réunion dans un accueil républicain, comme il se doit, de nous dire quelques mots ? Je vous demande de ne pas toucher les micros en revanche. Oui, vous pouvez monter, c'est fait pour ça.

Jean-François Garcia : Bien, bonjour, donc moi je suis Jean-François Garcia, adjoint à la santé. Bon, vous me connaissez sur Gardanne ? Je n'ai pas prévu de venir échanger ici. Enfin, j'étais venu surtout pour poser beaucoup de questions.

Annie Augier : Pardon, pardon, pardon

Jean-François Garcia : et de savoir dans un premier temps d'ailleurs, c'est ce que je vais vous poser et ce que je vais proposer. Un alors

Annie Augier : Attendez, je pense qu'on et vous allez, vous allez pouvoir voilà continuer votre allocution avec ces micros que je n'aurais pas dû toucher.

Jean-François Garcia : Voilà donc dans ce projet, donc moi, ce qui m'intéresse aujourd'hui, c'est de savoir si l'on va ouvrir ou pas un comité de suivi de site ? Est-il prévu ou pas ? Puisque c'est ce que je souhaiterais faire, où on associerait donc les représentants de l'État de la DREAL, vous, professionnels, les associations de riverains, les élus de la commune et éventuellement les associations de salariés ? Ça c'est sûr. Enfin, c'est une des premières questions, et puis il y en aura d'autres qui suivront. Je pense également pour, concernant la santé, puisque je suis également médecin de la commune depuis maintenant plus de 25 ans.

Annie Augier : Merci Monsieur. Alors vous aurez effectivement la possibilité, comme chacun des participants ce soir dans cette salle, évidemment, de de poser vos questions et à plusieurs reprises, et je vais vous en parler évidemment dans quelques minutes.

La réunion publique va se tenir en plusieurs temps. Vous l'avez compris, la concertation est placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public. Et précisément, vous avez face à vous les deux entités qui vont principalement, vous parler ce soir. A la fois le maître d'ouvrage du projet Hynovera, le groupe HY2GEN, qui est basé à Aix-en-Provence, et Marseille, le maître d'ouvrage est aujourd'hui représenté par Cyril Dufau-Sansot, qui est président de HY2GEN, et Denis Grisoni, qui est directeur industriel, directeur des projets industriels.

Et pour le compte de la Commission Nationale du Débat Public, qui a décidé de cette concertation publique, autorité administrative indépendante, hein, je le rappelle ou je le précise, la CNDP est représentée par deux garants qui ont été nommés pour piloter, conduire, suivre cette concertation publique. Il s'agit de Monsieur Philippe Quévremont et de Monsieur Vincent Delcroix. Cette réunion publique, elle va vous permettre, nous permettre, de vous présenter le projet, de vous présenter les modalités de concertation, de répondre évidemment à l'ensemble de vos questions, de pouvoir énoncer vos avis. Et au fil du temps évidemment de cette réunion, vous aurez l'occasion, je le disais, de prendre la parole à de multiples reprises. Là, le thème principal de cette réunion est néanmoins la manière dont les politiques publiques sont conduites, prises actées, en matière de transition énergétique et en faisant un focus particulièrement ce soir sur la production de carburants renouvelables pour l'aviation et le maritime.

On va avoir le plaisir d'entendre quelques experts ce soir qui se sont déplacés tout spécialement pour cette réunion et qui vont nous donner leur point de vue et que vous aurez évidemment la possibilité d'interpeller. A ces quelques reprises de paroles de votre part, vous avez deux hôtes qui vont passer dans les rangées de cette salle et qui se permettront de vous présenter évidemment le micro. Je vous demanderai évidemment de pouvoir énoncer votre nom et la commune de votre résidence, idéalement pour la bonne compréhension de tous ou pour la bonne information, ou parfaite information de tous, cette réunion est enregistrée. Elle fait l'objet de ce qu'on appelle un verbatim et ce verbatim est en ligne sur le site de la concertation publique. Vous pourrez évidemment trouver celui de la réunion précédente, du 19 septembre d'ores et déjà en ligne.

Par ailleurs, des photos vont être prises pendant cette réunion et je demande à certains d'entre vous qui ne le souhaiteraient pas, de s'identifier si vous ne souhaitez pas apparaître sur des photos qui vont être prises ce soir, en simplement levant la main.

Madame, qu'on a identifiée, et je crois qu'on vous a déjà identifiée la semaine dernière, très bien, je vous remercie beaucoup.

Je vous propose, Messieurs les garants, de contextualiser la réunion de ce soir, de nous donner les principes qui guident cette concertation publique qui se passe sous votre égide. Je vous cède donc la parole.

Philippe Quévremont : Oui, merci Madame, je ne vais pas reprendre de manière détaillée notre présentation à tous deux, juste rappeler que nous ne dépendons pas du maître d'ouvrage ni des autorités locales, nous sommes nommés par la Commission Nationale du Débat Public qui est une autorité administrative indépendante et notre rôle se résume en 4 mots, veiller à l'information et à la participation du public.

Ça s'est traduit, en particulier pour nous, par une participation à la préparation de cette concertation, dont l'organisation générale a été approuvée le 1er juin par la CNDP. Alors, la fois précédente, je vous ai indiqué quelles avaient été nos priorités pour la préparation de la première réunion. Je vais parler brièvement : quelles ont été nos priorités pour la réunion d'aujourd'hui ? D'abord de parler de politiques publiques parce que la construction, éventuelle, puisqu'on discute de l'opportunité de cet investissement, la construction de cette usine n'aurait pas de sens s'il n'y avait pas une politique des pouvoirs publics en faveur des biocarburants et cette politique peut interroger, peut poser problème ou peut être partagée. Et c'est sur ce point-là qu'est centrée la réunion d'aujourd'hui.

Donc, nous appliquons les mêmes recommandations que la fois précédente, c'est-à-dire que nous souhaitons que le temps des intervenants, donc de la tribune, ne dépasse pas au total la moitié du temps de la réunion pour laisser l'autre moitié pour, en faveur d'échanges entre le public et la tribune, au sens large, tant qu'il comprend des avis ou des questions et aussi d'ailleurs, bien sûr, des réponses. Et je joindrai ce soir une toute petite recommandation au public : Madame Augier vient de le dire, le verbatim, c'est à dire la transcription écrite de la réunion précédente, est disponible sur le site. À son examen, pas de problème sauf un : la fois dernière, encore pas mal d'intervenants, qui emmenés peut-être par leur volonté de s'exprimer rapidement, ce qui est louable, mais qui n'ont pas donné leur nom. Donc, nous vous recommandons d'annoncer votre nom de telle manière à ce qu'il puisse apparaître ensuite sur le verbatim. Voilà. Nous réinterviendrons après, dans la réunion et en particulier tous les deux, nous participerons à l'animation de la table ronde, mais ça ça sera tout à l'heure.

Annie Augier : Merci Messieurs, est-ce que à ce stade de cette ouverture de réunion, certains d'entre vous ont des questions portant évidemment sur ce qui vient d'être dit ? On va prendre les questions, évidemment, au fur et à mesure de des thèmes que nous allons aborder. Oui, Monsieur ?

Bruno Priouret : Oui, bonsoir à tous, Bruno Priouret, je suis conseiller municipal dans l'opposition. J'étais il y a 15 jours à Meyreuil et on avait une personne de la sous-préfecture, de la préfecture qui mettait un petit peu le projet Hynovera dans le cadre du Pacte territorial. Donc on avait eu droit donc aux éventuels postulants qui allaient s'installer. Ce soir, c'est pas le cas ?

Annie Augier : Madame Philip, effectivement, était présente la semaine dernière et non pas dans 15, il y a 15 jours, elle était présente la semaine dernière, pour effectivement contextualiser le pacte de territoire, et elle ne sera pas présente ce soir, puisque vous l'avez compris, les réunions sont différentes d'une semaine sur l'autre. Et ces réunions ont vocation à couvrir un certain nombre de sujets et Madame Philip n'est pas présente ce soir.

Bruno Priouret : Il me semble quand même important que les Gardannais aient la même information que les gens de Meyreuil, dans le sens où ce Pacte territorial avait prévu tout un tas d'entreprises dont une qui était en projet, donc qui était le projet des salariés de la centrale de Provence qui me semble un projet relativement dangereux, puisque c'était aussi un projet Seveso. Les gens de Meyreuil ont été mis au courant et pas nous.

Annie Augier : Alors, vous aurez le plaisir d'avoir les services de l'État au moment de la réunion publique finale qui va se passer à Gardanne le 9 novembre, donc c'est à ce moment-là que vous pourrez réinterroger, si vous en avez le souhait, les services de l'État sur ces questions-là. Y a-t-il d'autres questions dans la salle. Non ? Alors, si ce n'est pas le cas, je vous propose qu'on poursuive et qu'on poursuive avec finalement la manière dont la concertation va se dérouler.

Vous l'avez compris, il y a au moins deux outils qui permettent d'être informés sur ce projet et sur ce cette concertation, il s'agit du dossier de concertation et sa synthèse, ce sont les deux documents que vous avez trouvés à l'entrée de la salle. Ces deux documents sont également téléchargeables sur le site de la concertation, et ils sont le socle véritablement sur lequel un certain nombre de d'arguments ont été travaillés. Et je le rappelle, sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public Six réunions publiques thématiques pour beaucoup d'entre elles, générale pour la réunion de lancement et la réunion de clôture que je viens d'évoquer, qui se tiendra le 9 novembre. On a un certain nombre de concertations mobiles. Concertations mobiles, ça veut dire que plutôt que de vous proposer de venir dans une salle, on va au-devant d'un certain nombre de publics et donc pour retrouver ces rendez-vous, je vous propose là aussi d'aller directement sur le site de la concertation puisque l'actualisation de ces rendez-vous se fait de cette manière-là. Et puis il y a un certain nombre d'informations que l'on va pouvoir retrouver en mairie et notamment à Gardanne, à Meyreuil, à Fuveau, à Luynes, à Pont de l'Arc et à Bouc-Bel-Air. Ce sont, soit des affiches qui sont installées sur les sites dédiés des communes qui acceptent le principe de cet affichage, soit ce sont des expositions qui sont présentées dans les entrées, les halls des communes qui nous permettent de le faire en fonction de l'espace qui peut être dédié. Bref, il s'agit du périmètre des 5 communes qui sont sujettes à être informées de cette concertation publique. Le site de la concertation Hynovera et même si vous ne retenez pas l'adresse précise de ce site, n'importe quel moteur de recherche vous permettra de retrouver la concertation Hynovera. Ce site, c'est véritablement l'actualité, le point focal pour lequel, ou dans lequel vous allez pouvoir retrouver les différents éléments dont on vient de se parler, c'est-à-dire de la présentation du projet. Vous allez également pouvoir poser votre question, il y a des formulaires à cette intention. Déposer un avis, vous allez retrouver le principe de ces cartes T dans un certain nombre de nos points de rencontres, on va dire, aussi bien pendant les concertations mobiles que pendant un certain nombre de rencontres dans les mairies. Ces cartes T, comme elles l'indiquent ce sont des cartes qui sont préaffranchies et qui vous permettent au dos de renseigner votre avis, votre question, de pouvoir l'adresser sans avoir à payer l'affranchissement. Et ces cartes T, évidemment, seront reproduites, retranscrites, sur le site internet de la concertation, pour que toutes les questions et avis soient évidemment connus de tous.

On est dans le cas d'une concertation publique et, où chacune des informations doit être rendue publique, par définition. Des cahiers d'acteurs, il y en a un premier qui est en ligne depuis ce soir, donc je vous invite à aller voir régulièrement, un certain nombre de ces cahiers d'acteurs qui vont être publiés au gré évidemment, de ce que l'ensemble des acteurs du territoire souhaitent voir, entendre, comme arguments, ou présenter comme arguments. Je le rappelle, le cahier d'acteur est un document de 4 ou 8 pages, mais en tous les 4 pages, dans un format assez réglementé, qui permet avec un nombre de caractères précis dont vous allez pouvoir trouver toutes les informations sur le site, d'exprimer un point de vue, d'argumenter, et en tous les cas de pouvoir faire entendre une voix ou votre voix.

Et puis sont également présentées les modalités pour rédiger un cahier de présentation des projets alternatifs et/ou complémentaires puisque je le disais la semaine dernière, la réunion du 20 octobre, qui est une réunion qui a pour objectif de parler de véritablement l'intégralité du site sur lequel se tiendrait Hynovera, propose à des porteurs de projets qui seraient considérés comme alternatifs ou complémentaires, de venir en réunion publique présenter leur projet et donc c'est ce qu'on va pouvoir vous proposer en découvrant ces modalités de présentation de ces projets.

Je le rementionne ici : six réunions publiques, six réunions publiques qui encore une fois ont des objectifs, des sujets différents, des thèmes différents donc de couvrir le maximum de spectre que le projet Hynovera peut soulever en termes de questionnement. Et donc, outre la réunion de lancement qui s'est tenue, d'ouverture qui

s'est tenue la semaine dernière, la réunion ce soir porte sur les politiques publiques de transition énergétique, la production de carburants renouvelables pour l'aviation et le maritime.

La semaine prochaine, nous pourrions nous retrouver pour un atelier portant sur la biomasse forestière, puis le 11 octobre sur le projet industriel et ses impacts, le projet industriel étant évidemment celui d'Hynovera.

La réunion du 20 octobre, que je mentionnais tout à l'heure, on la retrouve ici pour les projets dits alternatifs et/ou complémentaires et l'emploi et une dernière réunion, dite finale, qui se tiendra le 9 novembre dans cette salle, également ici à Gardanne. A ce stade de la réunion et en fonction des éléments qui viennent de vous être présentés, y a-t-il des questions qui émanent de la salle ? Oui Monsieur, au premier rang. Ici avec t-shirt bleu. Je crois pas qu'on vous entende ? Voilà !

Jean-Claude Monet : Jean-Claude Monet, de Bouc-Bel-Air environnement. Ce genre de réunion, je pense que du point de vue de l'information, il y a rien à dire. L'information existe, par contre, il y a une question hérétique que je souhaite poser dès maintenant dans cette information. Dans tout ça ? Qu'est-ce qui est négociable ? Voilà parce que c'est très bien d'exposer les projets, etc, d'entendre, d'entendre etc. Et puis à l'expérience, après on fait ce qu'on veut et on ne tient aucun compte de ce qui a été dit et en particulier dans le domaine qui nous intéressait. Le document qui a été donné en référence fait très, très très peu acte des de la vie et de la qualité de vie des riverains et toutes les photos qui sont prises sont prises d'un endroit où on ne voit pas d'habitations. Donc je pense qu'il faut ramener l'église au milieu du village et si on veut faire une concertation, ça ne se limite pas à l'information, voilà. Et les choses qui sont dites doivent être prises en considération, mais sérieusement, pas en apparence. On est là, on n'est pas là pour faire de la gesticulation, on est là pour arriver à des résultats. Voilà donc la question de fond : qu'est-ce qui, dans tout ça, reste négociable ?

Annie Augier : Alors, c'est très intéressant votre question Monsieur, parce que finalement, c'est quelle est la part de la concertation dans le développement du projet ? Et je pense que lorsque le projet vous sera présenté, on pourra vous répondre sur les modalités qui sont en étude, qui sont encore à acter évidemment, dans uel processus nous nous trouvons. Rappeler quand même que le processus de la concertation publique fait l'objet d'un compte-rendu des garants qui sont face à vous un mois après la fin de la concertation, et que le maître d'ouvrage, dans un deuxième temps, doit publier les suites qu'il entend donner à cette phase-là. Donc ça, ce sont les éléments de date, opérationnels. Alors, attendez, si vous n'avez pas de micro, on ne vous entend pas Monsieur, donc vous, je l'ai dit, tous les propos sont enregistrés, on va vous rapporter un micro.

Jean-Claude Monet : Ma question c'est de dire a priori et avant de se lancer dans des discours thématiques qui seront certainement forts intéressants, c'est de savoir dans le cadre de cette action qui est la nôtre, qu'est-ce qui est négociable ? Voilà, c'est ma question.

Cyril Dufau-Sansot : Je vais peut-être prendre un élément de réponse, avant de rentrer dans la présentation du projet, c'est vraiment de rappeler le sens de la concertation publique qui est justement un exercice réglementaire, imposé au maître d'ouvrage, qui est de présenter le projet, de mettre à disposition du public l'information, mais également de débattre avec le public de l'opportunité du projet, de recueillir les avis, les propositions de modifications, etc., etc. et de réfléchir ensemble à son intégration dans son écosystème. L'exercice de la concertation fait l'objet d'un rapport, le maître d'ouvrage à ce moment-là a plusieurs options et ça a été rappelé lors de la réunion d'ouverture par Messieurs les garants. La première, c'est, il peut, compte-tenu des discussions qui ont eu lieu, il peut abandonner son projet. Deuxièmement, il peut aussi l'amender : techniquement, dans son dimensionnement, etc., ou il peut décider de le continuer.

Dans tous les cas, le rapport issu de la concertation publique est un prérequis à l'enquête publique d'autorisation du projet par les pouvoirs publics. Donc si les conclusions, que le maître d'ouvrage ne sont pas conformes à l'idée que s'en ferait l'État et l'autorité qui va octroyer le permis, le projet ne pourrait pas se faire donc il y a, il y a bien là nécessité, justement, de recueillir les avis, les propositions et de prendre en compte le territoire avant de décider d'aller plus loin dans le projet et c'est tout l'enjeu de ce qu'on fait dans cette concertation.

Annie Augier : Alors, puisque vous avez pris la parole pour répondre à cette première question qui vous interpelle, Cyril Dufau-Sansot, je propose de poursuivre avec la présentation du projet. Finalement, de quel projet parlons-nous, où est-ce qu'il se situe ? Quels sont les produits finis qui sont attendus et avec un focus évidemment ce soir sur l'aviation et le maritime ? Plus précisément, peut-être, que nous l'avons fait la semaine dernière, donc on va compléter l'information et donc je vous cède la parole pour cette présentation.

Cyril Dufau-Sansot : Merci Annie ! Bon j'en profite. Bonsoir à tous, Mesdames et Messieurs. D'abord une présentation du maître d'ouvrage, le maître d'ouvrage, HY2GEN France, est la filiale française d'un groupe que j'ai cofondé en 2017 en Allemagne, avec l'ambition de décarboner le secteur de l'énergie grâce à l'hydrogène vert. Autrement dit, hydrogène renouvelable, c'est-à-dire produit à partir d'énergies renouvelables, de façon à décarboner ce secteur de l'énergie avec un impact immédiat, c'est à dire que on se rend compte que beaucoup de technologies ne sont pas forcément disponibles tout de suite, pour décarboner beaucoup de secteurs de l'énergie. Or, on veut avoir un impact immédiat. On a une conscience environnementale qui fait que on veut agir dès maintenant, pas dans 10 ans, pas dans 15 ans, en attendant que des choses se développent et que des politiques se mettent en place. Donc l'option qu'on a prise, c'est d'utiliser cet hydrogène là où on va pouvoir le produire, pour produire des carburants renouvelables et on va pouvoir rentrer dans le détail de la façon dont on peut le faire, afin de décarboner les secteurs les plus émissifs de gaz à effet de serre, et notamment en substituant les carburants faciles par des carburants propres et surtout pour ces secteurs qui n'ont pas d'autre alternative aujourd'hui. J'avance un petit peu... Donc effectivement, le siège social est en Allemagne, mais nous avons un rayon d'action qui est global puisque, outre une filiale en Allemagne, nous avons également des filiales en Norvège, au Québec et en France, et nous développons des projets dans une quinzaine de pays aujourd'hui, avec un focus sur l'aérien et le maritime, mais on va en débattre un peu plus tard.

Nous sommes des enfants du territoire. Nous sommes tous les deux diplômés d'une école à Marseille. Nous vivons dans la région, Denis à Marseille, moi, à Aix-en-Provence, et nous avons souhaité justement mettre notre expertise dans le domaine de l'énergie à disposition de toutes les ambitions de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Et ce projet-là, Hynovera, qu'on met en en concertation publique devant vous, est l'expression de cette ambition. Avec l'ambition de produire des carburants renouvelables, donc on va le voir après, du kérosène, du diesel, du méthanol et des coproduits qu'on va pouvoir développer, à partir d'hydrogène vert d'un côté, et de gazéification de biomasse forestière de l'autre. Ce projet s'implanterait sur une partie du site de la centrale thermique de Provence, à Meyreuil-Gardanne, et notamment sur l'ancien stock charbon. On va le voir après, qui fait l'objet de la fermeture des tranches charbon.

Ce projet s'inscrit comme un outil de décarbonation dans les politiques publiques de transition énergétique et c'est important de comprendre, que ce soit pour l'aviation et pour le maritime, il y a déjà des schémas volontaires qui ont été mis en place par les grandes organisations internationales, que ce soit l'aérien ou le maritime, avec des engagements de réduction de gaz à effet de serre sur ces secteurs-là, et qui passe principalement par un changement de carburant. Mais il y a également un cadre réglementaire dans lequel s'inscrit ce projet. Alors je ne vais pas rentrer dans les détails parce que ça va être l'objet de présentations après, mais voilà, c'est bien comprendre qu'il y a un cadre réglementaire qui se met en place et qui va nécessiter ce genre de projet. Alors, les produits finis pour aller vite : principalement du kérosène, du diesel et du méthanol, donc kérosène pour le secteur aérien, diesel et méthanol pour le secteur maritime, qui sont la combinaison d'hydrogène vert et d'un gaz de synthèse issu de la gazéification de biomasse forestière. Ce dont on se rend compte, c'est en analyse de cycle de vie, à partir de données européennes disponibles, ce genre de projet utilisant des intrants renouvelables, réduit les émissions de gaz à effet de serre d'usines produisant ces carburants de 93 % par rapport à leur équivalent de raffinage de pétrole pour produire des carburants fossiles. Donc déjà à la production, on a un effet de réduction des gaz à effet de serre et ensuite, ces carburants étant renouvelables, donc neutres, on a également un évitement d'émissions de gaz à effet de serre à l'usage de ces carburants. Ça représente bien une alternative pour les secteurs pour lesquels il y a un enjeu immédiat de réduction de leur impact environnemental avec des solutions immédiatement, pouvant être mises en œuvre immédiatement. Les débouchés locaux, je pense que ça va être

l'objet du panel de tout à l'heure, mais ce qu'on voit, c'est que le projet est au barycentre d'usages potentiels de ces carburants propres, que ce soit sur le maritime, Fos sur Mer, Marseille, Toulon par exemple, ou aérien, donc là on a représenté l'aéroport de Marseille, mais ça pourrait être aussi Hyères, voire Nice, avec un rayon d'action qui permet de desservir ces usages-là. Et on voit déjà que des grands acteurs sont engagés sur l'usage de ces carburants propres. Donc CMA-CGM, Madame Espanet pourra en parler, avec l'acquisition de bateaux au méthanol. Air France, qui a communiqué en 2022 son engagement d'utiliser des carburants d'aviation durables en mélange dans ses avions. Donc il y a déjà des réalités concrètes sur ces usages-là, alors le projet, son site d'implantation, comme je l'ai dit, sur l'ancien stock charbon de la centrale de Provence, donc c'est un des projets qui a été retenu dans le cadre du Pacte de territoire qui a été expliqué la semaine dernière par la représentante de la Préfecture.

D'autres projets vont également s'implanter, ou sont en étude pour s'implanter sur le foncier reconverti suite à l'arrêt des tranches charbon. Ce projet représenterait 6 hectares sur l'ensemble des 80 hectares du foncier de la centrale, soit un peu moins de 10 %.

C'est un projet qui bénéficie d'un soutien local puisque, j'en ai parlé, du Pacte de territoire, grâce à sa validation dans le Pacte de territoire. C'est un projet qui bénéficie de subventions du Fonds charbon liées à la sortie du charbon, qui bénéficie également de subventions de la région. Pour réaliser les études préliminaires d'ingénierie de façon à, on va le voir après, puisque Denis va l'expliquer, sur les enjeux techniques et environnementaux. Donc je passe la parole à Denis.

Denis Grisoni : Merci. Bonjour à tous. Alors je précise d'abord que les études du projet sont en cours et que le projet est en phase préparatoire, y compris via cette concertation, ce qui permettra d'appréhender les attentes et les enjeux du territoire. Dans ce contexte, nous apporterons une attention toute particulière à l'environnement naturel quant aux besoins en eau, bois, et à l'intégration paysagère des unités de production d'Hynovera. Une attention toute particulière aussi quant à l'environnement humain, en termes de bruit, de luminosité et d'odeur. Je précise par ailleurs que les déchets feront l'objet d'une étude détaillée et que nous apporterons une très grande vigilance quant au bilan carbone. Nous analyserons aussi les retombées économiques, sociales et environnementales dans l'écosystème local en termes de fiscalité, d'emploi, de formation à des métiers d'avenir et aussi quant aux impacts environnementaux positifs. Les études en cours et restant à conduire : le projet Hynovera se situera sur un site classé Seveso seuil bas, ce qui confère un cadre réglementaire strict qui permet d'appréhender des enjeux naturels, des enjeux technologiques, et de mettre en place des mesures de maîtrise de ces enjeux. Par ailleurs, ce même cadre réglementaire impose une constante surveillance quant aux risques liés à l'unité de production d'Hynovera. Merci.

Annie Augier : Alors, on est au terme de cette première présentation qui évidemment, merci, s'est faite le plus succinctement possible pour prendre évidemment vos questions. Et j'en vois une au fond de la salle. Monsieur ? Même principe, on vous demande de vous présenter

Éric Ida : Bonjour, je suis Monsieur Éric Ida et j'habite donc à côté, le tas de charbon, à côté de la centrale. Donc ma première question, j'ai pas suivi tout depuis le début mais Hynovera, c'est acté, ça va y être ? Ou là c'est une concertation pour savoir si ça va y être ? Ça, c'est ma première question. Après bon, vous parlez d'environnement tout ça, bravo c'est bien. J'avais été voir Monsieur Gava à la mairie de Meyreuil, donc pour me renseigner un petit peu sur ce qu'allait être le projet il y a environ deux mois. On m'avait dit que tout ce qui était gaz, carburant, rien ne serait stocké et tout partirait dans des tuyaux, dans le pipeline qui est disponible et que ça irait directement sur les ports, les machins. J'ai pas pu assister à la réunion de lundi pour à Meyreuil pour raisons familiales et j'ai entendu dire qu'il y aurait des cuves, des trucs et donc il y aurait du stockage. L'hydrogène, c'est quand même quelque chose de dangereux, d'inflammable, alors c'est très bien qu'on fasse de l'hydrogène avec des produits naturels, du bois, que ce soit recyclable... Mais nous qui sommes directement voisins... A la rigueur, voilà, on fait déjà notre tri sélectif, notre truc, tout ça, ça on s'en fout, on n'a pas envie qu'une cuve nous pète à la tête à 200 mètres de chez nous.

Annie Augier : Bon, on va vous répondre évidemment, vous avez des questions très précises Monsieur, auxquelles on va répondre immédiatement.

Cyril Dufau-Sansot : Alors le projet, acté ? Non, je reviens à la réponse que j'ai faite précédemment, c'est tout l'objet de cette concertation, justement en tant que maître d'ouvrage, on prendra une décision à la fin et on soumettra notre décision aux autorités publiques dans le cadre d'une enquête publique. Mais c'est tout l'objet qu'on a aujourd'hui et les études sont en cours, donc on n'a pas finalisé du tout nos études d'ingénierie, pour justement prendre en compte l'ensemble des avis, l'ensemble des modifications potentielles qu'on pourrait apporter, ou tout simplement de laisser tomber le projet si on se rend compte qu'il n'est pas, qu'il n'a pas de pertinence. Sur l'aspect technique de votre question, alors je ne peux pas commenter ce qui vous a été dit par des tiers qui ne sont pas dans le développement technologique du projet. Néanmoins, c'est un projet, et c'est tout l'objet des projets qu'on développe, c'est de ne pas produire de l'hydrogène et de le stocker, mais de l'utiliser directement dans la production de carburant. Donc il n'y aura pas de stock énorme d'hydrogène. Il y aura potentiellement des stocks de dimensionnement d'appoint, et effectivement, on envisage d'exporter un maximum en flux tendu notre production de biocarburants. Mais voilà, il y aura pas un stock énorme d'hydrogène. Malgré tout, le fait d'être classé Seveso fait que on s'inscrit dans un cadre réglementaire qui va vraiment contraindre, dans le cadre de nos études, tout ce qu'on doit mettre en place pour éviter les risques potentiels.

Annie Augier : On peut peut-être prendre les questions de Monsieur aussi, et apporter des éléments de réponse plus précis au moment de la présentation du projet industriel. On a une réunion qui est thématique, je vous propose, Monsieur, soit si vous avez, puisque c'est une capitalisation, la concertation, soit vous aurez évidemment la possibilité de suivre dans le verbatim, soit d'assister à la prochaine réunion qui pourra traiter ces points-là. Mais on en tous les cas, on prend évidemment ces points avec attention et intérêt. Il y a une question ici au 2e rang. Puis au fond, puis devant.

Jean-Claude Lazarewicz : Merci. Oui, Jean-Claude Lazarewicz, habitant Gardanne, dernier dirigeant de l'exploitation minière à Gardanne. Alors j'avais deux questions. J'avais une question pour la sous-préfecture, mais ils ne sont pas là, mais je vais quand même la poser puisqu'aujourd'hui on a pu lire des dépêches de l'AFP, du gouvernement qui demande aux préfets d'accélérer, de favoriser les projets améliorant la transition énergétique. Voilà. Donc je voulais savoir un petit peu, que vont faire les préfets par rapport à cette injonction du gouvernement ? Deuxième question, qui s'adresse plus au maître d'ouvrage. C'est la partie, la phase construction de l'usine. Bon j'ai pas trop vu dans les documents, à peu près ce qu'elle représentait en temps et ce qu'elle représentait également en métiers et en besoins pour l'artisanat et les PME locales ?

Annie Augier : la phase de chantier ?

Jean-Claude Lazarewicz : la phase de chantier, de construction.

Cyril Dufau-Sansot : Merci Monsieur, je vais répondre sur la première remarque. Pour la sous-préfecture. Ah j'ai oublié la question d'ailleurs...

Annie Augier : Non, mais je pense qu'on l'adressera à la sous-préfecture, on l'a prise sur le principe d'un éclaircissement finalement, hein, c'est ce que vous aimeriez ? On va poser cette question à la sous-préfecture et soit on la mettra en ligne, soit on vous promet une réponse à la prochaine réunion. Là, on est plutôt sur des enjeux de chantier. Comment est-ce que, finalement le chantier se déroule ? Combien de temps dure-t-il ? Quels sont ses impacts ? Est-ce qu'on a des éléments qu'on peut projeter ?

Cyril Dufau-Sansot : J'ai alors, on a préparé des planches pour répondre à vos questions et pour les illustrer, donc je propose d'afficher la planche 3.9 qui présente justement (*coupure électrique, la lumière s'éteint*).

Annie Augier : C'est bien, il y a une petite ambiance cinéma, c'est un film assez sympa.

Cyril Dufau-Sansot : De toute façon c'est pas filmé, c'est enregistré donc c'est pas grave,

Annie Augier : voilà la lumière mais on va quand même pouvoir... Voilà et si on peut rallumer un petit peu la salle c'est bien, à moins que la salle dispose d'un groupe électrogène qu'il faille actionner.

Cyril Dufau-Sansot : Donc on a, on a une première phase en termes de timing du projet, une première phase d'études préliminaires, qui va déterminer, qui déterminerait l'implantation du projet, les études de danger relatives aux impacts et aux rejets, les bilans matière, le dimensionnement des équipements, la liste des équipements, etc. Et pendant cette phase-là, on fait également la concertation puisque ça peut avoir des impacts, les décisions de la concertation peuvent avoir des impacts sur les équipements et leur dimensionnement, etc. Donc c'est une phase qui va jusqu'à la fin 2022. Ensuite on a une deuxième phase, qui va durer environ un an et demi, de janvier 2023 à mi-2024, qui comprend l'instruction du dossier d'autorisation, également incluant l'enquête publique par les autorités compétentes, l'instruction d'un permis de construire et en même temps des études détaillées d'ingénierie. On va vraiment rentrer dans les détails sur le scénario qui serait choisi finalement, avec la conception globale de l'unité de production. Une fois qu'on arrive à ces étapes-là, avec l'octroi potentiel des permis et la finalisation des études, on passe en phase de construction du projet. Donc idéalement selon ce timing là, la construction démarrerait en août 2024. Et à peu près 3 ans de construction et de mise en service d'une telle installation avant de passer en phase d'exploitation

Annie Augier : donc trois ans de chantier à cette échéance-là. Est-ce qu'on est capable d'en dire un peu plus sur les modalités du chantier ? C'était la question de Monsieur.

Cyril Dufau-Sansot : Sur la modalité du chantier, oui, c'est entre 500 et 1000 personnes sur 3 ans. À peu près.

Annie Augier : Une question qui est au fond pas très loin de vous Madame, avec le pull gris ?

Michelle Sacco : Merci. Michelle Sacco de Gardanne, je reviens à l'avant-dernière diapositive que vous avez présentée, vous dites enfin.

Annie Augier : Je suis pas sûre qu'on vous entende très bien, bien proche de vous le micro Madame,

Michelle Sacco : ...donc je reviens à l'avant-dernière diapositive que vous avez présentée, vous dites qu'on est sur un site Seveso seuil bas. Qu'en est-il de l'entreprise que vous proposez ? C'est le site qui est Seveso.

Cyril Dufau-Sansot : Non, non, non, c'est le projet en fait,

Michelle Sacco : alors c'est pas bien indiqué parce que c'était seuil Seveso... site Seveso, seuil bas.

Cyril Dufau-Sansot : alors le site, le site de la centrale de Gardanne-Meyreuil est classé Seveso, déjà. Voilà. Et il continuera à l'être de par l'exploitation de la centrale biomasse. Le projet Hynovera dans son empreinte de 6 hectares, sera aussi classé Seveso, seuil bas. On ajoute du Seveso, mais ajouter du Seveso ne veut pas dire ajouter des risques.

Annie Augier : Alors on a une question ici, puis deux de l'autre côté de la salle, ici au 2, au 3e rang.

Jean-Pierre Roubaud : Merci. Jean-Pierre Roubaud, de Bouc-Bel-Air. Justement, à propos de Seveso, donc vous présentez dans votre projet votre document distribué à la réunion précédente, le projet comme étant Seveso seuil bas. Or, ce n'est pas le maître d'ouvrage qui déclare, qui décrète, que c'est classé Seveso seuil bas ou seuil haut. Donc ma question est la suivante, si à l'arrivée, vous êtes classé Seveso seuil haut, vous restez, ou vous partez ?

Cyril Dufau-Sansot : Le classement, le classement Seveso dépend uniquement des quantités de produits sur le site et de leur caractérisation. Donc, vu les quantités de d'hydrogène, de carburant qui seraient produits et stockés sur le site, effectivement, et de notre schéma logistique d'exportation de ces produits-là, enfin de d'externalisation de ces produits-là, on sera effectivement classé Seveso seuil bas, ce sont des chiffres qui parlent.

Monsieur, avec le pull gris, je crois au 4e ou 5e rang, puis Madame. Sur le même rang. Je vous ai vus messieurs.

Monsieur (non audible) : bonjour, je m'appelle Monsieur ?, j'habite Gardanne. À la lecture des documents et suite à la réunion de la fois précédente, j'ai une question qui est traitée à la fois du bilan carbone, l'empreinte environnementale. Alors une impression, on nous avait dit que vous étiez en relation avec SNCF fret pour faire en sorte que les produits finis aillent plutôt par la voie ferrée que par la voie routière. Si d'aventure ça ne débouche pas, quels seront les impacts et comment vous allez courir les risques, c'est vous qui l'avez dit la dernière fois, 38 camions/jour ? Et la deuxième, c'est comment vous comptez acheminer le bois, est-ce que c'est toujours aussi par voie ferrée ou par camion ? La question est, traitée de l'environnement, malgré tout, et je pense qu'au niveau du projet où vous en êtes, au niveau du projet à la fin de l'étude d'impact, à la fin de l'analyse de risque, ça doit apparaître. Pour que les personnes qui vont amener à se prononcer aient ces informations-là.

Annie Augier : Merci Monsieur.

Cyril Dufau-Sansot : Très bien. Alors on a, on a également une planche pour illustrer ça, c'est.. Je l'ai plus, je l'ai plus en tête, excusez-nous. C'est laquelle ? On va la retrouver. Pendant qu'on l'a, qu'on... Voilà, ça y est. Merci la régie, j'étais un peu perdu dans nos diapositives. Alors effectivement, comme on l'a expliqué la semaine dernière, on a estimé et on va estimer dans le cadre des études qui sont en cours, l'impact sur un usage 100 % camion pour acheminer le bois et pour faire sortir les carburants. Et dans ce cadre-là, ce qu'on voit, c'est, et là je vous parle de la phase 2, où on va produire à la fois du kérosène et du méthanol, on parlerait de 34 camions par jour pour la biomasse et, environ 24 camions pour les produits et les scories. Donc ça, c'est le schéma routier, pour lequel on va, et on est en étude pour substituer ce schéma routier par un schéma ferroviaire, voilà. Ce qu'il faut aussi savoir, c'est qu'on travaille avec des opérateurs logistiques qui sont en train d'acquérir des camions à hydrogène. Et donc, l'idée c'est aussi de substituer les tracteurs diesel par des tracteurs hydrogènes (*rires de la salle*). Ces acteurs-là sont subventionnés dans le cadre d'autres projets également pour acquérir ces tracteurs.

Annie Augier : Allez, on va prendre les 3 questions. Je vous ai vu, Monsieur qui est à côté de vous. Je, on vient vers vous, tout de suite après.

André Barlatier : André Barlatier, donc moi la question que je voulais poser, on a en partie répondu là à l'instant elle concernait le transport des produits finis, y compris l'hydrogène justement qui est un produit extrêmement diffusible et très explosif, dangereux.

Annie Augier : Merci Monsieur.

Cyril Dufau-Sansot : Bonne question, parce que ça me permet de préciser ce point. 100 % de l'hydrogène est utilisé au sein du projet pour produire les biocarburants. Il n'y a pas de transport d'hydrogène à l'extérieur du site.

Annie Augier : Madame, on prend votre question ?

Fanny Martin : Oui, bonjour, ça va être un peu long parce que j'ai plusieurs remarques. Fanny Martin, j'habite Aix, donc je suis presque pas concernée par le projet, mais c'est mes impôts qui sont concernés. Il me semble que vous trompez quand même beaucoup sur les enjeux. C'est Monsieur Barrau qui l'a dit au Medef il y a moins d'un mois : « À partir du moment où on fabrique des bombes, même si elles sont écolos, même si elles sont renouvelables, ça reste des bombes. Si je vous dis que je produis avec vos impôts du cannabis bio pour lutter contre la drogue, vous allez rire ? ». Là, c'est le même principe, vous continuez à produire de l'essence, du carburant, que ce soit renouvelable, que soit écolo, du carburant, pour faire voler des avions, et on n'en veut plus des avions. On ne veut plus de bateaux. Et ça c'est nos impôts qui vont payer les jets du PSG qui vont pouvoir dire « Ah bah tiens, un voyage écolo ! » ? Vous allez me dire, les emplois, les emplois ? Soit euh, ils sont, soit la fabrication actuelle du kérosène est à l'extérieur de la France. Effectivement, c'est de la création d'emplois. Mais du coup, la décarbonation, elle y est pas, parce que la fabrication à l'extérieur de la France ne rentre pas dans le bilan carbone français. Soit on va transférer, ça va être du transfert d'emploi, depuis la production française sur une production

un peu plus verte. Vous parlez de kérosène renouvelable. Votre kérosène, il est pas renouvelable, c'est Monsieur Jancovici qui le dit actuellement, le pétrole il est renouvelable. C'est sûr, il faut des milliers d'années pour le fabriquer, c'est vrai, mais il est renouvelable. Votre kérosène, il est absolument pas renouvelable, c'est les ressources qui sont renouvelables, l'eau, et le bois. L'électricité, on va pas en parler. Aujourd'hui en 2027, 2028, l'hiver 2028, quand vous aurez besoin de 1 700 mégawatts pour faire fonctionner votre usine, comment on se chauffera nous ? À l'été 2028, quand vous aurez besoin de je ne sais plus combien de litres d'eau alors qu'on en a plus, comment, nous, on boira ? Est-ce que vous arrêterez votre usine ? La dernière chose, vu tous les camions que vous faites rouler sur les routes, j'aimerais bien savoir l'équivalence entre un avion Paris-Marseille et le nom et l'énergie dépensée pour fabriquer l'essence pour faire voler ce vol. Parce que vu l'essence que vous mettez dans tous les camions, je pense pas que le bilan il soit vraiment neutre. Merci. *(Applaudissements)*

Annie Augier : Merci. Alors il y a des questions et des avis. Oui, je, on va d'abord répondre d'abord et puis voilà, et on va, je reviendrai vers vous.

Cyril Dufau-Sansot : Oui, plusieurs points. Alors vous exprimez un avis sur l'arrêt de l'usage des avions et des bateaux. Dans combien de temps ? Et en attendant, on fait quoi ? Est-ce qu'on continue à utiliser du carburant ou est-ce qu'on remplace tout de suite ce carburant facile par du carburant propre parce que vous, vous pouvez pas à l'échelle des 10 ou 15 ou 20 prochaines années, annihiler 100 % du transport aérien et du transport maritime ? Donc après je suis pas représentant de l'État et donc je suis pas dépositaire des politiques publiques, moi je regarde qu'il y a un besoin qui est exprimé et on essaie de l'adresser. Voilà.

L'analyse de cycle de vie que je vous ai présentée tout à l'heure de 93 %, elle inclut le transport, à la fois de la biomasse vers le site et l'exportation des produits finis. Donc, et ça les calculs sont disponibles, on pourra les mettre à disposition parce que c'est des calculs qui sont définis par l'Union européenne. Par rapport à une raffinerie qui produit des carburants, y compris avec le transport intrants et sortants, on a une réduction de 93 % des émissions de gaz à effet de serre du projet. Concernant l'électricité, en période de pointe, un électrolyseur, parce que le principal équipement qui consomme l'électricité dans le projet, c'est un électrolyseur pour produire l'hydrogène en cassant la molécule d'eau, est un outil qui est extrêmement flexible, donc qui peut baisser sa consommation, augmenter sa consommation, voire même s'arrêter extrêmement rapidement.

Le gestionnaire de réseau a également des systèmes et des incitations sur ce genre d'objet pour pouvoir les effacer en période de pointe, et donc bien évidemment, on mettra en œuvre ces systèmes pour pouvoir s'effacer en période de pointe, ce qui représente quelques centaines d'heures par an. Concernant l'eau, un point important, il faut se mettre en perspective, qu'est-ce que représente la consommation d'eau d'un projet comme Hynovera ? On peut parler d'une piscine olympique par jour, à l'échelle d'un particulier, ça paraît énorme. Revenons à la consommation et au prélèvement qui sont faits dans les réserves du Verdon par le canal de Provence, 200 millions de mètres cubes par an. Notre projet représenterait 0, 25% de ce prélèvement. Donc tout est relatif. Et concernant les camions ? Comme je l'ai dit, juste pour finir, notre ambition, elle est justement dans le cas où on aurait exclusivement un transport par camion, c'est de travailler avec des acteurs qui se sont engagés pour verdir leur consommation des camions en allant sur des biodiesel dans un premier temps, éventuellement sur de l'hydrogène dans un 2e temps.

Annie Augier : Alors on va prendre 3 questions qui ont été exprimées, en termes, en levant la main. Vous aurez d'autres moments pour le faire, Monsieur. Ici au 3e rang.

Claude Calvet : Bonjour Claude Calvet FNE 13. Je reviens sur une des diapos précédentes, sur la période d'étude. Et sur la remarque de Monsieur sur les préfets qui seraient, qui devraient booster tous les projets. Est-ce que vous pensez que l'enquête publique risque d'être disons, largement bousculée, pour aller plus vite. Est-ce que c'est encore à la discrétion du préfet ? Je pense pas avec un tel investissement, mais ce serait mieux de le dire quand même. J'ai, d'autre part, je viendrai sur une nouvelle notion inventée par la documentation Hynovera, c'est à dire y a le seuil Seveso bas, le seuil Seveso haut. Et vous avez inventé le seuil Seveso bas avec mesure compensatoire. Donc expliquez-nous ces mesures compensatoires. Et si elles sont..., si elles existent vraiment dans la législation ?

Annie Augier : Merci Monsieur.

Cyril Dufau-Sansot : Alors, concernant, concernant le processus d'enquête publique, c'est un processus qui est, qui est réglementaire, avec des délais qui sont qui sont définis. Donc, on s'inscrit dans ce processus-là, avec différentes phases, avec des délais minimums. Si l'Etat et les représentants de l'État qui sont les préfets définissent une nouvelle politique qui raccourcissent ces délais, on pourra en bénéficier ou pas ? Nous, on va de toute façon respecter les délais réglementaires concernant les mesures, je passe à Denis

Denis Grisoni : Nous n'avons pas parlé de mesures compensatoires. Nous avons parlé de maîtrise des risques. C'est à dire que j'ai pas parlé de mesure compensatoire, je vais parler de mesures de maîtrise des risques, c'est à dire que nous allons faire des études de danger eu égard aux quantités et à l'emplacement des différents produits qu'il y a sur site, que ça soit les kérosène, le diesel ou autre. De ces risques-là vont être déduits des mesures d'annihilation de ces risques. Donc y a pas une mesure compensatoire, c'est à dire qu'on considère le risque, on fait des études de danger et en conséquence on prend à la racine le danger et le risque pour annihiler ce risque. On ne compense pas un risque, on l'annihile.

Annie Augier : On va prendre les 2 dernières questions pour cette phase-là, il y a une question de ce côté-là. Et Monsieur, ici, on vous, on aura d'autres moments pour les poser, sans quoi on va avoir... On a la chance d'avoir quelques experts ce soir, Monsieur qui est là, et je voudrais qu'on puisse terminer la, enfin dérouler la réunion, telle qu'on l'a prévue et vous aurez la possibilité de poser vos questions dans quelques minutes.

Jean-Luc Debard : Bonjour, moi c'est Jean-Luc Debard, je suis président du collectif climat du Pays d'Aix et puis dans diverses associations locales, et j'habite à 500 mètres de la centrale. Alors puisqu'aujourd'hui, l'objet de la réunion, c'est politiques publiques biocarburants pour avions et bateaux, c'est bien ce que j'ai compris ? Alors ce que je voudrais dire par rapport à ça, c'est que 1/ vous parlez, vous avez dit que vous serez vigilant sur le Bilan carbone du projet. Moi ça me satisfait absolument pas de dire vous êtes, vous serez vigilant ce qu'on veut puisque en fait, là, le sujet de de cette concertation, c'est de voir l'opportunité de faire ce projet, c'est qu'on aie déjà le bilan carbone parce que sinon on va dans le mur. Pourquoi ? Parce que, euh, quand on aura brûlé du bois ou le gazéifié, de toute façon ce CO₂, une fois qu'il aura été transformé en biocarburant entre guillemets, ce CO₂, en fait une fois qu'il aura été utilisé par les avions et les bateaux, en fait, il va repartir dans l'atmosphère. Conclusion, et nous, ce qu'on vous demande, c'est le bilan carbone, c'est le global. Parce que il sera négatif puisque les arbres stockent le carbone et que si à la fin ce carbone, il est relâché dans l'atmosphère avec la combustion, c'est le bilan carbone, il est, il n'est pas neutre, donc y a un problème grave à ce niveau-là, dans les politiques publiques de biocarburants en général, et entre autres pour les avions et les bateaux. Ensuite, voilà là carboneutralité, elle existe pas. Pourquoi ? Parce que vous dites, on va cramer du bois, on va le gazéifier, etc. La question c'est que il va être, c'est des arbres de 30 ans, 50 ans, qui vont être gazéifiés en 5 mn ou en 10 mn ou je sais pas quoi, mais, du coup, ce, les arbres ils auront capté le CO₂ pendant 30 ou 40 ans. Si vous en plus, vous, le vous le lâchez puisque vous avez dit que ça sera directement à l'utilisation. Mais en fait le CO₂ en 3 jours ou 4 jours ou une semaine ou même un mois, il sera relâché dans l'atmosphère. Conclusion, les arbres, ils auront pas eu le temps de capter ce CO₂ puisque... et en plus, ceux qui ont été cramés ils pourront pas le conserver puisqu'ils ont été cramés. *(Applaudissements)*

Annie Augier : Allez, il vous reste une minute, Monsieur.

Jean-Luc Debard : Ensuite vous parlez d'hydrogène, mais l'hydrogène vert, etc. Aujourd'hui, l'hydrogène vert qu'on nous promet à la centrale de Gardanne, il est pas vert et ça renvoie à la même chose que ce que je viens de vous définir. C'est à savoir qu'on crame du bois et que le CO₂ il part à l'atmosphère. Donc cette électricité n'est pas verte, absolument pas, c'est pas écologiste, c'est complètement faux.

Annie Augier : Allez, on est obligé de vous arrêter, Monsieur !

Jean Luc Debard : 5^e point, j'ai fini. L'avion vert effectivement, on vous l'a dit, c'est celui qui ne vole pas, hein. Donc aujourd'hui il y a des urgences, on est sur une courbe de 4° d'augmentation sur la de la température sur terre. L'urgence c'est de stocker du carbone dans les arbres et les océans. Et aujourd'hui vous nous proposez de les cramer, et donc vous nous cramez votre vie, vous nous cramez l'avenir des enfants et c'est pas une solution, voilà.

Annie Augier : Alors on prend une, vous, vous avez quelques éléments de réponse et on va prendre une dernière intervention au premier rang et on s'arrête là pour cette phase de question.

Cyril Dufau-Sansot : Je vais, je vais répondre sur l'aspect biomasse. Le fait de produire des carburants renouvelables, c'est pas nous qui le décrétons, c'est à dire que ces carburants font l'objet d'une certification, renouvelable. Cette certification renouvelable, nécessite que l'ensemble des intrants, que ce soit l'hydrogène ou la biomasse, soient certifiés renouvelables. Donc la biomasse certifiée renouvelable, ça veut dire qu'elle est issue de parcelles qui sont gérées durablement. Donc l'objectif, c'est pas de faire des coupes rases et de réduire les quantités de biomasse disponibles dans les forêts mais justement d'exploiter des parcelles durablement. Et ça veut dire quoi durablement ? C'est à dire qu'on prend en compte le cycle de pousse de l'arbre qui, cet arbre vous l'avez dit, capte du CO₂. On va l'utiliser pour faire du carburant qui va rejeter ce CO₂ dans l'atmosphère, mais c'est pas du CO₂ additionnel qu'on met dans l'atmosphère. C'est pas issu du pétrole, donc il va être capté par d'autres arbres de forêts gérées durablement qui vont ensuite être gazéifiés. Donc dans une analyse de cycle de vie à une échelle de 30 ans et pas de 5 mn, on est dans un cycle neutre. Donc sur l'aspect hydrogène vert, là il y a une confusion je pense, on ne va pas utiliser l'électricité produite par la centrale biomasse de GazelEnergie parce que elle, elle est injectée dans le réseau avec un contrat pour le réseau. Nous, on va s'alimenter auprès d'autres actifs renouvelables, avec des agrégateurs d'énergie renouvelable, qui vont nous fournir cette électricité d'autres sites qui sont identifiés. Et donc, potentiellement du photovoltaïque, de l'hydroélectricité, de l'éolien, potentiellement, d'autres biomasses, pourquoi pas, mais c'est pas le site qui nous alimente directement en électricité.

Annie Augier : Allez, une dernière intervention, je vous demande de faire court, Monsieur, s'il vous plaît.

Monsieur (n'a pas décliné son identité) : Je vais faire très court. Oui, votre raisonnement est effectivement correct dans la mesure où on prend le phénomène sur une très, très longue période. Or, pour faire pousser un arbre et qu'il soit tout de suite exploitable, c'est 60 ans. Pour le brûler, c'est quelques minutes. Et le problème, c'est que notre Terre ne va pas attendre 60 ans avant d'avoir besoin de cadre, donc on va, on va générer, on va remettre dans la nature en 60 ans et énormément de CO₂. qui n'aura pas eu le temps de se transformer en bois. Et le problème, il est pas sur le bilan à très long terme, il est sur le bilan à l'échelle de 30/40 ans. Voilà et ça c'est mathématique hein, plus on brûle de bois, plus on fait le CO₂ et il faudra 30 ou 40 ans pour récupérer. Donc pendant les 30 ou 40 ans où nous avons le feu aux fesses, pour calmer le jeu, on va être, on va être sur un bilan extrêmement négatif.

Cyril Dufau-Sansot : On va illustrer avec la planche 9. 3 s'il vous plaît. Les forêts gérées durablement sont sur un cycle de 30 ans, pas de 50, 60 ans. Là, la diapositive que, la planche qu'on va vous présenter montre l'évolution de la surface forestière en France à l'échelle de 100 ans. Je pense qu'elle parle d'elle-même, on voit que la forêt a évolué de façon positive et ce qui est confirmé également en PACA par différentes études, hein, c'est que la forêt a évolué de façon positive, alors que des...

Annie Augier : Allez d'accord, on continue, on continue la, la question. Enfin, la réponse.

Cyril Dufau-Sansot : J'ai pas d'autres éléments à apporter à part ça. Après chacun a son avis sur le la façon de calculer.

Annie Augier : Allez, on poursuit notre réunion puisque on a le la chance, le plaisir d'avoir un certain nombre d'intervenants qui sont avec nous ce soir. Et notamment Guillaume Caillou. Monsieur Caillou, vous êtes adjoint à la cheffe du Bureau de la logistique pétrolière et des carburants alternatifs, vous représentez, ce soir la direction

générale de l'énergie et du climat. Je vous laisse donc le soin d'utiliser ce pupitre et on aura évidemment la possibilité de vous poser quelques questions dans les minutes qui suivront votre intervention.

Guillaume Caillou : Je vais être un peu haut. OK, très bien. Bonjour tout le monde, est-ce que ça fonctionne ? J'ai le droit d'y toucher ou pas ? (*bruit du micro*) Apparemment pas. Désolé ! Bon, ben merci pour l'intérêt que vous portez au projet et plus largement on l'entend, à travers les interventions, à la transition énergétique, à la transition climatique. J'ai été gentiment invité par ces Messieurs pour présenter un peu d'éléments de contexte sur les politiques publiques autour de la décarbonation, pardon du secteur des transports, un sujet éminemment compliqué, on le voit à travers les débats. Donc je travaille au bureau qui est en charge du développement des carburants alternatifs. Les carburants alternatifs, c'est globalement, en résumé, tout ce qui est carburants non issus de pétrole et qui vise leur usage, vise un objectif, c'est la neutralité carbone en 2050. C'est limiter notre impact climatique et pour ça on a différents objectifs, dont un, celui qui est beaucoup d'actualité et qui a été rapidement évoqué jusqu'ici est fixé au niveau européen dans une directive qui s'appelle la directive Énergies renouvelables, qui a été publiée en 2018 et qui demande à tous les États membres de l'Union européenne d'utiliser 14 % d'énergies renouvelables dans le secteur des transports. Donc ça laisse plus beaucoup de temps pour y arriver. Ça fait, c'est plus que 8 ans et cette directive, en plus de fixer les objectifs, fixe des règles pour atteindre ces objectifs. Donc n'importe quel carburant alternatif ne peut pas être utilisé, il y a notamment des règles qu'on appelle les règles de durabilité, qui assurent que la solution proposée, donc les biocarburants ou autres, sont réellement une solution par rapport au problème qui est le pétrole et donc ces critères, c'est notamment une réduction des gaz à effet de serre d'au moins 50 %, et qui est basée sur une analyse en cycle de vie, et dans le cadre des biocarburants, ne doivent pas provenir de terres qui ont été déforestées.

Je vais m'attarder un petit peu sur l'analyse de cycle de vie parce que je vois qu'il y a beaucoup de questions sur le sujet pour comprendre un peu ce que c'est, c'est on additionne tous les pôles d'émission du cycle de vie en fait d'un carburant, donc si je prends quelque chose qui est beaucoup utilisé en France, c'est le carburant issu du colza par exemple : le colza est cultivé, donc cette culture émet des gaz à effet de serre. Le colza est ensuite transporté sur un site de transformation qui a également des émissions. Alors ça peut être camion, train, peu importe. Et on a ensuite la transformation qui utilise de l'électricité, qui utilise du gaz, etc. C'est également émissif et quand on additionne tout ça, on doit avoir un biocarburant qui, pour chaque unité d'énergie qu'il contient, émet moins que la moitié du fossile. J'espère que c'est un peu plus clair. Au pire, il y aura des questions par la suite je suppose. Et donc on a cette directive qui oblige les États membres qui doivent faire une transposition de la directive dans le droit national. En France, on a choisi de traduire cette directive à travers une taxe, parce qu'on est en France et qu'on adore les taxes, vous le savez très bien, mais c'est une taxe un peu particulière parce qu'elle a pour but de ne générer aucun revenu. C'est un peu atypique mais ça existe, c'est ce qu'on appelle une taxe incitative. Elle repose sur tous les opérateurs pétroliers qui vendent des carburants. Et elle dit en substance que pour chaque litre de carburant renouvelable manquant par rapport à un objectif défini, ils payent un certain montant qui est de l'ordre de 1€ par litre, ce qui est hautement incitatif ! C'est un prix qui est très élevé par rapport au prix des carburants et donc on a mis en place cette taxe depuis maintenant une dizaine d'années et on observe effectivement l'utilisation de carburant renouvelable et notamment de biocarburant, qui est distribué à la pompe. Vous le voyez à chaque fois, vous faites le plein, si vous voyez marqué, E5, E10, B7, B10. C'est en fait, ça vous donne à peu près la quantité de biocarburants qu'il y a dans ce que ce qui est distribué à la pompe. Et depuis le 1^{er} janvier de cette année, la France a décidé d'étendre ce mécanisme qui était réservé au routier, de l'étendre au secteur aérien, donc le secteur aérien a commencé sa décarbonation. Il se trouve que on est le premier pays en Europe à le faire. On n'a pas attendu que l'Europe nous dise quoi faire sur le sujet. On était pour une fois un peu avant-gardiste, mais l'Europe essaie de nous rattraper et a proposé l'année dernière un ensemble de textes, dans un paquet dont vous avez peut-être entendu parler, qui s'appelle Fit for 55. Donc il y a un ensemble de textes réglementaires qui donc à nouveau placent des objectifs sur les différents États-membres. Il y a notamment deux textes très importants sur l'aviation, un qui est dédié à l'aviation et à la décarbonation de ce secteur, et un autre qui est dédié à la décarbonation du secteur maritime avec une trajectoire progressive. On a un pas de temps tous les 5 ans, on sait

quel est le niveau de décarbonation qu'on doit atteindre, jusqu'en 2050. Et accessoirement la directive énergie renouvelable en profite pour être révisée et au lieu de proposer un objectif en énergie renouvelable, allons-y franchement : le but, c'est de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur avec des objectifs qui sont assez ambitieux. Pardon ?

Annie Augier : non, non, je vous en prie, continuez.

Guillaume Caillou : Bon, je peux prendre la question au fur et à mesure, s'il le faut. Donc, sur le secteur aérien en France, les enjeux sont complexes. On a ces objectifs au niveau européen qui servent une cause qui est de limiter notre impact climatique, mais la filière n'existe pas, ou elle n'existe quasiment pas. Aujourd'hui, on arrive à produire des carburants d'aviation dans des quantités très limitées qui ne permettent absolument pas de remplacer tout le pétrole qui est utilisé dans l'aviation parce que les quantités sont astronomiques, et même si on divisait par 2, par 5, par 10, il y aurait quand même du pétrole qu'il faudrait remplacer. Et donc on a besoin de mettre en place une filière et c'est l'objet de ce type de projet. Il y en a d'autres, d'avoir une production nationale, dans l'idéal à partir de ressources nationales et de limiter notre dépendance au pétrole d'un côté et en plus, de limiter notre impact climatique.

Annie Augier : Très bien.

Guillaume Caillou : Je peux prendre vos questions ?

Annie Augier : mais oui, vous êtes en partie là pour ça et merci en tous les cas d'un accepter l'augure. Alors on va reprendre le principe de demander la parole. On a une première question ici, au 4e rang. Monsieur, avec la veste marron, on peut dire marron, allez, on va dire marron. Allez-y Monsieur.

Jean-Luc Garnier : Bonsoir Jean-Luc Garnier, j'habite sur Aix-en-Provence, je suis content qu'on parle un peu d'ordre de grandeur puisque Monsieur Caillou vient de parler de la quantité astronomique de pétrole qu'il faudrait, ou de kérosène qu'il faudrait pour faire voler l'ensemble des avions. Alors moi j'ai regardé un peu les chiffres qu'Hynovera a donnés.

Annie Augier : Alors, le micro bien proche.

Jean-Luc Garnier : J'étais étonné de la disproportion entre les intrants et les produits. J'explique, en intrants, on a quand même des quantités qui sont loin d'être négligeables, 500 tonnes par jour de bois, 1 700 m³ d'eau, 2 GWh d'électricité. Donc, c'est quand même pas mal. En sortie, on a, je le dis en passant, 90 000 tonnes d'oxygène dont pas un seul mot n'a été dit à ma connaissance dans les réunions, alors que c'est le premier produit, et puis après on a 16 000 tonnes de kérosène dit renouvelable et de diesel. Alors j'ai regardé un peu, prenons un avion Paris-New York, ça consomme, prenons un A330 parce qu'il consomme pas trop celui-là, donc les chiffres vont plutôt être favorables à votre projet dans un certain sens. 100 tonnes pour faire Paris New-York aller-retour, à peu près, c'est peut-être 120 tonnes. C'est de cet ordre-là. Donc si vous divisez 16 000 tonnes sur un an par 100 ou 120, vous allez avoir de quoi faire voler maximum 3 avions sur un aller-retour Paris-New York par semaine. Alors que vous dites pouvoir alimenter Marseille-Provence, Nice, Toulon, Hyères, pourquoi pas ? À mon avis, vous allez pas alimenter beaucoup d'avions. Si je prends les bateaux, c'est presque encore pire si j'ai bien décortiqué la littérature. Si on prend un gigantesque paquebot de croisière du style Costa machin ou truc Concordia ou autre, peu importe, je crois que pour 24h ce genre d'engin consomme entre 100 et 150 tonnes de carburant. Donc là c'est pareil, vous allez avoir de quoi faire fonctionner un seul navire de ce type pendant un jour par semaine. Donc moi ça m'interroge. Ce genre d'ordre de grandeur. Autant l'utilisation de l'hydrogène, je pense que l'hydrogène vert, ce que vous proposez de l'hydrogène vert, je pense que il y a suffisamment de gens qui ont des idées sur la façon de pouvoir utiliser ça, donc je vais pas faire de commentaire particulier là-dessus. Ce qui m'inquiète c'est ce qui vient après. Surtout avec un procédé, le Fisher Tropsch, quand même reconnu comme étant particulièrement

énergivore, donc je voulais donner ces ordres de grandeur parce qu'il me semble que c'est quand même assez parlant.

Annie Augier : Merci.

Cyril Dufau-Sansot : Je vais peut-être, je vais peut-être répondre sur les points du projet, hein ? Après, sur la quantité de carburant, on peut en parler et l'intérêt de la filière ? On s'est focalisé sur les carburants pour le secteur maritime, le secteur aérien. Comme j'en ai parlé au début, y a des coproduits au procédé, vous en parlez de l'oxygène, on a le naphta aussi, qui sont des coproduits. L'ensemble des coproduits vont être valorisés localement, auprès des industries locales. L'oxygène, il y a des intérêts dans la cimenterie pour faire de l'oxycombustion, pour limiter les émissions de gaz à effet de serre de la cimenterie par exemple. C'est un gaz industriel, l'oxygène, c'est un coproduit, donc c'est quelque chose qu'on peut mettre à disposition de façon très compétitive pour les grands gaziers. Donc l'oxygène a un débouché naturel. Le naphta, qui est un coproduit du Fischer-Tropsch qui vient avec le kérosène, c'est la matière première qui dans les vapocraqueurs, donc dans les sites pétrochimiques autour de l'étang de Berre, sert à faire du plastique. Donc dans ce cas-là, des bioplastiques, c'est aussi un additif des carburants, de l'essence et du diesel. Donc ça permet de substituer encore une partie de du pétrole par des additifs renouvelables. Donc effectivement tous ces produits-là seront valorisés auprès des industriels locaux. On n'a pas vocation à substituer 100 % des carburants utilisés par les aéroports ou par les bateaux, c'est pas possible. Juste en perspective, la production de kérosène du projet représenterait 10 % de la consommation annuelle d'un aéroport comme Marseille-Provence. 600 000 l par jour distribués pré COVID par l'aéroport Marseille-Provence, ce projet produirait 60 000 l par jour, donc c'est 10 %. Et enfin Fischer Tropsch, je reviens juste sur les rendements, c'est énergivore ? Oui et non, ça a un rendement de 70 %. L'ensemble de la chaîne de valeur en termes de rendement, gazéification et Fisher Tropsch 2x70% ça fait un rendement global de 50 %. Un électrolyseur a un rendement de 65 %. Voilà, juste pour poser des chiffres.

Annie Augier : Monsieur Caillou, vous avez quelques éléments de contextualisation plus nationaux ou régionaux sur cette ?

Guillaume Caillou : Alors si y a un intérêt sur les chiffres. En fait, je peux en donner quelques-uns si vous voulez quelques ordres de grandeur, on consomme sauf erreur, entre 7 et 8 000 000 de tonnes de carburant d'aviation par an en France, incluant tous les vols, les vols domestiques, plus les vols internationaux. Et nos objectifs à horizon 2030, qui sont autour de 5, 6 % de carburant durable, devrait du coup faire consommer autour de 500/600 000 tonnes. Donc oui, en effet, le projet est loin d'être suffisant. C'est pour ça qu'on a une stratégie plus globale pour atteindre ces niveaux de production.

Annie Augier : Y a-t-il d'autres questions à l'attention de Monsieur Caillou ? Oui, Monsieur au premier rang ? On va venir à vous, Monsieur.

Olivier Beuret : Bonsoir Olivier Beuret. Je suis habitant de Gardanne et ingénieur de formation. Je fais la suite de Monsieur sur l'énergie que vous consommez qui est très énergivore. J'avais essayé de me poser la question, 1 TWh, qu'est-ce que ça représente ? Donc j'ai regardé un petit peu le site EDF etc. Sont produits en France par exemple, 400 TWh de nucléaire. Et j'ai essayé de convertir ça dans le produit que vous allez produire, hein, c'est à dire des biocarburants. Donc si je ne me trompe pas, vous allez produire environ 120 000 000 de litres de carburant quand on traduit les tonnes de kérosène et les tonnes de méthanol. Quand je traduis l'électricité que vous allez absorber, entre guillemets, c'est l'équivalent de 400 000 000 de litres de carburant. Si vous voulez. Vous prenez ce que vous consommez en électricité, vous faites rouler une voiture avec, je retraduis ça en litres équivalents, vous allez utiliser l'électricité qui permettrait en équivalent pratiquement 4 fois plus que vous allez produire. Alors j'ai du mal à comprendre quel est l'intérêt d'utiliser une telle énergie si c'est pour au final produire un biocarburant qui représente à peine 1/3 de l'énergie que vous avez engagée parce que aujourd'hui, pour moi, sur l'électricité, on doit se partager la ressource. Je comprends que vous pouvez faire appel à un PPA à pour avoir de l'énergie verte renouvelable, ça c'est OK, mais pour moi, aujourd'hui on n'est pas surcapacitaire en production d'électricité. Si on

était surcapacitaire, on pourrait se dire c'est intéressant de le transformer dans une autre énergie, qui va dans un autre procédé. Or, là aujourd'hui, on manque d'électricité. Et vous allez en consommer énormément pour au final, en tirer à peine 1/3 en carburant, ça me pose question si vous voulez, alors je vous ai préparé les documents, je pourrais vous les donner après.

Cyril Dufau-Sansot : Ah Ben avec plaisir.

Annie Augier : Non, non, c'est à l'hôtesse que vous donnez.... Merci.

Cyril Dufau-Sansot : L'enjeu principal, c'est la décarbonation à partir de renouvelables. Quand on ne peut pas comparer directement des ressources et des ressources renouvelables, on a un enjeu de sobriété avec les ressources, le renouvelable, par définition, est disponible. Donc la notion de rendement et donc de quantité d'énergie entrante et sortante est moins pertinente par rapport à l'objectif de décarbonation. Donc c'est dans cet objectif là qu'on inscrit notre projet.

Annie Augier : Alors, je voudrais privilégier la prise de parole par des gens qui ne se sont pas encore exprimés.

Cyril Dufau-Sansot : Pardon, juste un point, parce que j'y ai pensé mais j'ai oublié dans ma réponse. C'est aussi ce genre de projets qui vont structurer le développement d'une filière renouvelable. Vous dites qu'on est en manque d'électricité, ça c'est juste dû au problème de gestion et de maintenance des centrales nucléaires. Ça, c'est indépendant de la disponibilité de l'électricité. On a des objectifs et notamment la région Sud s'est dotée de ce qu'on appelle un Sradet...

Annie Augier : un schéma régional...

Cyril Dufau-Sansot : un schéma régional qui définit des ambitions de développement des énergies renouvelables, voilà, qui est un schéma régional de développement des énergies renouvelables. C'est ce genre de projet à notre avis, et ça, c'est notre avis, qui permet justement de justifier, d'accélérer le développement des énergies renouvelables.

Guillaume Caillou : Je rappelle que (*problème de micro*). Promis plus jamais j'y touche !

Annie Augier : Oui, c'est la consigne initiale. Attention Monsieur Caillou !

Guillaume Caillou : J'ai vu des gens endormis et comme ça, ils sont bien réveillés. Ce que je voulais dire, c'est que le en fait, c'est un peu notre problème à la DGEC et plus largement de l'État, d'assurer que en fait, quand on a un électrolyseur qui s'installe, relativement à la puissance qui est installée, il faut qu'on ait en face une capacité d'électricité supplémentaire pour assurer qu'on ait bien cette capacité totale d'électricité. Et dans l'idéal qu'elle soit renouvelable.

Annie Augier : On prend une question ici, au 2e rang.

Pierre Hennebert : Bonsoir, Pierre Hennebert, de Meyreuil environnement je voudrais soumettre à la sagacité de Monsieur Caillou le raisonnement suivant sur le bilan CO2, si on parle globalement. Mondialement, il faut que la fixation du CO2 dans l'agriculture, la forêt, les océans, soit pour stabiliser le climat, égale aux émissions pour améliorer le climat qu'il faut que la fixation soit supérieure aux émissions. Si on prend ce principe sur le bois que va consommer Hynovera, il faut que le croît annuel ou hebdomadaire ou quotidien d'une surface forestière à définir dans laquelle vous allez prélever ne soit pas que le croît ne soit pas inférieur à ce que vous allez prélever et ce qui va être remis par les carburants une fois consommé. Donc est-ce que vous avez enfin ça ? Ça m'a l'air le calcul juste c'est pas un arbre, 60 ans une chaudière, 60 secondes... c'est une surface forestière qui capte une quantité et une usine et des carburants qui émettent une quantité qui, espérons-le, sera inférieure au croît annuel de la forêt. Donc est-ce que vous auriez défini un périmètre qui correspondrait à la capacité de production de bois dont vous avez besoin. Je sais pas si je m'exprime clairement, merci.

Cyril Dufau-Sansot : Oui, ça, ça fait partie des études justement, du projet et du dimensionnement des ressources. Donc on envisage d'avoir un approvisionnement local et français effectivement, dans la mesure de la disponibilité de la ressource certifiée durable. Donc on n'a pas un cercle qui est défini à ce jour, est-ce qu'on parle de 250,300,400 km ? Je peux pas vous le dire à ce stade. Mais l'intérêt étant justement d'avoir toujours derrière la tête l'analyse que vous avez faite, c'est à dire que l'impact global soit inférieur au bénéfice.

Annie Augier : Y a-t-il d'autres questions ?

Guillaume Caillou : Je peux juste réagir très rapidement ?

Annie Augier : Oui, bien sûr, je vous en prie.

Guillaume Caillou : C'est très justement dit, vous avez tout à fait raison. En fait, c'est une, ça doit s'inscrire plus globalement dans une stratégie d'usage de la biomasse qui soit cohérente avec la consommation et enfin je vais un peu paraphraser ce que vous avez dit, mais c'était très bien dit. Il faut qu'on ait une croissance de la biomasse qui soit supérieure à sa consommation, tout simplement.

Annie Augier : Alors, Monsieur avec le pull vert ? Je vais vous demander de faire plus court Monsieur.

Jean-Luc Debard : Court, court, je voudrais que le bruit qu'on subit, ce soit plus court aussi, que ce soit à 3 heures du matin, toute la journée... Donc là, c'est pas court. Donc ce que j'exprime, la durée, c'est largement inférieur à ce que qu'on subit sur le terrain ? Nous, on conteste cette directive européenne et il y a 500 scientifiques qui contestent cette directive. Voilà. Ensuite, quand vous parlez, il va y avoir donc une consommation de bois, mais aujourd'hui partout on veut prélever du bois, à la centrale biomasse, il y a Fibre Excellence, il y a au Tricastin, la piscine aux crocodiles etc., il y a Brignoles donc aujourd'hui, dans l'opportunité de faire ce projet, elle n'existe pas parce que y a trop de prélèvements un peu partout et en plus vous dites que c'est un prototype, ou que c'est que vous allez augmenter en 2030 ? Ça veut dire que en fait, ça va pas s'arrêter, le prélèvement de bois ? Ensuite, quand vous dites la certification du bois bio Développement durable ça existe pas. Le PEFC il sont arrivés à certifier un parking. Donc je sais pas comment vous allez faire pour certifier réellement une forêt durable, ça n'existe pas. Même le FSC, il est très critiqué et nous, ce qu'on vous demande aussi, c'est un plan d'approvisionnement, parce que déjà aujourd'hui, et l'impact sur la forêt, parce que déjà aujourd'hui on est au tribunal, on est au Conseil d'État par rapport à la centrale biomasse, parce que l'étude d'impact n'a pas été faite de manière globale, parce que il faut pas...

Annie Augier : Alors, on reste sur le sujet, on reste sur le sujet Hynovera

Jean-Luc Debard : Mais si, mais non, mais c'est pas le sujet Hynovera là ! Votre concertation aujourd'hui, c'est sur les politiques publiques de biocarburants, donc je suis ans le sujet et voilà donc c'est aujourd'hui, il y a, il est prévu de prendre trop de bois partout dans le monde et ça suffit. Voilà.

Annie Augier : Alors on peut peut-être prendre un certain nombre de ces enjeux là pour notamment les traiter lors de l'atelier biomasse de la semaine prochaine. Vous avez quelques éléments Cyril ?

Cyril Dufau-Sansot : juste un point sur PEFC ou la certification dans le cadre de la certification des des carburants renouvelables. Nous, on va pas aller sur une certification PEFC de la ressource biomasse mais sur une certification ISCC qui est sur l'ensemble de la chaîne de valeur. Donc après je peux pas commenter votre histoire de parking. Par contre ISCC s'appuie sur le caractère durable de l'exploitation des ressources forestières. On n'a pas d'obligation de déposer un plan d'approvisionnement dans notre projet, on n'est pas GazelEnergie et sa centrale, donc c'est pour ça que nous, ce qui importe pour nous, c'est vraiment d'aller chercher cette ressource durablement certifiée et qui va assurer l'opérabilité du projet.

Annie Augier : Bien, je vous propose que nous... Alors deux dernières questions, si elles concernent Monsieur Caillou qui ensuite va rejoindre la table ronde et... Madame d'abord, puis ensuite Monsieur, on va privilégier d'abord ceux d'entre vous qui ne se sont pas encore exprimés.

Madame Langlet : Madame Langlet de Gardanne. Juste j'aurais voulu que vous me précisiez quelque chose parce que nous on est là mais en fait on est tous des riverains et ce qui nous intéresse c'est le local. Donc vous avez parlé qu'au niveau de l'État, il fallait qu'à terme on soit à 14 % de production, c'est ça que décarbone ...

Guillaume Caillou : que 14 % de l'énergie consommée dans le secteur des transports soit d'origine renouvelable

Madame Langlet : doit être de d'origine renouvelable, c'est ça ? Donc c'est une obligation. C'est, c'est à dire qu'aujourd'hui ce projet-là dont on parle, je sais pas trop si on a le choix parce que on est au niveau national, donc au niveau national, on dit qu'il faut avoir 14 % et Gardanne comme vous avez dit la dernière fois, ça m'avait choquée, c'est bien Gardanne, parce qu'on a du foncier donc en fait on nous sacrifie parce qu'on a du foncier. On peut si on veut implanter cette entreprise qui va nous servir au niveau de l'État. Mais après on s'intéresse pas et là j'en veux un peu au pouvoir politique quand même, local, on s'intéresse pas un peu aux riverains, c'est à dire à nous qui vivons tout autour. On s'intéresse à ces 14 % qu'on doit atteindre et nous, on est dans là, dans ces 14%, on est des victimes finalement, je pense qu'il va falloir revoir un peu la situation. Et dire qu'on n'est plus des riverains, on est des victimes des 14 % de l'État. Enfin de l'Europe ! *(Applaudissements)*

Guillaume Caillou : je comprends tout à fait enfin ce...

Madame Langlet : Ah oui, oui, je, je pense que vous comprenez oui,

Guillaume Caillou : mais vous proposerez de les produire où ?

Madame Langlet : Ah mais alors attendez, nous, on est on là la dernière fois ? OK on va produire ou la la personne. C'est dommage que la personne de la préfecture ne soit pas là parce que la dernière fois elle a été phénoménale. En nous disant qu'à Gardanne on avait l'habitude d'être pollué avec la centrale à charbon, donc on devrait être content d'avoir un peu moins quoi donc c'est un petit peu dur et je parodie pas ni rien. C'est exactement ces termes et c'était un petit peu vexant pour les habitants de Gardanne, de Meyreuil et des autres riverains quoi.

Annie Augier : Voilà donc merci Madame.

Madame Langlet : Donc, nous c'est 14 %, merci.

Annie Augier : Monsieur, qui est à côté et on prend, on prendra une dernière intervention sur ce temps-là avec la personne au 3e rang. Allez-y.

André Barlatier : Monsieur André Barlatier. Alors donc pour résumer un petit peu la situation, c'est un projet qui tombe à pic pour se mettre en accord avec la directive européenne. Hein pour résumer ?

Annie Augier : Merci Monsieur. Ici au 3e rang,

Guillaume Caillou : je peux quand même aussi ?

Annie Augier : Oui, bien sûr, je vous en prie.

Guillaume Caillou : La directive, elle fixe un objectif de consommation. C'est juste que là on a c'est un moyen de production parmi d'autres, mais rien n'oblige à ce qu'il soit ici ou ailleurs. C'est une proposition parce que il y a un projet qui est local et qui est intéressant. Mais vous voyez les ordres de grandeur, on en a, on les a un petit peu évoqué tout à l'heure. En fait, la production, elle est nationale, elle a lieu partout sur le territoire, c'est... vous êtes pas la seule commune concernée et de toute façon vous pourriez pas produire assez pour tout le territoire.

Annie Augier : Alors on prend ici là la dernière intervention dans cette partie-là de la réunion. Monsieur, je vous en prie.

Patrice Nerozzi : Bonjour Patrice Nerozzi donc j'habite à simiane, je suis ingénieur de formation...

Annie Augier : mettez bien le micro proche de Lyon

Patrice Nerozzi : Bonjour Patrice Nerozzi, donc je voudrais dire quitte à me faire huer que aujourd'hui, alors avant de poser ma question parce que j'ai une question. Mais effectivement je rebondis sur ce qu'a dit la dame, il y a beaucoup de victimes, mais moi je me suis une victime de toute la déstructuration de l'industrie en France. Je suis une victime de tous les plans sociaux que pendant 20 ans, on a vécu à travers la, surtout dans la région de Gardanne et de Fos, donc moi pendant 20 ans j'ai travaillé dans l'industrie. Toutes les industries. Il faut savoir qu'en France, à Marseille, partout, à Fos à Gardanne, elles ont fermé, et l'industrie c'est quand même la première source de richesse pour le pays, pour les individus, pour l'État. Donc aujourd'hui je trouve qu'enfin...je voudrais remercier ces 2 personnes qui sont issues du cru en plus, et pour une fois qu'on ne voit pas des Chinois à la place et qui vont racheter l'usine de Gardanne, comme Pechiney qui vont fermer bientôt l'usine.

(dans la salle : « ils sont pas français, ils sont allemands »)

Annie Augier : Pardon, allez y allez, y poursuivez Monsieur.

Patrice Nerozzi : Enfin, ces 2 personnes parlent bien français, ont dit qu'elles étaient natives de la région, donc je les remercie. S'il vous plaît, que je voudrais dire qu'en fait, on oublie les retombées économiques que seront faites sur le plan économique et sur le plan local. Aujourd'hui, ça fait 10 ans que je travaille pour le, pour l'emploi public et je vois le déficit budgétaire qui nous interdit de faire des rénovations, de repeindre ces salles... Tout l'emploi, enfin, tout l'argent public qui nous manque pour payer toutes les études et enfin, bref, on le voit tous les jours, même pour remplacer les centrales nucléaires. Donc quand je vois qu'il y a un industriel qui a suffisamment de courage pour pas dire autre chose, pour s'implanter ici, notamment dans une région de râleurs. Ben je les félicite et je voudrais juste qu'ils disent juste un chiffre. Quel est le montant annuel des impôts qui seront versés à l'État et qui nous permettront de vivre ? De ne pas être une victime mais justement de vivre bien ? *(Applaudissements)*

Annie Augier : Merci Monsieur, merci.

Cyril Dufau-Sansot : Sur la partie de financement, je tiens quand même à préciser que la majorité du financement du projet viendra de fonds propres privés, et principalement des nôtres et de nos actionnaires. Sur la partie de retombées fiscales, très bonne question. Les retombées locales sont estimées à environ 2 000 000 d'euros par an, pour la commune, l'Intercommunalité, via des taxes type CFE, CVAE, en fait, ce qui a remplacé la taxe professionnelle. À ça, on rajoute l'impôt sur les sociétés parce que c'est un projet qui, structurellement, sera rentable et qui générerait, dans sa phase globale, quasiment 20 000 000 d'euros par an d'impôts qui tomberaient à l'État. Voilà.

Annie Augier : Si nous avons...

Cyril Dufau-Sansot : juste un point sur la structuration, parce que effectivement on est, on est français. Et plus de la moitié de nos actionnaires sont français. Voilà donc, même si la société est installée en Allemagne, plus de la moitié des actionnaires sont français.

Annie Augier : Monsieur Caillou, merci, je vais vous proposer de rejoindre la table ronde. Merci en tous les cas d'avoir été avec nous puisqu'on va poursuivre cette soirée avec cinq autres experts, personnes référentes en tous les cas qui nous fait l'amitié d'être là ce soir. J'appelle à rejoindre la table ronde monsieur Florian Simatos. Monsieur Simatos, vous représentez SupAéro et vous allez pouvoir nous dire dans quelques minutes de quoi il s'agit. Caroline Gibon, Madame Gibon, vous représentez la direction générale de l'aviation civile, Mathieu Trintignac, Monsieur Trintignac vous représentez Airbus, Emile Espanet, Madame Espanet vous représentez CMA-

CGM, Monsieur Yves Bidet, vous êtes représentant de France Nature Environnement et nous avons un interlocuteur qui sera présent avec nous par une vidéo qu'il a enregistrée tout à l'heure. Mais je laisse cette partie-là être animée par les 2 garants, Monsieur Quévremont et Monsieur Delcroix, je vous laisse donc la parole.

Philippe Quévremont : Merci. Juste deux mots pour introduire cette table ronde, nous pensions que ces politiques publiques méritait un débat. Le débat, largement commencé dans la salle, mais il peut quand même être intéressant d'écouter des opinions diversifiées, donc les présents au niveau de cette table ronde ont été choisis et sollicités, soit par les garants, soit par le maître d'ouvrage, dans un souci d'équilibre des avis et d'équité. Et nous souhaitons leur poser à tous la même question, ils vont avoir entre 5 et 10 mn chacun pour répondre à la question, y compris la personne qui est aujourd'hui absente, j'y reviendrai. Et la question, c'est la technologie, en particulier le recours à des carburants qui ne soient plus d'origine fossile, est-elle un bon moyen pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour les transports ? Et la suite de la question, c'est sinon, que faut-il faire d'autre ? Voilà, c'est la même question qui est posée à chacun des intervenants. Donc le premier à s'exprimer, Monsieur Simatos, est enseignant-chercheur dans l'école ISAE SupAero, autrement dit la grande école française de l'aéronautique et de l'espace. Avec ses collègues, ils ont produit quelque chose qu'ils n'appellent pas une bible, mais qui est un référentiel pour l'aviation et le climat. Donc il y a tout dans ce document et nous avons pensé que commencer par un enseignant qui a passé beaucoup de temps à préparer ce travail était une bonne façon de faire. Monsieur Simatos, vous avez la parole.

Florian Simatos : Merci beaucoup, alors ça marche, oui, merci pour l'invitation. C'est très enrichissant d'être là et de participer à tous ces débats. Moi, j'avais préparé quelques notes que je vais essayer de... rebondir par rapport aux échanges qu'il y a eu. Voilà, je me suis dit, je me suis fixé comme objectif de fournir quelques éléments pour nourrir la réflexion, justement sur la pertinence climatique d'une solution à base de biocarburants. Et voilà, je trouve que c'est un exercice périlleux parce qu'on sent bien qu'il y a des considérations très locales, de riverains. Et puis tout ça s'inscrit aussi dans un contexte beaucoup plus global du réchauffement climatique, qui est un phénomène planétaire et mondial. Alors pourquoi produire des carburants renouvelables pour l'aviation ? Il y a une réponse évidente, c'est que ça peut présenter un intérêt climatique et le climat, c'est voilà, c'est quelque chose que je connais et que je peux essayer de partager avec vous. Alors on va peut-être clarifier certains termes. On a beaucoup parlé, enfin, y a eu des, peut-être des discussions sur l'aspect renouvelable des carburants. Et je pense qu'effectivement que ce terme de carburant renouvelable peut être trompeur, on n'est pas sur des énergies renouvelables comme le vent ou le solaire. Il y a un mot qui n'a pas été prononcé ce soir. Je pense qu'il est très important, c'est que les carburants dont on parle, ce sont des vecteurs énergétiques, c'est à dire on produit des nouveaux vecteurs sous forme de liquides pour transporter et utiliser de de l'énergie. Le kérosène, a contrario, c'est quelque chose qu'on prend dans le sol et qu'on met dans les avions, donc c'est à la fois une source d'énergie et puis un vecteur d'énergie. Ces carburants alternatifs pour l'aviation, il faut les produire. C'est la différence principale. Et donc il faut les produire à partir de quelque chose et dans le cadre du projet qui nous intéresse, on va prendre de l'électricité, de la biomasse, de l'eau. On va mélanger tout ça et puis on va faire des carburants. Et comme il faut les produire, quand on s'intéresse à l'impact climatique de carburant comme ça, ben il faut faire, on en a déjà parlé, une analyse en cycle de vie. Il faut savoir que le carburant qui va être produit de cette manière quand on le brûle, lors de sa combustion, il émet à peu près autant de CO₂ qu'un kérosène d'origine fossile. Donc s'ils présentent un intérêt climatique, c'est à d'autres moments de son cycle de vie et c'est pour ça qu'il faut faire ce qu'on appelle une analyse en cycle de vie. L'intérêt de ces carburants, c'est que le carbone qu'il émet lors de la combustion, il vient de l'atmosphère et il vient pas de réserves géologiques fossiles. Par contre, sa production peut émettre du CO₂. Donc y a pas de carburant qui soit neutre en carbone, mais on peut effectivement espérer que ces carburants émettent moins de CO₂ et donc participent moins à renforcer l'effet de serre.

Je précise aussi d'un point de vue méthodologique, dès qu'il y a de la biomasse qui est impliquée dans cette analyse en cycle de vie, c'est quelque chose d'assez délicat et qui est assez... y a quand même des incertitudes. Dans la littérature scientifique sur ce sujet, mais y a aucun doute que je, à mon avis, y a aucun doute que des carburants comme ceux qui sont envisagés là sont vertueux d'un point de vue climatique. Par contre, il est aussi important de

voir que dès qu'on touche à la biomasse, il y a d'autres impacts que juste le climat. Certains ont été évoqués, d'accord, il y a l'utilisation de l'eau, quelqu'un a évoqué aussi l'usage des sols. Y a besoin éventuellement d'intrants qui vont perturber les cycles biogéochimiques du système Terre. Quelque chose qui a pas été évoqué aussi, c'est des impacts potentiels sur la biodiversité, d'accord, notamment une critique est faite sur ces cultures forestières, c'est des, ce sont des monocultures où la biodiversité est pas du tout la même que dans une culture forestière qu'on laisse vivre. On a besoin d'électricité, l'électricité à grande échelle pose aussi des problèmes de ressources minières pour construire les infrastructures. Donc bref, ces biocarburants, le kérosène, autant c'est quelque chose assez simple, on le prend, on le brûle. Et puis, l'impact environnemental du kérosène, c'est principalement un impact climatique. Dès qu'on parle d'électricité et de biomasse, en fait, les impacts sont beaucoup plus divers et beaucoup plus difficiles à estimer. Et comme il faut produire ces carburants alternatifs, ce sont des vecteurs énergétiques, il faut produire, donc ça a été évoqué il y a une perte de rendement d'accord ? Le kérosène, on le prend dans le sol, on le met dans un avion, je caricature, mais on est pas loin de ça. D'accord ? Ces biocarburants, là il va falloir les produire et donc le chiffre, qui a été avancé là, c'est un rendement de l'ordre de 50 %. D'accord, ce qui veut dire que la moitié de l'énergie qu'on utilise est perdue. Dit autrement, si vous voulez avoir un joule d'énergie à mettre dans votre avion, il vous a fallu 2 joules d'énergie en entrée. Et donc quand on regarde les scénarios prospectifs... Alors moi, le travail que j'ai fait, c'est à l'échelle mondiale, ce qu'on voit, c'est que on peut espérer dans un monde bas carbone qui limite le réchauffement climatique, qu'il y ait une quantité d'énergie bas carbone qui soit à peu près du même ordre de grandeur que celle qu'on a aujourd'hui. Mais comme il faut produire ces vecteurs énergétiques, typiquement un secteur industriel comme l'aviation, il est très probable qu'il y ait une demande énergétique plus importante que celle d'aujourd'hui.

Et les biocarburants aujourd'hui ? Il y a un consensus pour dire que voilà, ils passeront pas à l'échelle, on est sur des projets qui peuvent fournir une certaine partie des besoins énergétiques de l'aviation, mais certainement pas tous. Aujourd'hui on a dit que les biocarburants c'était, c'était très faible. Le chiffre que nous on a calculé, c'est 0,001 % de la consommation énergétique mondiale. Aujourd'hui donc, on part de très, très loin et le développement de la filière va mettre du temps pour représenter une part significative de la consommation. Et quelque chose qui a été évoqué un peu en filigrane dans les discussions, c'est que, à partir du moment où il y a une énergie qui est plus contrainte, c'est à dire un globalement peut être autant d'énergie un peu plus un peu moins et puis d'usage plus important parce que il peut y avoir une croissance de la demande, il peut y avoir des pertes de rendement et en fait on tombe sur des problématiques et je pense que c'est ça qui est un peu sous-jacent dans beaucoup des discussions qu'il y a eu de concurrence des usages. On commence à s'apercevoir qu'on habite sur une planète qui est finie et que in fine il y a peut-être pas assez de sols pour faire, à la fois nourrir les gens avec un régime alimentaire très carné, faire des cultures de bioénergie, faire des forêts pour faire du bois, construction etc., etc. Donc l'usage des sols est quelque chose qui peut être contraint. Donc la biomasse, il y a un consensus pour dire que ce sera contraint, que ça peut participer à décarboner le secteur aérien, mais que ça le fera dans une proportion somme toute assez modeste.

L'autre vecteur énergétique qui est considéré pour décarboner, c'est l'électricité. Là, la problématique est un peu différente, l'électricité est potentiellement très abondante, mais malgré tout, son développement se heurte à des limites d'investissement financier, de développement, d'infrastructures, etc. Et donc tout ça fait que dans les scénarios prospectifs énergétiques, il y a quand même une limite qui existe sur la quantité d'électricité disponible. Et donc en fait, si on se place dans cette problématique de concurrence des usages, là on est vraiment sur un choix politique. D'accord, si on se dit qu'effectivement il y a une décision à prendre sur l'usage qu'on fait de la biomasse forestière, de l'électricité. Et là, on est sur un choix de société, de savoir est-ce que ces usages, est-ce que cette énergie, on veut l'utiliser pour faire voler beaucoup d'avions, un peu d'avions, pas d'avion, est-ce qu'on veut l'utiliser pour faire d'autres choses ? Mais à mon sens, c'est absolument pas, en tout cas, une décision qui revient aux acteurs industriels, qui eux sont là et respectent les règles du jeu qui leur sont imposées. Et après un dernier élément de de contexte, j'essaie toujours de le rappeler, il a pas été dit ce soir, je crois que le mot a été prononcé une fois, le contexte dans lequel on a ces discussions, alors je comprends qu'il y a des considérations locales, évidemment, qui sont très importantes, mais la raison pour laquelle on parle de de développer une filière de

production de carburant bas carbone d'origine fossile, c'est parce qu'on est dans une situation d'urgence climatique, ça, je pense que c'est très important d'avoir en tête si on continue sur les trajectoires passées, les rapports scientifiques nombreux, sont absolument unanimes là-dessus, une large partie de la Terre devient inhabitable pour l'être humain. Donc évidemment, il y a quelque chose à faire. Et les efforts à faire sont très très importants. Pour donner un ordre de grandeur avec la crise COVID, les émissions de CO₂, je parle au niveau mondial, avec la crise COVID les émissions de CO₂ liées à l'usage de l'énergie ont diminué de 6 %. Ce qu'il faudrait faire selon les rapports du GIEC pour limiter le réchauffement climatique à 1,5°, c'est que les émissions diminuent de 8 %, encore plus, et pas juste sur une année, mais pendant une dizaine d'années. Donc l'objectif climatique de l'accord de Paris de limiter le réchauffement climatique à 1,5° pour beaucoup est déjà inatteignable, mais il faut continuer les efforts parce que chaque dixième de degré compte sur l'avenir de la planète. Donc, quand on voit ça, on sent bien que voilà, il va y avoir une limite. Concernant le secteur aérien, une limite sur la biomasse disponible, une limite plus largement sur l'énergie disponible. Les gains d'efficacité sont réels, il faut les pousser. Ils peuvent contribuer à améliorer la situation. Néanmoins, ils ne seront pas suffisants. Et donc à mon sens, un projet de développement de biocarburants peut être très vertueux d'un point de vue climatique, mais il n'a de sens que s'il s'inscrit vraiment dans une réflexion plus large, à la fois sur tous les impacts systémiques que j'ai décrits, et aussi sur une réflexion plus large finalement, de l'usage qu'on veut faire de l'avion. Là, la question qui nous avait été posée, c'était, « pourquoi produire des carburants renouvelables pour l'aviation et le maritime ? » Donc la réponse premier ordre : « bah on veut produire des carburants durable pour limiter le réchauffement climatique », puis la réponse peut être un peu plus profonde ou la question à la manière d'interpréter cette question de manière un peu plus profonde, c'est « pourquoi est-ce qu'on veut organiser notre système productif pour faire voler des avions et naviguer des bateaux ? » Je pense que c'est là la question sous-jacente qu'il est important de se poser.

Philippe Quévremont : Monsieur Simatos, je vais vous proposer de conclure, à moins que vous n'ayez fini en respectant parfaitement les dix minutes, mais vous avez encore une phrase si vous voulez.

Florian Simatos : Je crois que j'ai...

Philippe Quévremont : Merci beaucoup. Alors, on n'ouvre pas les questions. Maintenant, on va voir là l'ensemble des prises de position et donc nous avons prévu après de donner la parole à Madame Caroline Gibon. Vous appartenez à une autre grande direction du Ministère de la transition écologique, on en a parlé tout à l'heure. La Direction générale de l'énergie et du climat, c'était Monsieur Caillou. Vous, vous êtes de la Direction générale de l'aviation civile, celle qui intervient sur toutes les facettes de l'aviation et vous êtes adjointe à la sous-directrice qui a en charge l'élaboration d'un cadre de développement durable pour le transport aérien. Donc vous avez la parole.

Caroline Gibon : Merci beaucoup. Bonsoir à toutes et à tous, je suis également très heureuse de participer au débat de ce soir, qui pose des questions complexes mais éminemment importantes, alors je vais commencer par répondre à votre question, c'est que faut-il faire pour décarboner l'aérien ? Donc, le recours au carburant d'aviation durable qui viendra en substitution du kérosène, est un levier, mais ce n'est pas le seul. Donc j'aimerais évoquer deux autres leviers traditionnellement évoqués, peut-être que mon voisin complétera ensuite, mais il y a d'abord également le progrès technologique des avions. Les industriels investissent beaucoup d'argent pour rendre les moteurs d'avion moins consommateurs en carburant, que ce soit le kérosène ou le carburant d'aviation durable, pour gagner plusieurs dizaines de % entre chaque nouvelle génération d'avions. Donc ça, c'est un puissant levier de décarbonation. Il y a le recours au carburant d'aviation durable qu'on a évoqué et le troisième qu'on évoque traditionnellement, c'est l'optimisation des trajectoires de vol des avions, pour que les trajectoires sont plus directes ou conçues de manière telle qu'il faille consommer moins de carburant. Donc ça, c'est le cadre général, les leviers que l'on peut activer. Ensuite, je peux vous témoigner en tant que qu'observatrice du secteur, que les industriels, au-delà de la réglementation, agissent beaucoup. Ils réfléchissent aux mesures à mettre en œuvre et s'engagent pour la décarbonation de l'aérien. Je peux citer un certain nombre d'études publiées au niveau mondial par les industriels du secteur qui s'engagent sur une décarbonation nette à horizon 2050 de l'aérien, c'est l'étude waypoint (?). Je peux citer également l'association de différents industriels à l'échelle européenne qui s'engagent

de la même manière à décarboner à horizon 2050. Enfin, il y a des entreprises individuelles du type la compagnie nationale, donc Air France, mais toutes les autres se sont également engagées à recourir à ces différents leviers pour essayer de décarboner leur activité au plus tôt et dans un horizon de temps, du coup, qui dure jusqu'à 2050 environ. Donc ça c'est pour poser le cadre des industriels.

Ensuite la France et l'État français en particulier agit dans le cadre des engagements climatiques. Donc vous connaissez tous l'accord de Paris qui fixe un objectif de limitation du réchauffement climatique à 1,5 % et donc ça se traduit par un objectif dans la loi française, en l'occurrence relatives à l'énergie, du climat de 2019. Que la France et toutes ces industries, toutes ces activités atteignent également cet objectif de neutralité carbone en 2050, ce qui, en termes de chiffres reviendrait à diviser par 6 les émissions de gaz à effet de serre par rapport au niveau de 1990. Et cet engagement étant tenu, étant plutôt établi, énoncé, l'État se met en ordre de marche de vérifier les émissions de chaque auteur et donc pardon d'employer, peut-être ce qui peut paraître techno, mais l'État français établit une stratégie nationale bas carbone qui attribue des budgets carbone, ou du moins des objectifs de d'émissions de CO₂ de chaque secteur d'activité, y compris les transports, y compris du coup le transport aérien. Et l'action de la France et de l'État, s'inscrit dans ces objectifs qu'elle s'est fixé pour elle-même et qu'elle fixe aux différentes activités. Ce qui me fait, ce qui m'emmène ensuite aux actions mises en œuvre par l'État pour être cohérent avec ces objectifs-là, qui sont des objectifs climatiques urgents. Comme mon collègue l'a rappelé. Donc, quelque chose d'important pour l'aérien, c'est que c'est un marché mondial. Décarboner l'aviation en France, c'est bien, mais évidemment les avions vont continuer de voler ailleurs dans le monde, donc la France agit aussi sur le plan diplomatique pour essayer que tous les États de la planète se fixent des objectifs ambitieux de décarbonation. Et peut-être que vous avez suivi l'actualité, je me permets de l'aborder. Aujourd'hui, il y a l'Organisation internationale de l'aviation civile, qui se tient en ce moment, qui est une agence internationale, qui va essayer de créer un consensus mondial pour que la France, l'Europe mais aussi tous les autres pays, se fixent des objectifs de décarbonations et recourent potentiellement à des technologies comme celles développées par HY2GEN. J'en viens ensuite à un contexte plus local, qui est effectivement l'Union européenne, qui fixe donc, mon collègue l'a rappelé, la directive RED, et le recours imposé aux énergies renouvelables dans les transports. La Commission européenne a produit un texte qui est en cours d'examen et d'adoption, qui fixe des objectifs à chaque pays d'incorporation de ces biocarburants d'aviation durables, dans le temps jusqu'en 2050, en commençant par 2 % pour 2025. Et comme c'était dit juste avant, aujourd'hui, on est à 2 % en 2025 et on montera à 63 % en 2050. À mettre en comparaison avec l'usage aujourd'hui qui tangente 0 enfin, qui est effectivement très minime, donc tout ce développement pour dire qu'il est important effectivement de structurer une filière de production de carburant d'aviation durable, pour décarboner et pour respecter, ça va ensemble, pour respecter les objectifs climatiques et la réglementation européenne. Donc fort de ces règles, la France a essayé de structurer cette filière depuis 2020 et s'est fixé une feuille de route nationale de production. Elle a également, l'État a également lancé un appel à manifestation d'intérêt qui a recensé globalement les forces en présence et les projets industriels qui pourraient s'implanter en France pour concrètement produire ces carburants d'aviation durables. Et en 2021, l'État français est doté d'environ deux cents millions d'euros pour aider des projets comme Hynovera et d'autres à produire localement en France. Donc, tout ceci pourrait être cohérent encore une fois, avec les objectifs français et internationaux. Et au demeurant, effectivement, je rebondis sur la remarque de Monsieur, créer de la valeur industrielle en France. C'est, au passage, parce que je pense qu'il est important de produire en France, plutôt que d'importer de tels produits qui alourdiraient par ailleurs le bilan carbone. Il est important de produire près des lieux de consommation. Donc voilà, c'était pour illustrer le fait que le projet Hynovera s'inscrit dans cette dynamique et réflexion, vraiment française, mais aussi mondiale et très collective, des acteurs et des différents États pour décarboner l'aviation et qui est un projet de longue haleine. Mais voilà donc les projets comme celui d'Hynovera servent la cause en quelque sorte.

Philippe Quévremont : Merci Madame. Vous avez aussi respecté le temps. On va bouleverser un petit peu l'ordre que nous avions prévu à l'origine en donnant tout de suite la parole à Madame Émilie Espanet. Cette fois-ci, nous partons du côté des utilisateurs de biocarburants, des utilisateurs locaux puisque vous êtes en charge des énergies

de demain dans le grand groupe maritime CMA-CGM, bien connu à Marseille, mais pas que à Marseille. Madame Espanet, vous avez la parole.

Émilie Espanet : Bonjour à tous, je suis désolée de bouleverser le programme. J'espère, je vais vous réveiller, je vais essayer d'être courte.

Philippe Quévremont : On vous entend pas très bien.

Émilie Espanet : Excusez-moi, est-ce que vous m'entendez mieux ? Et là c'est mieux, oui ? Bonsoir à tous, donc déjà merci de nous accueillir et de nous donner l'opportunité de parler. On n'a pas souvent l'opportunité de parler en direct comme ça je dirais avec des locaux et des gens directement impliqués par ces projets. Donc, j'écoute avec beaucoup d'attention vos réactions, vos commentaires. Donc oui, je suis en charge à la coalition pour les énergies de demain qui est une coalition qui regroupe 19 grands acteurs mais qui a été impulsée par la CMA-CGM. Alors désolée de perturber votre débat, mais j'ai une contrainte, c'est que je suis avant tout une maman et j'ai une petite fille qui fête son anniversaire ce soir, mais je tenais à être là et je veux au moins lui faire un bisou le jour de son anniversaire, donc vous m'en voudrez pas. Donc je suis avant tout humaine comme vous le voyez, et c'est vraiment pour eux que je travaille à ce poste-là. Parce que oui, il faut développer les énergies de demain. Vous avez posé deux questions, Monsieur, en introduction, la première était, est-ce que la technologie est un bon moyen d'arriver ? Oui, mais elle ne doit pas être la seule et donc une des raisons, vous avez dit aussi qu'il était urgent d'agir. Et oui, il est urgent d'agir. Il est urgent d'agir dès maintenant et il ne faut pas attendre le bateau de demain. Alors vous avez tous entendu parler d'ammoniac, d'hydrogène. Je vais pas revenir sur ces parties là parce qu'ils ne sont pas actuellement en opération. Je vois des gens de la CMA dans la salle, donc ils connaissent nos technologies. Aujourd'hui on opère des bateaux dans le monde entier, on opère des bateaux avec des carburants lourds. Et oui, il faut remplacer ces carburants, mais il ne faut pas que travailler sur l'énergie, il faut travailler sur la technologie. Vous avez parlé de propulsion à voile, je sais pas si vous avez récemment lu après genre je sais que l'actualité CMA est assez intense, mais on vient juste de lancer un fonds pour les énergies de demain. Un fonds c'est ma CMA-CGM qui a pour vocation d'accélérer ces projets-là. Pas que des énergies, mais aussi des technologies. On parle de bateaux à voile, c'est quelque chose qu'on regarde de très près. On a des accords de partenariat avec des sociétés comme Neoline qui vont nous aider justement à aller chercher de la technologie. Donc je vous ai dit, énergie, technologie, mais vous avez dit quelque chose, Monsieur, qui est très intéressant, la frugalité. Travailler sur les opérations, comment réduire moins, comment être plus attentif ? Comment diminuer les tailles, comment mieux opérer nos bateaux ? Ça aussi, c'est quelque chose qu'on regarde avec, alors forcément la data, hein, digital, des mots à la mode, mais ça nous aide à être beaucoup plus vigilant à la surconsommation, au temps d'attente. Ce sont nos 3 axes est alors je suis désolée, c'est en anglais donc je vais essayer d'être très pertinente mais frugalité, énergie, technologie. Donc pour nous, ce sont des acteurs clés. Je reviens sur l'énergie, on ne croit pas à une seule énergie, on croit à la complémentarité des énergies. Il faut sortir du pétrole. À une époque, on disait, la France a pas de pétrole, mais elle a des idées. Aujourd'hui, on est en France, on veut, on est un groupe international, implémenté en Provence et on est fiers de pouvoir porter des entreprises qui ont fait le choix de la Provence, qui ont fait le choix de la France parce que oui y a des règles, mais il y a notre envie d'agir locale et d'accélérer. Vous avez vu les dates ? Moi, ça me fait peur 2030. Il en faut plus des projets, il en faut maintenant. Voilà, maintenant, je suis ouverte à des questions et avec grand plaisir.

Philippe Quévremont : Merci Madame,

Émilie Espanet : vous m'en voudrez pas, je vais vous quitter, et si d'autres personnes veulent continuer le débat avec plaisir, donc je passe la parole aux gens de l'aérien. Alors vous avez vu que CMA est dans l'aérien. Donc bien sûr j'écoute avec attention mais j'apprends beaucoup aussi.

Philippe Quévremont : Merci Madame d'avoir accepté d'être parmi nous ce soir même, malgré vos autres engagements. Nous allons revenir dans le programme initial que nous avons prévu en gardant l'intervention de Monsieur Trintignac qui est un autre opérateur local, Airbus Helicopters, et nous passons dans une autre catégorie

d'intervenants qui sont les associatifs. Monsieur Angerand, qui représente l'association Canopée, devait être avec nous ce soir. Il nous a gentiment indiqué hier qu'il avait le COVID, mais il a accepté de poster pour nous une vidéo que nous allons regarder ensemble.

Sylvain Angerand : retranscription de la vidéo enregistrée par laquelle il s'exprime: Bonjour à tous, alors excusez-moi de pas pouvoir être avec vous aujourd'hui donc je vous remercie de m'avoir proposé de participer à cette consultation, à ce débat public autour du projet Hynovera. Je vais essayer de de vous faire part de mon point de vue, voilà, en moins de 10 mn. Alors premier point c'est que le problème de l'aérien et du transport maritime c'est qu'il s'agit de 2 secteurs qui ne sont pas soumis à l'accord de Paris et qui refusent d'envisager une réduction du trafic aérien, c'est ça le nœud du problème, puisque aujourd'hui plutôt que d'avoir ce débat-là pour réduire le trafic aérien, en fait c'est le secteur de l'aviation notamment tenté de se verdir par la compensation carbone et les biocarburants je vais me concentrer sur les biocarburants puisque le projet Hynovera c'est un projet de production de biocarburants.

Lors d'un échange préparatoire une responsable de Hynovera m'a expliqué que leur projet n'était pas en lien justement avec le débat sur la réduction du trafic aérien. Moi je pense l'inverse. Prenons par exemple le débat qui a eu lieu cet été sur l'utilisation des jets privés. La réponse du ministre, ça a été de dire « il y a plus de problème puisque on va inciter, le gouvernement va inciter, ces jets privés à voler au biocarburant ». Voilà le premier élément qui montre comment le débat sur les biocarburants est venu interférer sur un débat, sur la nécessité de réguler ce trafic de jets privés. Deuxième élément, deuxième exemple, si on se replonge dans les débats qui ont eu lieu l'année dernière dans le cadre de la Loi climat-énergie, notamment encore une fois sur le trafic aérien, avec la proposition de réduire, de fermer des liaisons aériennes lorsqu'il existe des alternatives ferroviaires. Là encore la réponse du gouvernement a été de dire non, il ne faut pas réduire le trafic aérien, la solution ce sont les biocarburants et on va lancer un appel à projets dans ce cadre-là. On voit bien qu'en fait les biocarburants sont régulièrement réinvoqués lorsqu'il s'agit effectivement de sauver littéralement l'aviation. Et donc c'est difficile de dire, on peut pas dissocier ce projet Hynovera de ce débat public alors essayons d'entrer dans le débat et de voir quels sont les problèmes que posent justement l'utilisation de bois pour faire des biocarburants. Il y a principalement 3 points qui posent problème : le premier c'est que brûler du bois c'est pas neutre en carbone, c'est même pire que des énergies en termes d'émissions de CO₂ puisque le pouvoir calorifique du bois est assez faible, voilà. Alors quand Hynovera explique qu'il diminue de 93 % ces émissions de CO₂ c'est simplement parce qu'il considère que le bois n'émet pas de CO₂ ça c'est un principe qui est aujourd'hui largement remis en cause par les scientifiques puisque ce principe, pour une raison assez simple, c'est l'urgence climatique. On considère que le bois n'émet pas de CO₂ puisqu'on considère que les arbres vont repousser dans quelques années et absorber la même quantité de carbone, sauf qu'on a plus le temps, on n'a plus le temps de laisser les arbres repousser, et c'est ça justement qui doit être pris en compte aujourd'hui. Le 2e sujet c'est celui d'une forêt qui serait largement sous-exploitée et en pleine croissance. Là aussi, il faut prendre cette affirmation avec beaucoup de précautions. Ça a été vrai par le passé, surtout en zone méditerranéenne, ça l'est sans doute encore partiellement, mais comme le constate le Haut conseil pour le climat, on a un puits de carbone qui est globalement en baisse ces dernières années, notamment à cause de sécheresses plus fortes, d'incendies et donc d'une mortalité plus forte, d'une production biologique plus faible, puisque quand il fait chaud les arbres absorbent moins de carbone, et puis aussi d'une hausse de la récolte... Et tout ça combiné fait qu'on a un puits de carbone qui est globalement en baisse alors que l'Accord de Paris nous le dit très clairement, il faut augmenter le puits de carbone forestier et donc on se rend compte qu'on atteint vraiment les limites aujourd'hui de ces politiques publiques. Il faut arriver à remonter le puits de carbone qui en baisse depuis plusieurs années. La 3e raison, je vais en parler, c'est un petit peu ce point sur la hiérarchie des usages. Bon, en zone méditerranéenne, on peut considérer qu'il existe des stocks de bois effectivement aujourd'hui qui pourraient être mobilisés, je pense assez spontanément aux obligations légales de débroussaillage qui sont insuffisamment mises en œuvre et donc on pourrait imaginer récolter du bois autour des habitations pour lutter contre les incendies mais la question c'est « qu'est-ce qu'on peut faire de bois, quelles sont les priorités ? » et là aussi les politiques publiques sont assez claires, on devrait les orienter plutôt vers des

usages matières des usages à longue durée de vie d'accord, comme la fabrication de panneaux, plutôt que des usages énergétiques et même au sein des usages énergétiques, il est important de se questionner : quel type d'usage ? Est-ce qu'on va valoriser ce bois pour répondre à des besoins fondamentaux comme se chauffer, voilà, qui est un besoin de base, ou pour prendre l'avion pour partir une semaine aux Maldives en vacances et on voit bien en réalité que il n'est pas possible de dissocier le débat autour de ce projet Hynovera d'un débat plus général sur l'indispensable réduction du trafic aérien voilà. Et plus généralement aussi des arbitrages sur les usages de la filière bois. Voilà, j'en reste là pour aujourd'hui je vous remercie de m'avoir laissé la possibilité de m'exprimer et je vous souhaite un bon débat.

Philippe Quévremont : Merci. Nous remercierons Monsieur Angerand pour son intervention. Nous avons deux intervenants, nous allons revenir à un intervenant local mais aussi mondial, qui est Airbus. Monsieur Trintignac, vous êtes responsable pour l'environnement d'Airbus Hélicopters, si je me trompe pas dans votre titre ? Et vous avez la parole.

Mathieu Trintignac : OK. Alors, bonjour à tous, oui je m'appelle Mathieu Trintignac, je suis le responsable environnement d'Airbus Helicopters. Donc Airbus c'est une grosse entreprise qui est divisée en 3 entités, une partie qui fait des avions, Airbus commercial, une partie qui fait des satellites et de la défense, Airbus Défense Space et une partie qui fait les hélicoptères. Je ne m'occupe que des hélicoptères, donc toutes les questions sur les avions, ce n'est pas, ce n'est pas dans mon périmètre. Airbus et les fabricants d'aéronefs travaillent sur l'environnement depuis de nombreuses années. Il y a les réglementations dont on a parlé qui arrivent, mais également les engagements que nous prenons et les millions d'euros que nous injectons chaque année pour travailler sur la décarbonation du secteur. Déjà la première raison, c'est pour consommer moins de carburant, consommer moins de carburant, c'est le cœur de métier de notre activité, il faut qu'on consomme le moins possible de carburant puisque c'est ce qui nous permet de vendre mieux nos produits. Donc oui, on travaille depuis des années sur la diminution de nos consommations de carburants. Ensuite, contrairement à ce qui a été dit dans la vidéo, nous nous sommes engagés dans le protocole de Paris. Nous avons décidé de suivre la trajectoire des 1,5 degré et nous avons pris donc 1,5, contenir le réchauffement climatique de un 1,5 pour la fin du siècle par rapport à l'ère industrielle, ce qui correspond pour nous à réduire de plus de 60 % de nos émissions de CO 2 pour 2030 par rapport à 2015. Donc on a 15 ans pour réduire de plus de 60 % nos émissions de CO 2 et atteindre la neutralité carbone. Pour nous, c'est 2040 dans nos objectifs, et on y travaille dessus et les trajectoires que nous avons aujourd'hui nous permettent de dire que nous sommes sur la bonne trajectoire. On a réduit quand même de plus de 20 % nos émissions de CO 2 de nos sites de production, également de nos produits. Donc chez Helicopters, on fait la même chose que Airbus, nous avons les mêmes objectifs et je vais plutôt parler du site de Marignane puisque aujourd'hui je suis là en tant que représentant pour le site local et pas de toutes les divisions que nous avons dans le monde. Donc Airbus Helicopters à Marignane, c'est une grosse entreprise, nous sommes le premier employeur privé de la région, on a ainsi de 80 hectares plus de 100 bâtiments. C'est une, c'est une ville, une ville qui consomme beaucoup d'énergie et pour lequel nous avons beaucoup d'investissements pour réduire, diminuer fortement nos émissions de CO 2 et pour réduire les émissions de CO 2 de notre activité. L'un des points est de mixer nos apports d'énergie. On ne peut plus se limiter aujourd'hui qu'à l'utilisation de l'électricité. L'utilisation de de gaz et on travaille depuis des années sur l'utilisation de tous, de toutes les énergies possibles, à la fois le photovoltaïque mais également les biogaz, du biométhane. On travaille sur la géothermie, tout ce qui nous permet de réduire nos émissions de CO 2. Pour la partie site, c'est un point qui n'est pas forcément abordé aujourd'hui. Concernant nos produits, les hélicoptères, l'utilisation d'un hélicoptère, c'est du secours, c'est du sauvetage, c'est de la défense, ce n'est pas du tout la même utilisation qu'un avion. Les hélicoptères aujourd'hui, on travaille sur ces produits depuis des années pour diminuer le poids des hélicoptères, donc consommer moins. Avoir des moteurs de plus en plus performants, toujours pour consommer moins, des nouveaux types de pales qui permettent également d'améliorer l'importance et donc la consommation de nos produits. La technologie est le cœur de métier d'Airbus Helicopters et le site de Marignane a plus de 4 500 ingénieurs qui travaillent tous les jours sur améliorer la technologie pour consommer moins et donc décarboner nos produits. L'autre point également, c'est, vous en avez parlé, on travaille également sur l'utilisation

de nos plans de vol afin de revoir les systèmes de décollage et d'atterrissage et la façon dont on peut voler et qui nous permet également de réduire fortement les émissions de CO₂ de nos produits. Mais on a parlé plein de fois aujourd'hui de l'urgence et qu'il est important de continuer à décarboner de façon rapide. Et une des solutions que l'on a aujourd'hui, sur nos produits, c'est l'utilisation de carburants durables. Avoir des hélicoptères électriques, avoir des hélicoptères qui utiliseront d'autres technologies, on y travaille dessus, mais ça sera peut-être dans 10, 15, 20, 30 ans. La technologie aujourd'hui qui existe, c'est le carburant durable. Nous avons qualifié juste avant l'été, un vol avec un super Puma qui a été le premier hélicoptère qui a volé 100 % avec du carburant durable. Pratiquement toute notre flotte aujourd'hui est certifiée pour voler avec 50 % de carburant durable. On est les seuls aujourd'hui à pouvoir faire ça et c'est un point important. On peut réduire fortement les émissions de CO₂ de nos produits lorsqu'on les teste et lorsqu'on les vend à nos clients. Mais la difficulté que l'on a, c'est l'approvisionnement de cette ressource. On est des petits utilisateurs, nous, de carburant. Notre consommation annuelle de carburant, c'est l'équivalent d'une consommation mensuelle, même pas hebdomadaire, d'un aéroport. Et pourtant, malgré ça, juste pouvoir s'approvisionner de 400 000 litres de carburant durable cette année, ça a été excessivement difficile, ça a été tout un pataquès pour y arriver, mais on a pu le sécuriser pour cette année, on a des difficultés pour l'année prochaine. Donc aujourd'hui, la ressource n'est pas disponible. La réglementation, qui veut imposer 2 % de carburant durable à partir de 2025, je ne sais pas aujourd'hui où ils vont trouver ce carburant durable, il n'est pas disponible sur le marché et j'ai le même problème en Allemagne. J'ai le même problème en Espagne, on le problème de partout aujourd'hui en Europe. La ressource n'y est pas. On a la solution qui est à court terme de pouvoir diminuer nos émissions de CO₂ par l'utilisation de nos produits, c'est ce fameux SAF, ce carburant durable, et il n'est pas disponible. Nous sommes une entreprise locale, on veut rester à Marseille, on travaille à Marseille et pour nous, il est important également d'avoir une production locale de ce carburant. Aujourd'hui, le carburant que l'on a acheté vient du Nord de la France. Il vient par camion. Avoir la possibilité d'une production locale permet de diminuer encore les émissions de CO₂. Donc aujourd'hui, j'en conclurai par ça. Ce qui est important chez nous, chez Airbus Helicopters, c'est de mixer notre énergie pour les sites, donc on utilise tout ce qui est possible et les productions qui peuvent être faites à travers Hynovera, pourraient nous alimenter sur certains de nos procédés. Et également nos hélicos. Oui, l'aérien travaille sur toutes les technologies, on a des possibilités aujourd'hui de réduire de façon drastique les émissions de nos appareils en vol et de nos usages. Et ça, c'est à travers du carburant durable et il faut que ce carburant durable soit en quantité suffisante pour qu'on puisse l'utiliser et qu'il soit produit au plus près de l'utilisateur. Et je pense que j'ai tenu le temps.

Philippe Quévremont : Vous avez encore une minute pour conclure, si vous le souhaitez.

Mathieu Trintignac : Je souhaite à tous une bonne soirée et je répondrai à vos questions après.

Philippe Quévremont : Très bien, merci beaucoup Monsieur, donc dernier intervenant avant que nous changions complètement de d'exercice, en redonnant la parole au public, Monsieur Yves Bidet, vous êtes le 2e représentant associatif que l'on écoute aujourd'hui, vous représentez France Nature Environnement au niveau de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Donc vous avez la parole.

Yves Bidet : Oui, merci de l'invitation. Donc France Nature Environnement, c'est au-delà d'une association, c'est une fédération d'associations hein ? Donc sur la région, c'est en gros 150 associations qu'on fédère et c'est 2 500 ou plus de bénévoles dans ces associations donc. Moi, la question qui est posée sur le recours à des carburants qui ne sont plus d'origine fossile est-il un moyen pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, pour les transports ? Bon je vais la tourner un petit peu. Quels sont les moyens pour réduire les émissions de gaz à effet de serre pour les transports ? Et là je vais utiliser un terme qui a été remis au goût du jour par les plus hautes instances de notre pays dernièrement, la sobriété. Hein, c'est un terme qui revient à l'ordre du jour, nous à la fédération environnementale avec d'autres fédérations environnementales, c'est un terme qu'on utilise depuis longtemps et on dit que c'est un des moyens pour réduire les émissions, c'est bien de ne pas brûler ces combustibles. Et donc c'est d'avoir une réduction des flux, en particulier sur les deux secteurs qui nous occupent aujourd'hui, l'aérien et le maritime. Aujourd'hui, on est quand même, petite parenthèse, loin de ces tendances, hein ? Pour préparer ce débat, j'ai été

voir des chiffres du Parlement européen, donc au niveau européen, entre 1990 et 2019, sur l'aviation on est à plus 146 % et sur le maritime à plus 34 %, donc on voit bien qu'on n'est pas sur une trajectoire où la réflexion première, c'est de dire comment on peut réduire nos émissions en réduisant nos flux ? Alors, comment ? Comment réduire les flux dans les deux secteurs ? Bon, y a plusieurs moyens, pour l'aviation, on pense à la diminution assez drastique des vols de courte distance, hein ? C'est d'ailleurs une des dispositions de de la Loi climat, l'article 145, qui dit plus de lignes d'aviation régulière intérieures en s'il y a une solution de remplacement par le train en moins de 2h30, hein, voilà et nous à FNE, on pense que c'est une bonne piste, qu'on peut-être aller au-delà et aller au-delà du seul pourtour français pour essayer de réduire ce type de vol court, qui peut être remplacé par des modes de transport moins énergivores. Pour le maritime, on parle beaucoup en ce moment de relocaliser des productions en France. Et donc, si on relocalise des productions, forcément, on va avoir une baisse des flux maritimes puisque une grosse partie des flux maritimes, c'est du fret et du fret qui fait l'Asie-Europe et donc alors bon c'est à moyen terme, c'est progressif, mais c'est quand même quelque chose qu'on peut envisager. Et c'est vrai que pour nous, France Nature Environnement, la question à se poser, c'est plutôt une question plus générale, dans ces transports alors sur ce secteur comme dans d'autres, quels sont les transports qui sont absolument nécessaires et est-ce qu'il y a pas des transports qui sont plus superficiels et qu'on pourrait assez facilement supprimer ? Voilà. Donc ça c'est, c'est vraiment pour nous le premier axe pour gagner, c'est la sobriété. Alors j'ai bien entendu tout à l'heure, là, la remarque de Monsieur... (Dufau-Sansot). Du coup, je me souviens plus de votre nom là voilà, certes, on va diminuer avec ce qui reste, qu'est-ce qu'il faut faire et donc la 2e partie c'est est-ce que les agrocarburants sont la solution pour décarboner ces deux modes de transport ? Alors là, ça dépend vraiment de quels biocarburants on parle hein ? Y a plusieurs générations de biocarburants, la première génération, là, c'était la transformation de produits agricoles et à base essentiellement d'huile de palme. Enfin, dans la région, il y avait le projet de Total La Mède et donc pour nous France Nature Environnement, comme pour beaucoup d'associations, c'est vraiment pas une solution, ces biocarburants de première génération. Bon, il a été calculé qu'en fait en analyse de cycle de vie et dont on a parlé tout à l'heure, finalement on était à 3 fois le potentiel d'émissions en gaz à effet de serre avec ces biocarburants de première génération par rapport aux carburants fossiles. Voilà donc bon, on en parle pour pas ici, ici on parle des carburants de 2nde génération donc ils sont produits soit à partir de bois, c'est le cas d'Hynovera, soit à partir de déchets. Et donc là sur la partie de bois, ça a été évoqué par Monsieur Angerand. Le problème c'est, est-ce qu'on a la ressource nécessaire pour produire ces carburants avec un volume suffisant, hein ? Et pour nous, alors la question c'est, est-ce que l'approvisionnement nécessaire en bois pour produire ces biocarburants peut être fait dans un rayon de proximité raisonnable autour du site de production ? Parce que pour nous, il est impensable d'importer, comme ça a été fait dans d'autres projets, du bois du Canada ou de l'importer ici pour faire des carburants de ce type-là et donc la question aussi à se poser, c'est, est-ce que les volumes demandés sont compatibles avec une gestion durable des forêts puisque effectivement là, il faut une gestion durable des forêts pour que ces biocarburants, aient un intérêt pour la décarbonation hein ? Alors je pense que ces thématiques-là, j'ai noté qu'il y avait un atelier thématique le 4 octobre, qui est principalement..., donc je vais pas m'étendre plus là-dessus. Mais cette problématique de disponibilité de la biomasse forestière, pour nous, c'est vraiment une question centrale à traiter. Dans la thématique globale, pas seulement pour le projet Hynovera, hein. Alors, à FNE, donc, sur cette technologie de la 2e génération, on pense qu'il est quand même plus sain d'aller sur des carburants à base de déchets. Des biocarburants à base de déchets avec les mêmes types de technologies plutôt que des carburants à base de biomasse forestière. Voilà, alors ensuite, voilà, je parlerai pas, il y a une 3e génération de biocarburants dont on commence à parler, à base d'algues. Mais voilà, bon c'est du plus long terme. Y a des gens qui disent que c'est prometteur mais voilà, nous on attend de voir la technologie qui sera proposée et surtout si cette technologie a un impact ou pas sur l'environnement. Alors ? Dernier mot sur les alternatives, ça a déjà été un peu un peu évoqué par rapport aux biocarburants. Alors pour le maritime hein ? Les petits navires fluviaux, il y a déjà des solutions en propulsion électrique qui marchent et qui pour nous sont à généraliser. Après, les petites-moyennes distances, il y a la possibilité aussi d'utiliser l'hydrogène directement à travers une pile à combustible et pas l'hydrogène à mélanger à autre chose pour produire du biocarburant. Et donc ça a priori pour des courtes à moyennes distances, c'est quelque chose qui est faisable et donc ça serait, ça éviterait en tout cas de consommer

de la biomasse forestière. Après, pour les plus longues distances, même si ça, ça reste partiel, ça a été évoqué aussi les navires à voile. Il y a, j'ai lu un article toujours pour préparer cette, où on estime que on pourrait économiser 10 % du carburant avec ces technologies. Donc ça c'est des choses qui qu'il faut pousser, voilà sinon bah, je voilà, sur cette partie générale donc nous FNE, on participe à forcément cette concertation. Déjà en participant aujourd'hui à la table ronde, mais on a aussi participé et on a émis un cahier d'acteurs. OK ? On a émis un avis donc sur le projet lui-même Hynovera qui est qui est plutôt négatif, donc si je comprends bien. Bon, il est disponible sur notre site si vous voulez aller voir et il est déjà disponible sur le site de la concertation, donc vous pourrez aller voir la position de de France Nature Environnement. Il y a plutôt un avis défavorable sur le projet sur ces sites. *(Applaudissements)*

Philippe Quévremont : Merci Monsieur Bidet, vous étiez notre dernier intervenant. Avant de céder la parole et l'animation à mon collègue Vincent Delcroix, je voulais faire deux remerciements, un, à tous les intervenants qui sont restés dans des limites de temps. C'est tout à fait remarquable. Et deux, au public pour votre patience, pour écouter ces exposés. Et maintenant c'est vous qui allez pouvoir vous exprimer, adresser des questions aux intervenants auxquels Monsieur Caillou va se joindre.

Vincent Delcroix : Oui, alors je vous donne juste une petite règle, vous pouvez, les questions, vous pouvez soit les faire ouvertes et dans ce cas-là, c'est moi qui donnerai la parole à tel ou tel expert pour répondre à la question, ou si vous avez une question directement adressée à un expert, vous dites bah voilà, cette question s'adresse à Monsieur XYZ. D'accord ? Ou Madame ? Alors, j'ai une première question de la dame là-bas, qui a la main toujours levée, donc pareil, hein et merci de redire votre nom puisque vous avez déjà intervenu.

Madame Langlet : Madame Langlet, donc de Gardanne. J'ai une question en fait, qui s'adresse à tout le monde, qui rejoint tout ce qu'on a entendu. Donc on a compris qu'on allait devoir y passer au biocarburant, que c'était nécessaire pour le maritime, pour l'aviation d'accord, et ensuite quand même, on entend que la biomasse, donc on nous dit que la biomasse forestière, c'est pas si terrible que ça. Donc si jamais on s'aperçoit dans quelque temps... parce que le charbon était terrible, hein, quand il est sorti et puis après on s'est aperçu que c'était polluant. Donc on change, mais si maintenant dans les années à venir, donc on part 10 ans, 20 ans, ça sera la majorité, peut-être de mes enfants, donc à cet âge-là, si on s'aperçoit que c'est plus aussi rentable et le Monsieur je sais pas les noms hein, je suis désolée. Le Monsieur vient de dire que c'était peut-être mieux les déchets. Donc là on devient quoi, une biomasse déchet ?

Vincent Delcroix : Je suis un peu embêté pour passer la parole à quelqu'un, mais c'est peut-être plutôt une question adressée au maître d'ouvrage, je sais pas ce que vous en pensez ? Donc je laisse Monsieur Dufau-Sansot répondre.

Cyril Dufau-Sansot : Oui je vais répondre là-dessus très rapidement. Le projet s'inscrit dans le Pacte de territoire. Le Pacte de territoire interdit l'utilisation de déchets. Alors, il n'y a pas de notion de durée. Ce que j'ai expliqué la semaine dernière, c'est que on dimensionne les équipements de gazéification pour une certaine typologie de biomasse et les déchets c'est carrément autre chose, donc ça voudrait dire d'énormes investissements complémentaires pour éventuellement faire marcher ça avec des déchets. Donc c'est pas du tout notre volonté, ça c'est clair. La vision de long terme, c'est que la production et l'utilisation de ces biocarburants, c'est pour une période transitoire jusqu'à ce qu'il y ait d'autres technologies, par exemple, l'usage direct de l'hydrogène dans les avions ou d'autres molécules comme l'ammoniaque par exemple dans le maritime. L'intérêt de notre projet, c'est d'avoir déjà une production d'hydrogène qui serait installée, et si dans 15, 20, 25 ans, il faut passer sur une autre, une technologie qui serait hydrogène, on arrête la production de synthèse de carburant pour n'utiliser que l'hydrogène. C'est ça la vision de long terme, mais la vision, elle, est pas du tout d'aller vers de l'utilisation de déchets, donc il n'y a pas de volonté de transformation en incinérateur d'autant plus que ça ne correspondrait pas à l'autorisation d'exploitation, puisque là on rentre et je rentre un petit peu dans la technique, dans un cadre réglementaire dit ICPE. Et donc on ne respecterait plus les autorisations du projet.

Madame Langlet : Je suis d'accord avec vous, mais quand le nucléaire est sorti, qu'est-ce qu'on nous a dit ? Dans quelques années, on saura les retraiter. Aujourd'hui, on sait pas. Retraiter tout le...

Cyril Dufau-Sansot : Oui, alors il faut toujours nuancer les déchets qui sont des déchets plastiques, des déchets solides de récupération, des déchets au sens résidus de scierie ou de biomasse. Il y a des déchets près des déchets sales, mais je veux pas qu'on rentre dans ce débat là parce que c'est pas l'objet de notre projet du tout.

Vincent Delcroix : Madame là-bas avec la chemise bleue s'il vous plaît.

Fanny Martin : Merci. Pardon, mais le truc du...

Vincent Delcroix : Vous pouvez redire votre nom ?

Fanny Martin : Fanny Martin. Le truc du provisoire. Les biocarburants, c'est du provisoire. Y a 40 ans on nous a dit la même chose sur le pétrole. On nous a dit dans 20 ans y aura plus de pétrole. Et puis aujourd'hui, on est passé sur le pétrole de schiste et puis maintenant on passe sur le pétrole, le biopétrole. Donc les trucs provisoires, il faut arrêter. Je sais bien qu'il n'y a pas de solution magique. Mais le truc, on investit sur 20 ans et puis on verra bien ce qui se passe. Il faut changer de technologie à un moment et arrêter juste le pétrole.

Vincent Delcroix : C'était un avis ou en fait, vous avez une question ?

Fanny Martin : C'est juste un avis.

Vincent Delcroix : D'accord, bon. Monsieur ?

Claude Calvet : Claude Calvet FNE 13, Bouches du Rhône, donc pour ceux qui viennent de loin. Oui, enfin, ce projet est bâti sur un effet d'aubaine, le Pacte de territoire. Et donc beaucoup de paramètres ont été totalement ignorés, à commencer par le souhait des riverains qui pensaient avoir sur ces 80 hectares à peu près autant d'emplois qu'un Eurocopter à Marignane, c'est la même surface. Mais là-bas, il y avait déjà 4 500 ingénieurs, c'est ça ? Donc on pensait avoir quelque chose qui allait succéder à des années très difficiles avec deux centrales à charbon, donc. Par principe, personnellement on peut pas lutter contre un projet qui va permettre une transition qui est inéluctable et ne serait-ce que pour les missions de l'État il y aura, on aura besoin de ces carburants. Mais, cela dit tout le monde, vous nous avez tous prouvé que l'endroit, le site choisi n'est pas le bon. Le site choisi n'est pas le bon, absolument pas. Nous sommes pas plus proches de grands consommateurs qui seraient Marignane, Istres, Fos pour les bateaux et Marseille ce sont des choix qui sont vraiment... C'est l'effet d'aubaine du Pacte de territoire. Et donc les riverains exigent qu'ils soient pris en considération et toute la procédure de pré-étude de tout le projet qui a commencé avec la Secrétaire d'État Wargon qui est venue nous mentir les yeux dans les yeux à Marseille, qu'on serait, on ferait partie de toutes les commissions qui allaient mettre en place ce projet. On a été roulés dans la farine, donc je reste un peu dans le débat sur ce projet. Je ne le critiquerai pas en lui-même, mais je dirais qu'il n'est pas au bon endroit. Voilà, et rajoutons là-dessus la ressource en bois, qui est quand même... c'est quand même phénoménal d'entendre dire que ben, pour la ressource, le gisement, on l'étudiera après. Pour le critère Seveso, ben on l'étudiera après. En général, je sais pas, dans la fonction publique qu'on puisse dire ils font n'importe quoi, mais dans le privé, il y a des histoires d'argent. On pourrait penser que les études se font a priori et non a posteriori. Voilà.

Vincent Delcroix : Alors je vais, je vais me permettre de répondre à une toute petite partie de votre question, et après je passerai la parole à Monsieur Dufau-Sansot, qui essaiera de vous convaincre que c'est le bon choix, le bon site. En fait le problème de de ces concertations que l'on fait, c'est qu'elles se font très en amont du projet. C'est leur but, c'est à dire, c'est quand tout est possible quand on peut encore tout changer et l'inconvénient de faire ces concertations très en amont dans le projet, c'est que les études du projet n'ont pas été encore menées à leur terme, loin de là, et donc malheureusement, il est impossible de donner toutes les réponses aux questions que vous vous posez légitimement. Donc je passe maintenant la parole à Monsieur Dufau-Sansot.

Cyril Dufau-Sansot : Oui, je voudrais juste rajouter que si toutes les études étaient finalisées, en fait, on nous reprocherait qu'il n'y a plus rien à débattre. Donc c'est de trouver le bon juste milieu pour apporter des informations tout en laissant de la flexibilité pour adapter le projet en prenant en compte les riverains et en gardant l'humain au centre du projet.

Claude Calvet : juste, le choix du site ?

Cyril Dufau-Sansot : Alors le choix du site, je veux juste rappeler que nous ne sommes pas l'opérateur et le propriétaire du site global, donc on n'est pas signataire du Pacte de territoire. Nous, on s'inscrit dans une règle qui a été définie par ce cadre, par ce Pacte de territoire, pour proposer un projet qui en respecte tous les tenants et les aboutissants. Après donc je peux pas me substituer à l'opérateur, juste sur le site et sur le choix du site. Je l'ai rappelé au tout début dans la présentation du projet. C'est un site qui est géogr., physiquement au barycentre de l'ensemble des besoins, que ce soit en termes de de biomasse et d'usage des carburants, que ce soit sur le maritime et l'aérien. C'est un site qui bénéficie de l'ensemble des infrastructures, que ce soit l'électricité, l'eau, le foncier. Parce que c'est un ancien site industriel et ça s'inscrit aussi dans une démarche de zéro artificialisation nette et de densification, puisqu'il vaut mieux faire un projet industriel là où il y a déjà un site industriel plutôt que d'aller déboiser et défricher ailleurs. Donc c'est ça la logique d'implantation du projet à cet endroit-là.

Vincent Delcroix : Monsieur ?

Pierre Hennebert : J'aurais une question à Madame Gibon et Monsieur Caillou. Donc je reviens à la ressource hein ? Si vous voulez pas déboiser votre jardin, vous prélevez chaque année pour vous chauffer ce qui a poussé dans votre jardin, y compris les petits bois hein, qui sont des produits de taille et pas des déchets, pas des déchets verts. Voilà donc pardon, donc vous prélevez ce qui a poussé chaque année. Donc est-ce qu'il serait possible de nous transmettre pour la session suivante un calcul de coin de table ? Vous avez le croît annuel de la forêt française, moins les besoins de chauffage, ça nous donne une quantité de biomasse disponible pour faire des carburants fois les facteurs de conversion, ça nous donne des litres de carburant comparés à la consommation actuelle de carburant. Parce que je vois qu'on verra que ce sera une solution partielle, mais je penserais bien de mettre des chiffres, pas provisoires, je pense que Madame d'Aix confond provisoire et partiel, c'est une étape. Mais moi je travaille dans l'environnement depuis 25 ans. On y va pour 100 par pour 100. Graduellement. On gratte, on améliore, on améliore. Voilà, et alors 2e, donc si c'était possible de nous transmettre un calcul approximatif pour la fois prochaine. Et puis 2e, oui et oui. En tenant compte de coefficients mobilisables, et cetera. Mais en tenant compte aussi que du bois, des petites brindilles, je dirais sont a priori, je crois utilisables dans le procédé. J'espère par exemple et pas du bois d'œuvre, du bois de qualité, des fûts, des madriers. Voilà donc tout ça. Enfin donc. D'autre part, sinon ce bois reste au sol, c'est bien pour la vie biologique. Les sols il va remettre son carbone en 10, 15, 20 ans, le temps d'être décomposé par les champignons et les bactéries. Donc, alors que là, il sera émis plus rapidement, on est d'accord, ça c'est un terme du bilan qui n'est pas le même, mais de toute façon, il sera remis. Les sols ne stockent pas de carbone une forêt à l'équilibre, elle ne stocke pas, elle minéralise autant qu'elle photosynthétise. Alors excusez-moi, je suis un peu long, je reviens donc ça, c'est pour les porteurs de projets. Si on veut vraiment boucler les boucles, il faut que les minéraux, phosphore et potassium, calcium, magnésium, contenus dans les cendres retourne sur les sites qui ont produit le bois et comme ça, on est, on boucle plus durablement et donc ça c'est un sujet que j'aimerais bien qu'il soit abordé plus tard dans une autre séance.

Annie Augier : Vous avez une question au premier rang, là.

Cyril Dufau-Sansot : peut-être que Monsieur Caillou vous voulez répondre ?

Laurent Deleersnyder : Laurent Deleersnyder, de la Dreal. Je relaierai à mon collègue de la Draaf qui viendra la semaine prochaine hein. Mais vraisemblablement il vous parlera du PRB, du plan régional forêt-bois dans lequel ces calculs ont été réalisés, donc il vous présentera ces éléments-là. Mais je lui relayerai entre les 2 réunions de telle manière à ce qu'il puisse vous répondre pour la région.

Vincent Delcroix : Monsieur Caillou, je vous en prie.

Guillaume Caillou : Je vous remercie pour la pertinence de vos questions parce qu'il se trouve que on se pose les mêmes au Ministère et j'adorerais pouvoir répondre à votre..., mais je ne peux pas tout de suite en fait, ça nécessite une donnée qui est assez complexe à obtenir, qui est celle de la quantité de biomasse mobilisable. Enfin, c'est très difficile à estimer et on a une étude qui est en cours, qui justement va servir à nous faire une estimation. Et on va baser des travaux dessus, on n'en a pas parlé jusque-là, mais on a un document qui est en cours, qui s'appelle la planification pluriannuelle de l'énergie et qui va établir pour les 10 prochaines années la stratégie de consommation d'énergie en France et donc ce document qui va donner lieu enfin, et qui est, accompagné d'une loi, sera basé là-dessus. Donc pour la semaine prochaine, ça va être compliqué, mais je vous encourage à suivre les publications.

Vincent Delcroix : Madame Gibon, vous souhaitez, non c'est bon ? Donc Monsieur, si ?

Monsieur Nazaretian : Bonsoir, Monsieur Nazaretian. Euh, moi je voudrais savoir... Tout le monde a une maison, un appartement, combien ma maison va perdre ? Parce qu'on en a Pechiney, la centrale, Lubrizol, pardon, c'est un nouveau Lubrizol, c'est pareil pour moi, c'est pareil. Et vous avez dit encore tout à l'heure que vous allez pas utiliser le courant de la centrale, vous allez mettre des panneaux photovoltaïques et des éoliennes, alors c'est pire, on va souffler.

Cyril Dufau-Sansot : Non non, alors pas installer des éoliennes et des panneaux photovoltaïques sur le site, on va en étant connecté au réseau électrique, on va prendre les électrons de d'éoliennes et de panneaux photovoltaïques qui seront installés ailleurs,

Monsieur Nazaretian : donc ils sont installés un peu plus haut.

Cyril Dufau-Sansot : Pardon ?

Annie Augier : Je rappelle que la réunion est enregistrée pour qu'on ait une traçabilité de vos échanges. Je vous propose de laisser le maître d'ouvrage vous répondre et ensuite on reprendra le complément de votre question.

Cyril Dufau-Sansot : Je répondrai après une autre remarque mais je suis pas l'État, donc vous comprenez que je peux pas répondre à votre à votre interrogation sur une éventuelle dévalorisation, ce qu'on peut dire, c'est que le projet et ce sera l'objet notamment de la réunion du 11 octobre sur ses impacts. Il a un impact, je dirais visuel, qui est qui, qui sera de toute façon inférieur aux installations existantes. Et en termes de bruit, il ne rajoutera pas de bruit par rapport à ce qui est déjà existant. Il n'y a pas d'émissions non plus de polluants sur ce projet-là, donc je dirais, en termes de nuisance qui pourraient impacter éventuellement une valeur foncière ? Je, moi, j'ai un peu du mal à l'estimer, mais de toute façon c'est, je peux pas me substituer à l'État pour répondre à ça.

Monsieur Nazaretian : Bah vous habitez Aix, vous êtes tranquille.

Cyril Dufau-Sansot : Vous savez, moi je j'habite à Aix, de chez moi, j'ai un visuel direct sur la centrale,

Monsieur Nazaretian : OK par contre j'aurais aimé que les maires concernés soient là aussi. Pour qu'ils nous disent leur avis aussi.

Annie Augier : Hé oui, mais vous avez raison, Monsieur le maire de Gardanne a évidemment été prévenu et on est chez lui hein ? Donc il n'a pas besoin d'être invité.

Monsieur Nazaretian : Mais le maire de de Meyreuil, vous avez dit Bouc-Bel-Air ? Meyreuil, je sais plus lui non où il est où dans tout ça ?

Vincent Delcroix : Alors je vous rappelle une des règles de la concertation, c'est « vient qui veut », ceux qui ne veulent pas, ne viennent pas donc...

Monsieur Nazaretian : le Monsieur est bien gentil à côté mais il parle pas. On l'entend pas.

Jean-François Garcia : Alors oui donc, Monsieur Garcia, Jean-François et élu, nous sommes dans une phase de concertation, d'accord, nous sommes là pour débattre, chacun émet son avis, nous ne sommes pas pour la, pour dire enfin poser des questions essentielles pour avancer. Alors bien sûr, vous pouvez être contre ou pour. Mais, mais tout à fait. Mais moi, je suis dans une phase de concertation, donc j'écoute et il y avait des questions qui ont été que, j'avais des questions qui ont été posées et avec certaines réponses, j'en ai d'autres à poser également, mais je n'ai pas aujourd'hui un avis si vous voulez, nous sommes dans une phase de concertation.

Vincent Delcroix : Donc Monsieur Le Mouel je crois, vous vouliez prendre la parole ? Je vous passe après.

Luc Le Mouel : Merci. On m'avait fait remarquer la dernière fois que j'avais été un petit peu long donc j'osais pas prendre la parole cette fois-ci. Je suis riverain, c'est à la suite de l'intervention faite par FNE 13 que je souhaiterais intervenir sur l'effet d'aubaine parce qu'on discute de politiques publiques aujourd'hui et quand on parle de politiques publiques en général, il faut regarder tout de suite. Il y a des subventions publiques et c'est le cas cette fois-ci aussi. On a entendu le ministre de l'Économie ce matin sur France Inter dire que le budget se ferait au centime près. Et le ministre du Budget, Monsieur Attal, hier dire qu'il fallait essayer de récupérer l'argent là où il était parce qu'il y en a qui ne paient pas leurs pénalités. Et à Gardanne on est assez bien placés là-dessus. Alors on a eu de grosses subventions apportées pour avoir la tranche biomasse quand on a mis en place en 2012, cette possibilité de fabriquer de l'énergie à partir de la biomasse. De grosses subventions ont été apportées et il y avait un accord entre l'État et E.on à l'époque, puis Uniper puis GazelEnergie aujourd'hui, qui devait fournir 7 200 heures d'électricité par an avec une puissance de 150 mégawatts. Ça n'a jamais été fait. 10 ans après, on ne les a toujours pas et il était prévu d'avoir des pénalités, importantes. J'ai pu lire là sur Sénat Public l'année dernière que, en 2019, GazelEnergie devait déjà plus de 30 millions à l'État, donc, il y a de l'argent, parce qu'il n'avait pas payé ses pénalités puisqu'il ne produit pas ce qu'il y a dans l'accord signé en 2012. Et je vois que sur le projet Hynovera, GazelEnergie devrait fabriquer l'hydrogène. C'est ce que vous aviez dit en gros lors de la première réunion au cours de laquelle j'ai été trop long et qu'on lit dans la presse aussi, alors nous, ça nous froisse un peu quoi. D'abord parce qu'il va y avoir encore, parce que ça fait partie de la politique publique, la fabrication d'hydrogène des subventions d'accordées, donc on risque d'avoir GazelEnergie qui touche des subventions, donc Hynovera qui va toucher de l'argent par l'intermédiaire du public, des subventions publiques, alors qu'il n'a pas payé toutes ses pénalités plus de 30 millions en 2019. Je trouve que quelque part, il y a un manque de moralité. Là, ça nous gêne beaucoup. Dans les réunions qu'on a aussi, je le dis ou pas, il y a des adhérents qui nous ont demandé d'intervenir sur le premier magistrat de la ville de Meyreuil, qui est le responsable au niveau de la métropole de tout le secteur industriel, c'est pas rien, donc ça pèse sur les orientations de la région, les orientations de la métropole. Il a un rôle éminent au niveau des services publics en tant que responsable de tout le secteur industriel et dans le même temps, nos adhérents nous disent, il est aussi le président de la fondation de GazelEnergie. Donc il doit défendre à la fois les intérêts publics avec cette grosse responsabilité au niveau de la métropole et les intérêts de gaz et d'énergie en tant que président de... Ça nous gêne beaucoup. Ça nous gêne, donc je pose la question là, comme le font les adhérents lorsqu'ils sont en face de nous. Voilà, ça me gêne et je l'ai fait.

Vincent Delcroix : D'accord. Redites votre nom ?

Laurent Deleersnyder, de la DREAL : Juste pour une petite partie de la question, parce qu'il y a des aspects de la question qui sont complètement hors de mon champ de compétence, mais juste pour rectifier, enfin rectifier ou éclairer quelque chose. Le contrat qui était passé à la suite de l'appel d'offres biomasse hein, donc pour lequel GazelEnergie est aujourd'hui, le titulaire. Ce contrat est un contrat sous forme de complément de rémunération. Donc déjà c'est pas une subvention publique versée à l'investissement initial, c'est une... Mais le contrat, le contrat dont il est question-là, c'est un contrat de complément de rémunération, donc qui fonctionne vraiment dans les deux sens et aujourd'hui je peux vous dire que vu le prix de l'énergie, c'est l'entreprise qui, je me fais pas le défenseur de Gazel, hein, j'expose juste les faits : il y a un tarif qui est établi, qui fait que quand le tarif de

l'électricité est inférieur à ce prix, Gazel perçoit de l'argent, à hauteur du manque enfin, ou de l'écart. Par contre quand le prix de l'énergie est supérieur à ce tarif, Gazel doit reverser à l'État et d'ailleurs vous verrez sur le contrat, enfin sur le...non, je dis pas sur le contrat, c'était pas ça que je voulais dire, je voulais dire sur le projet de Loi de finances. Sur le projet de Loi de finances aujourd'hui, l'État par rapport à ces contrats qui ont été passés, l'Etat perçoit énormément d'argent dans l'application de ces contrats, puisque le tarif de l'électricité en étant très élevé, les fournisseurs, les producteurs d'électricité Voilà, non, mais je veux juste vous qui a établi y a un prix fixe du kilowatt ce qui a été établi aujourd'hui.

Jean-Luc Debard : Mais je voulais juste écrire oui mais vous vous dites c'est un c'est un tarif complément de rémunération mais sortez-nous, on y a un problème là y a un problème, y a y a quelqu'un qui nous ment. Voilà donc il faut qu'on ait le contrat, alors on aimerait bien avoir le contrat. Parce que c'est notre argent, c'est notre argent. Envoyez-nous les...

Laurent Deleersnyder : le cahier des charges. Il est public, hein ?

Jean-Luc Debard : Non non, non, non, non, on l'a pas, on l'a pas, on l'a demandé, ce qu'il faut faire, il faut faire un coffre, il faut faire quoi là ? On est où ? On est en République ou on n'y est pas là c'est pas moi. Y a un problème grave.

Luc Le Mouel : pas de suivi de site depuis 4 ans. C'est obligatoire tous les ans. Depuis le 8 octobre 2018, il y a plus de réunion, de comité de suivi de sites, donc on ne sait même pas les accords qui sont passés entre Hynovera et GazelEnergie par exemple, puisqu'il y a eu des contrats.

Vincent Delcroix : S'il vous plaît, est-ce que l'on pourrait limiter le champ des questions à celui du sujet d'aujourd'hui puisque les experts que vous avez là ne reviendront pas ? Donc s'il vous plaît et si possible.

Annie Augier : Monsieur Delcroix, rien n'est enregistré de ce que ce Monsieur dit !

Jean-Luc Debard : nous ce qu'on veut alors si c'est pas à l'ordre du jour ni à cette réunion ni à prochaine etc. Moi je suis Jean-Luc Debard, donc ça sera je redis mon nom et puisque y a un problème, y compris avec Hynovera, et nous, on veut et puisque Hynovera, est sur le territoire de GazelEnergie. Nous, on veut l'ensemble des contrats. Voilà parce que c'est notre argent, c'est notre argent qui est dépensé pour cramer la planète en plus, donc y a, ça va plus quoi.

Vincent Delcroix : Une question pour les experts aéronautiques.

Claude Calvet : Claude Calvet, France Nature Environnement, Bouches-du-Rhône. Les constructeurs Airbus, Boeing et même les plus petits auront des carnets de commandes florissants. C'est des centaines, des centaines, des milliers d'avions, tout le monde renouvelle la flotte pour avoir des avions plus performants, y compris en énergie. Ces avions ont en général une durée de vie de 20, 25 ans. Nous sommes en 2022, c'est à dire qu'ils vont voler jusqu'en 2047, c'est à dire en 2050 donc. Alors les pouillèmes de production d'hydrogène vont peut-être légèrement réduire la consommation. Mais on va quand même... personnellement, je pense que c'est impossible de tenir les engagements 2050, donc est-ce que vous pensez que ces avions auront des générations de moteurs de transition, de mise au... qui vont évoluer pour vous permettre de... quel est votre avis ? Parce que, si on connaît un peu l'industrie aéronautique, là il y en a pour 25 ans, avec ce qui vient d'être commandé.

Vincent Delcroix : Alors je propose que ça donc Madame Gibon, commencé à répondre, c'est Monsieur Simatos qui est dans l'enseignement et la recherche sur les avions qu'on complète de votre réponse.

Caroline Gibon : Alors c'est une bonne question. Je peux vous confirmer, n'étant pas dans l'industrie moi-même, mais que les programmes de recherche, d'Airbus notamment, et de Boeing sur une longue période donc il y aura des, en théorie, des nouvelles générations encore plus performantes que les nouvelles. Mais ce qui justifie qu'on s'inscrit dans un temps long, comme vous l'avez rappelé jusqu'à 2050, et l'objectif de décarbonation à 2050, on

espère qu'il sera atteint, mais on peut pas le garantir tout de suite, mais en tout cas les énergies et enfin et les innovations s'inscrivent dans cet objectif-là, avec des innovations donc de génération de flotte les unes après les autres. Et puis il y a ce qu'on appelle les technologies de rupture qui a été évoquée, qui est l'avion à hydrogène qui, voilà, améliorerait encore davantage la situation, mais qu'on pourrait attendre à un niveau un peu plus lointain, horizon temporel un peu plus loin.

Florian Simatos : Oui, la, la durée de vie, c'est effectivement un élément hyper important pour le taux de décarbonation de la flotte, on peut envisager des politiques publiques pour que cette durée de vie de 20 à 25 ans soit réduite. Il y a des propositions dans ce sens-là d'un collectif aéro décarbo, d'ingénieurs du secteur aéronautique. Donc c'est quelque chose sur lequel on peut agir. Après sur le levier, sur l'avion hydrogène, il est clair que ça aura un impact très faible dans le contexte d'urgence climatique. D'ici à 2050, l'avion à hydrogène aura un impact très faible sur la réduction des émissions parce qu'il faut qu'il arrive en 2035, ce sera sur un seul segment de la flotte, ça va pas concerner tous les avions puisque a priori y a que Airbus qui va y aller. Une fois qu'on a un avion à hydrogène, faut qu'il se développe. Et puis quand bien même on aurait toutes ces conditions, il faut encore que l'hydrogène soit produit de manière décarbonée, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. Donc ça fait un enchaînement, un empilement de conditions qui font que en 2050, l'avion à hydrogène n'est pas une réponse à l'urgence, mais on peut envisager, comme l'a dit, que après 2050, ce soit ça permet d'envisager une aviation bas carbone, mais c'est pas une réponse à l'urgence. Et après sur les améliorations de l'efficacité que vous mentionniez d'avoir des moteurs plus efficaces, etc. Alors j'ai assisté à une présentation d'Airbus plutôt avion, là pour le coup où enfin ils disaient qu'ils avaient réalisé il y a pas si longtemps que ça que l'efficacité était un levier mais que finalement quand même les gros gains de décarbonation étaient à faire sur le carburant, donc moi la perception c'est que du côté industriel il y a un changement de paradigme et de voir que l'efficacité, améliorer les avions, c'est utile, ça participe à réduire les émissions, mais on n'est pas dans le bon ordre de grandeur et c'est pour ça qu'il y a autant de débats sur les carburants.

Mathieu Trintignac : Et une précision pour les hélicos parce que c'est un monde complètement différent. On n'est pas sûr du 20/25 ans, on a des cycles beaucoup plus longs et nous, notre stratégie, c'est justement de produire des hélicoptères qui ont la durée de vie la plus longue possible. On est vraiment sûr de la réparabilité, on travaille là-dessus. Un hélicoptère quand on le produit, il faut qu'il puisse vivre très longtemps. On veut justement aller travailler sur d'autres impacts environnementaux que sur la maintenance, que sont la production de déchets, qui sont le cycle de vie complet. Donc on travaille là-dessus. Après, sur nos hélicoptères, on propose régulièrement des nouveaux moteurs qui permettent de prolonger la durée de vie de l'hélicoptère tout en diminuant sa consommation. Et c'est pour ça que le levier que l'on a aujourd'hui, c'est le carburant durable qui permet de travailler sur ces émissions de CO₂. L'hydrogène, sur l'hélicoptère... On a des missions qui sont tellement spécifiques pour le sauvetage en montagne, pour faire du sauvetage en mer, on a besoin aujourd'hui d'avoir un carburant et ça marche pas à l'électricité, ça marche pas avec les autres carburants. C'est là vraiment aujourd'hui la seule chose que l'on a et c'est ce qu'on veut développer à Marignane.

Florian Simatos : Puis pardon, peut-être juste pour compléter sur ce levier de renouvellement de la flotte quand on fait l'analyse en cycle de vie des avions, on s'aperçoit que la partie production des avions est très, très faible, de l'ordre de quelques % des émissions. Un avion, c'est vraiment une machine à brûler du pétrole, ça fait ça de manière très, très efficace et donc les émissions, quand on fait l'analyse en cycle de vie, les émissions liées à un avion sont liées au fait qu'ils volent. Et donc renouveler les flottes plus rapidement, par exemple, de ce point de vue-là fait sens. En ordre de grandeur, par exemple, si on remplaçait tous les avions aujourd'hui de la flotte actuelle par les avions les plus efficaces, on gagnerait de l'ordre de 30 % de consommation.

Vincent Delcroix : Madame, je pense que vous vouliez intervenir ?

Fanny Martin : Euh, parce que du coup-là Monsieur, il me regardait avec des gros yeux, pardon, Fanny Martin, encore une fois. Il me regardait avec des gros yeux quand je lui, quand il quand j'ai osé dire que on voulait sortir du

pétrole et il avait l'air de dire qu'on avait le même but. Là, vous êtes d'accord que vous gagnez du temps avec les biocarburants ? On est sur des hélicoptères qui vont durer encore pendant 30 ans et puis ensuite il va falloir trouver une nouvelle technologie, donc on va inventer un nouveau carburant de 30 ans encore une fois et au final, on n'adresse pas le vrai sujet par ailleurs, est-ce que vous développez des moteurs qui travaillent justement à partir de méthane, fabriqués à partir de déchets ou de biocarburants, autres que fabriqués par de la biomasse, par exemple, tout ce qui est colza. Et enfin j'y connais pas grand chose j'avoue, mais il me semble que ça a une durée de vie et une faculté de croissance plus rapide que les arbres qu'on n'a pas aujourd'hui ?

Mathieu Trintignac : Alors, juste une précision. On travaille sur les nouveaux moteurs, on y travaille dessus, sauf que l'on est sur l'urgence de trouver une solution rapide et qui est disponible. Par contre, on travaille clairement sur d'autres, d'autres produits. On a déjà développé un démonstrateur qui fonctionne à l'électricité. C'est un démonstrateur. Mais par contre, on travaille sur ces nouvelles technologies, mais ces nouvelles technologies, clairement, elles vont pas arriver en 2030. Il va nous falloir des années pour concevoir un hélicoptère. C'est plusieurs années, voire des dizaines d'années, pour dessiner, concevoir un hélicoptère qui vole. Donc là, on a une solution qui fonctionne et qui est là. Par contre, on va bien trouver, on travaille là-dessus, on a nos ingénieurs qui bossent pour essayer de trouver des nouvelles solutions, mais ça ne sera pas dans l'immédiat, ça c'est sûr. Et de toute façon, on n'a pas le choix. Si on n'arrive pas à trouver une autre solution, on n'arrivera pas à avoir des parts de marché. On va s'écrouler, donc c'est notre survie qui est en jeu. Concernant ensuite votre question sur les autres carburants. En fait, nous on attend que les carburants soient disponibles, proposez-nous des carburants si les carburants sont là et sont disponibles, on les teste à chaque fois. On les teste aujourd'hui il y a ce carburant qui est là, on le met, ça marche, ça fonctionne très bien, on arrive à voir les qualifications en aéro et c'est très bien pour nous. Un carburant qui est issu du déchet ou des algues et n'importe quoi, s'il est également qualifié. On pourra l'utiliser également. Nous, on est juste des clients en fait, du carburant ? Donc on prend le carburant là où il est.

Guillaume Caillou : Alors sur les types de carburants. En fait, là, on s'est beaucoup concentré sur une technologie qui est celle qui est visée ici, mais il existe d'autres technologies en fait, qui sont même déjà en place et qui exploitent les huiles au sens large. Donc on peut déjà exploiter les huiles de colza. C'est en théorie possible. Par contre, on a décidé de pas l'accepter au niveau réglementaire justement pour éviter des effets de concurrence entre les usages alimentaires de la biomasse et les usages énergétiques. Donc on n'a pas autorisé dans l'aérien les biocarburants issus de colza. Par contre, il y a d'autres ressources qui sont disponibles et les biocarburants aériens aéronautiques qu'on produit déjà aujourd'hui sont à base d'huiles usagées ou de déchets qui ressemblent à des graisses et qui sont transformables sur des technologies qui sont déjà disponibles. Et c'est par exemple ce qui est fait à la Mède, je crois que ça a été cité à un moment donné.

Florian Simatos : Et vous, vous disiez là les biocarburants, c'est une solution temporaire. Enfin, personnellement je ne pense pas que ce soit la bonne manière d'aborder le problème. Ces carburants-là, quand ils sont produits de manière... avec une analyse cycle de vie, des émissions faibles, c'est des solutions qui peuvent être durables. Je pense que la vraie question derrière qui est derrière tout ça et alors là, sur l'exemple des huiles de cuisson usagée, on est en plein dedans, c'est la question de l'échelle. La vraie question, c'est combien d'avions on peut faire voler de manière décarbonée, on peut en faire voler un, deux, combien ? Voilà, c'est, je pense que c'est ça la question. La question c'est la question de l'échelle.

Fanny Martin : Alors non, il y a aussi la question de ce qu'on utilise. On serait choqué de mettre du blé dans un avion et pas des arbres. Enfin, il y a quelque chose là-dedans qui est problématique quand même. Qui est vraiment problématique parce que les arbres, enfin et quand je dis arbre, c'est la forêt toute entière. Enfin, il y a un côté nourricier dans les forêts. On l'oublie complètement là-dedans ? Et que ce soit un champ ou une forêt, c'est quand même deux visions qui sont différentes, quoi.

Alain Morelli : Moi, je, je veux juste une précision sur les biocarburants de première génération,

Vincent Delcroix : votre nom, s'il vous plaît ?

Alain Morelli : Alain Morelli. Je suis, j'habite Fuveau, je suis retraité, voilà en fait. Je pense que c'est une erreur. Les biocarburants de première génération, c'est-à-dire tout ce qui est colza, tout ça il faut arrêter. Et la FAO, c'est à dire que l'Organisation mondiale qui lutte contre la faim, qui fait partie de l'ONU, le dit, le dit clairement, chaque fois qu'on utilise ce type de biocarburant, ça conduit à de la déforestation, à des gens qui vont couper les arbres pour cultiver les produits qui vont être exportés dans le... Ils vont venir en Europe et ça va à l'encontre de l'agriculture vivrière et donc c'est quelque chose qu'il faut absolument bannir, hein. Sur la forêt, c'est différent. Moi le problème que ça me pose, c'est toujours le problème de la ressource, c'est qu'on est déjà, on va déjà sur une ressource qui est en soi un puits de carbone. Et donc on va réduire ce puits de carbone et pour des quantités produites qui sont relativement assez faibles. On en a parlé, par rapport à l'enjeu de consommation de, à la fois de l'aéronautique et de la navigation. Donc si vous voulez je me dis on va lancer une filière qui est déjà problématique. Et si cette filière se développe, alors comment on va gérer la ressource pour des quantités beaucoup plus importantes qui vont pouvoir intervenir de façon plus importante sur les consommations des avions et des bateaux quoi, voilà ?

Vincent Delcroix : Monsieur Caillou, vous voulez réagir ?

Guillaume Caillou : Merci. Ben c'est ce que je disais en fait, c'est que on a bien identifié ça. C'est un problème réel de sur les biocarburants de première génération, donc aujourd'hui ils sont pas utilisés dans l'aérien et on a pareil au niveau réglementaire, placé un plafond à leur usage donc on a un usage qu'on pourrait appeler raisonné de cette ressource. Elle est disponible mais c'est pas un usage qui est infini. Il est même très limité hein ? Pour donner des chiffres c'est 7 % de la consommation et c'est un plafond qui est atteint depuis déjà quelques années. Donc en fait il n'y a pas de croissance sur les carburants première génération. On a atteint le plafond d'usage et on n'ira pas plus loin.

Florian Simatos : Peut-être juste pour rebondir là-dessus. C'était quelque chose qui me trottait en tête, j'oublie de dire ça, mais on parle toujours en relatif et donc dire qu'on est à 7 % d'usage. On passe pas une croissance. Évidemment, si l'usage croît et inversement y avait cette réflexion tout à l'heure de dire voilà, il faut 2 % de biocarburant en 2025. Et évidemment, trouver 2 % de biocarburant sur un trafic qui croît et une demande en forte hausse. C'est beaucoup plus difficile que trouver 2 % de biocarburant dans un trafic et une demande énergétique qui est plus faible.

Vincent Delcroix : Alors pour la question enfin ou la remarque, vous avez fait sur la ressource en bois, je vous invite à revenir à la réunion thématique sur lequel on abordera beaucoup plus largement le sujet. Et vous avez encore ?

Olivier Beuret : Oui, Olivier Beuret, habitant de Gardanne, je voulais apporter un témoignage. Je travaille dans l'industrie lourde depuis 21 ans et j'ai travaillé sur un site en Lorraine qui a fermé. Ce site avait particularité un peu comme ce site dont on parle, pour votre implantation, il est devenu au milieu de la ville, parce que tout simplement les politiques locales ont autorisé à construire des maisons à proximité de l'usine donc, aujourd'hui, on se retrouve avec une habitation privée autour des usines. Il ne nous viendrait pas à l'idée si on devait refaire les PLU, d'autoriser ces maisons qui sont à proximité. Donc aujourd'hui je me pose quand même la question de la reconversion de notre site, anciennement notre centrale à charbon. Est-ce que c'est réellement un bon usage de le réutiliser pour faire une industrie lourde, Seveso, ou est-ce que, au contraire, on doit l'orienter vers d'autres industries type services, etc., et mettre ce site en dehors de la ville ? La question est vraiment là pour nous, habitants de Gardanne. Sans être contre votre projet, la problématique, c'est que vous utilisez du foncier qui est disponible, qui était anciennement industriel, mais au départ, si on avait réellement eu les habitations, on n'aurait pas laissé l'usine s'installer là. Si vous voulez donc, après le foncier, c'est vraiment la question à l'État. L'État a laissé, a autorisé, via nos maires, à construire de l'habitation individuelle. A l'État, maintenant de rechercher s'il y a d'autres opportunités pour cette usine. D'installer ces installations avec moins de proximité par rapport à nous, si vous voulez. Moi, je travaille en sidérurgie, il ne viendrait pas à l'idée de là où on arrêterait nos installations de remettre un site Seveso au milieu de la ville, les gens, en ouvrant leurs fenêtres « voyez mon installation sidérurgique », enfin ça me paraît incohérent. Donc la question, la première est celle-ci : a-t-on une autre solution

dans l'urbanisme ? La 2e, la notion où on paye l'usage du produit qu'on fait, sidérurgie clairement, vous payez une taxe carbone sur chaque tonne que vous avez votre frigo, votre voiture etc. J'ai pas bien compris sur le transport si vous étiez soumis aux mêmes taxes ? Est-ce que vous aviez une contribution carbone ou pas ? Je pose la question.

Vincent Delcroix : Je sais pas ? La première question c'est bon Monsieur Caillou, vous êtes le représentant de l'État aujourd'hui, mais je pense pas que vous soyez l'Etat à vous tout seul ! Vous voulez réagir ou pas ?

Guillaume Caillou : Je crois que c'est une question qui est éminemment politique, donc je voudrais pas m'engager là-dessus. Je voudrais juste dire que je pense que c'est un problème sur le foncier général qui existe un peu partout et on le voit bien en fait, le problème utile c'est on a un problème sur l'approvisionnement énergétique de manière globale. Mais on a un problème de foncier et en fait y a juste un choix politique à faire, entre quels problèmes on décide d'adresser.

Claude Calvet : Justement, ils terminent les bâtiments à Meyreuil. Ils viennent de terminer 250 logements à ras de l'usine avec école, centre de loisirs et gymnase. Et ça, c'est à ras d'Hynovera, hein ? Donc, le maire de Meyreuil, il faut qu'il choisisse entre l'urbanisation ou l'industrialisation, voilà, parce que là maintenant, il arrive après. Il est arrivé avant avec ses bâtiments.

Guillaume Caillou : Posez la question au maire dans ce cas.

Caroline Gibon : Et je peux répondre à votre 2nde question, qui est « que paye l'utilisateur du kérosène ou de son substitut ? ». Hé ben c'est le prix de la tonne de carbone donc il y a le kérosène mais il y a aussi tous les dispositifs qui taxent en gros la nuisance sur le climat du CO 2 et pour ce faire il y a différents dispositifs qui ont été mis en place. Au niveau de l'Union européenne il y a 600 systèmes d'échange de quotas de CO 2 qui existent. Donc ça, c'est sur le périmètre européen. En France aussi, il y a un dispositif récent de compensation obligatoire des émissions de CO 2 émis pour les vols domestiques, qui forcera les compagnies aériennes qui utilisent du kérosène et qui donc émettent du CO 2, à compenser ces émissions. Et donc, c'est un coût supplémentaire, encore une fois, à l'usage du kérosène. Donc, ces différents dispositifs s'ajoutent au prix du kérosène lui-même et est payée en termes économiques, l'externalité négative de cette combustion du kérosène sur le climat. Et il y en a d'autres.

Guillaume Caillou : Je me permets de compléter. En fait ce que j'expliquais tout à l'heure avec le mécanisme qu'on a en France sur le secteur routier, c'est qu'on a une taxe incitative, donc une qui a vocation à être payée, mais c'est, ça reste une pénalité. Dans le cas où l'objectif d'énergie renouvelable n'est pas atteint. Donc un opérateur pétrolier qui ne respecte pas cet objectif, qui est aux alentours de 10 % en fait d'énergie renouvelable, il va payer la taxe et il a intérêt à en fait utiliser de l'énergie renouvelable à la place parce que ça va lui coûter moins cher que la taxe, donc on retrouve quand même cette pénalité dans des proportions qui sont assez importantes.

Cyril Dufau-Sansot : Je voudrais, je voudrais juste si vous, si vous me permettez pour rebondir sur ce qui vient d'être dit, pour l'illustrer, qu'on affiche une planche qu'on a préparée, qui est la 6.18. qu'on mettra à disposition en ligne parce qu'elle est assez dense et ça, on n'a pas le temps de rentrer dans le détail, mais effectivement il y a des systèmes de taxation qui sont en cours d'élaboration dans le maritime et dans l'aérien qui sont basés sur un système appelé ETS, qui est le système d'échange de quotas au sein au sein de l'UE et qui prend en compte également aussi le coût de la tonne de CO 2 qui évolue avec des scénarios définis par l'Ademe, qui vont atteindre quelques dizaines de centaines d'euros en 2030 et après. Donc on la mettra à disposition pour que vous puissiez la regarder, merci.

Annie Augier : Quelques questions dans la salle Monsieur Delcroix.

Florian Sinatos : juste pour pour compléter. Enfin, il me semble important de de préciser que ces mécanismes existent mais leur efficacité pour l'instant est assez limitée. Les quotas UTS qui sont été mis en place n'ont pas réussi à limiter la hausse du trafic au niveau européen. Et le système Corsia qui est mis en place au niveau international est très limité à cause du, enfin de plein de mécanismes juridiques et du fait de devoir s'accorder au

niveau international. Et donc ces mécanismes-là, en tout cas, ce qu'on peut trouver dans la littérature scientifique sur ces sujets, c'est que l'efficacité est questionnable.

Vincent Delcroix : Madame Frosini ?

Aline Frosini : Voilà, vous avez dit mon nom, donc c'est Frosini présidente d'un comité d'intérêt de quartier. On parle de compensation, on parle de budget, on parle de fric, on parle de... Mais les riverains ? Que vont avoir les riverains au niveau de la compensation, avec toutes les nuisances que nous avons déjà ? Que vont avoir les riverains ?

Vincent Delcroix : Monsieur Dufau-Sansot, peut être ?

Cyril Dufau-Sansot : bah je pense que la question s'adresse directement à l'État et aux services de l'État, donc à la préfecture, dans le cadre du Pacte de territoire, hein ? Je pense que c'est une question que vous pourrez amener à la prochaine réunion. En commission cadre de vie. Mais c'est pas à nous, porteurs de projets privés, à pouvoir répondre à ce genre de choses.

Aline Frosini : Non mais si je pose cette question, c'est parce que justement dans les commissions de suivi de site des autres industries qui sont bien implantées sur Gardanne, c'est à dire la carrière, c'est à dire la décharge, Alteo, l'usine, la centrale biomasse, nous avons énormément de nuisances et quand nous demandons simplement qu'on nous fasse un revêtement anti-bruit, on n'a pas les moyens à Gardanne, on n'a pas les moyens au département. Alors que prévoient l'État, que prévoit le département ? Que prévoit la commune ? Que prévoient les industriels ? Qu'est-ce qui est prévu pour ces... ? Parce que vous savez, vous parlez de 2050, moi je serai morte en 2050, mais il y a nos enfants et nos enfants vont tous crever là.

Cyril Dufau-Sansot : Comme je l'ai dit, on va avoir une contribution financière au niveau local de deux millions d'euros par an, donc nous, on va contribuer financièrement. Après l'usage de cet argent, c'est à la collectivité de le définir, c'est pas à nous, privés. Nous on va faire notre part en payant nos contributions.

Vincent Delcroix : Peut-être Madame qui n'a pas encore parlé ce soir ?

Mélanie Chaix : Bonsoir, je suis Mélanie Chaix, j'habite à Gardanne, quartier de Valabre. Effectivement, j'ai déjà parlé la semaine dernière. J'ai posé la question à Monsieur Grisoni, en direct après la concertation de la semaine dernière, est-ce que nous serons informés des tracés précis des intrants et des sortants d'Hynovera ? Parce que c'est pas que les riverains des alentours de la centrale qui vont être concernés par les trafics ferroviaires ou routiers.

Denis Grisoni : Donc je vais faire la même réponse que la semaine dernière, nous sommes en cours d'étude comme je l'ai expliqué en début de réunion. Nous envisageons diverses possibilités, aussi bien par camion que par ferroviaire, et nous serons amenés à vous donner des réponses plus tard, au long de la conversation, au long de la concertation, on peut cependant regarder la....

Mélanie Chaix : Là juste, je vous coupe pour ajouter quelque chose pendant que vous regardez comme ça, ça vous laisse du temps. L'implantation que je vois sur cette 3e pancarte, c'est des belles flèches vertes en tracé aérien. Sauf que ce sera pas ça. Donc c'est plusieurs villages provençaux qui vont être traversés. Je comprends vraiment pas comment on n'arrive pas à caser 6 hectares ou 3 hectares à gauche, 3 hectares à droite pour servir Toulon et de l'autre côté pour servir l'étang de Berre et Fos. J'arrive pas à comprendre comment on trouve pas, vous pouvez diviser vos unités de production en deux unités, une sur l'étang de Berre et une à Toulon ?

Denis Grisoni : Donc, si on pouvait regarder la P 5.5 ?

Mélanie Chaix : Nous serions au plus proche d'Airbus, de CMA-CGM.

Cyril Dufau-Sansot : Juste apporter un élément de réponse, qui est un petit peu technique, mais pour atteindre le prix acceptable par les usagers, il faut compter sur l'effet d'échelle, c'est à dire que faire dix petits projets qui font chacun un dixième de la production, fait que on est dans l'incapacité de vendre les produits au prix attendu par les usagers, y compris en tenant compte des taxes CO 2 etc. Donc il est beaucoup plus pertinent que ce soit économiquement, mais surtout énergétiquement, de faire un projet de grande taille plutôt que dix projets de petite taille.

Mélanie Chaix : Mais je suis sûre qu'il y a quand même 6 hectares de disponibles autour de l'étang de Berre.

Cyril Dufau-Sansot : Pas avec les infrastructures, que ce soit en électricité, en eau, pas déjà artificialisé. On, on a déjà regardé beaucoup, beaucoup... Et il est clair que il y a très, très peu de sites qui bénéficieraient des infrastructures nécessaires et en aucun cas des sites qui regroupent l'ensemble des infrastructures nécessaires.

Denis Grisoni : Oui, alors un premier commentaire sur cette vue où on a tracé l'accès voiture, l'accès poids lourd et l'accès train. Vous avez une première vision de ce qui est à l'étude sur notre chaîne d'approvisionnement, aussi bien en camion qu'en train.

(commentaire pas enregistré)

Cyril Dufau-Sansot : c'est une très bonne remarque, hein, on va, on va regarder ça, c'est.

Annie Augier : Attendez Monsieur, il faut impérativement que vous ayez le micro sans quoi on ne vous enregistre pas.

Luc Le Mouel : Je plaisantais parce que... ben si je plaisante, parce que je suis certain que dans la discussion, ce tracé est bleu, il ne restera pas. Vous direz ? Voyez, on a on a fait plaisir aux riverains, il y a une voie directe qui part de la sortie de la 26 pour aller à Hynovera en passant par Meyreuil et vous ne l'avez pas tracée, c'est très surprenant. Ça éviterait toute cette montée parce que c'est compliqué, hein, de suivre la bleue. Là c'est très compliqué. Mais ça, passe chez nous quoi.

Cyril Dufau-Sansot : effectivement après, après il y a peut-être... je parle de ça, mais sans avoir mis le nez dans les études qui sont en cours, mais y a aussi des aspects voiries avec des ponts, des choses comme ça donc, mais évidemment que vous avez raison, ça fait partie des études d'optimisation.

Luc Le Mouel : Vous avez déjà l'usine 808 qui fabrique ces fameuses bouteilles les plus profondes d'Europe, bon, où on prend de l'eau très profond, à 808 mètres, qui est contre Hynovera et il y a des centaines de camions qui la desservent aujourd'hui, donc vous pourriez faire passer les camions exactement par le trajet que prennent ces camions pour l'usine 808.

Denis Grisoni : Mais je, alors, je vous remercie pour votre remarque. C'est tout l'objet de la concertation, c'est à dire comme on l'a rappelé en début de réunion, de regarder les attentes et les enjeux liés à l'implantation du projet au territoire. Donc je vous remercie pour votre remarque, nous en prenons bonne note.

Claude Calvet : Voilà et vous pouvez, vous pouvez rajouter que là que le train, le rail est toujours mis en avant dans que ce soit par Lafarge, par Altéo, en disant oui c'est du camion, mais on étudie le train, or vous savez très bien qu'il y aura jamais du rail parce que c'est très difficile d'y avoir, d'avoir la souplesse qu'amène le camion et donc arrêtez de nous leurrer avec ça que vous pouvez les effacer. Le truc du train.

Annie Augier : Sans micro, on vous entend pas, Madame.

Aline Frosini : Madame Frosini. Nous avons énormément de camions qui transitent déjà pour toutes ces zones industrielles et d'activité. Ça nous fera qu'aggraver. Et c'est vrai que c'est l'Arlésienne, la voie ferrée. On nous en parle depuis le début de la biomasse, depuis le charbon. Le mieux, c'est de ne plus avoir de camion.

Vincent Delcroix : alors il est déjà bien tard, donc si on peut se limiter aux questions sur le sujet de la thématique d'aujourd'hui, je vous en serais très reconnaissant. Monsieur ?

Jean-Claude Monet : Oui, je voudrais dire tout simplement...

Annie Augier : vous pouvez redonner votre nom, Monsieur s'il vous plaît ?

Jean-Claude Monet : Jean-Claude Monet, de l'association Bouc-Bel-Air environnement, je dois dire que le débat a été intéressant sur le plan théorique, sur le plan philosophique, mais que dans le sujet qui nous occupait le débat est totalement biaisé, totalement biaisé parce qu'on est en train de parler d'un sujet et on est dans le cadre d'un projet qui est infiniment plus important. Et si on prend ne serait-ce que le problème des camions, vous parlez de 80, 100 camions, etc. Avec les collègues, on a fait un travail peut être approximatif, mais si le Pacte se réalise, on sera au moins sur 1 000 camions/jour. 1 000 camions/jour. Et ça, c'est incroyable hein, et ça, personne n'en parle, personne n'en parle. 1000 camion/jour, je peux vous dire que les riverains et la pollution, et en plus ce sont des camions qui vont pas se limiter au petit périmètre autour du site qui vont, qui vont aller, soyons clairs, emmerder toute la région. Donc, c'est ça, il faut le prendre en compte. Alors y a un autre sujet. Je vais essayer de détendre un peu l'atmosphère quand même, parce que là c'est un peu difficile. Oui, tout le monde aime les biocarburants, c'est évident et on ne peut pas aller contre, c'est clair... Tout le monde aime la pizza, bon hein, mais qui voudrait que le four à pizza du pizzaiolo, il soit dans sa salle à manger ?

Vincent Delcroix : Peut-être Monsieur, juste derrière vous Madame ?

Jean-Claude Cellière : Je suis Jean-Claude Cellière, j'habite à Fuveau et j'ai une remarque au sujet de l'approvisionnement électrique. En général, les électrons produits de manière renouvelable ne sont pas peints en vert et les électrons, ils prennent le chemin le plus court. Donc quand vous dites que c'est pas la centrale de biomasse qui vous a alimentera à l'électricité, c'est pas tout à fait vrai, ça. L'électricité, ça va passer au plus court, ce qui est plutôt vertueux parce qu'il y aura moins de pertes en ligne. Et les éoliennes que vous opérerez, alimenteront ailleurs au plus court également. C'est un principe physique d'électricité générale, quoi.

Cyril Dufau-Sansot : Alors il y a le principe physique effectivement, l'électron va au plus court et il y a le principe global du réseau et là on va rentrer un petit peu dans des détails, sur ce qu'on appelle un contrat d'approvisionnement électrique, un PPA. Dans la définition contractuelle du PPA, en fait, on s'assure que le champ éolien, le champ photovoltaïque, le barrage avec qui on a contracté, c'est à dire à qui on a acheté les électrons, on s'assure qu'il a injecté dans le réseau en même temps que on a consommé sur le réseau, qu'on a pris des électrons sur le réseau et il y a ce qu'on appelle le principe de temporalité, donc à un pas d'échelle qui est à l'échelle horaire où l'Union européenne est en train de définir un pas au quart d'heure, de vérifier que justement, celui à qui on achète l'électron, il a vraiment injecté au moment où on a consommé. Et s'il a pas injecté et qu'on a pris des électrons sur le réseau qui venaient peut-être de nucléaire ou d'autres, là on va perdre le caractère renouvelable qui est attaché à notre contrat, donc c'est sur ce principe-là qu'on considère qu'il y a effectivement un hydrogène renouvelable qui est produit à partir d'électricité renouvelable. Même si vous avez raison dans les faits, les électrons sont tous mélangés dans le réseau.

Jean-Claude Cellière : Ils sont mélangés, mais ils vont au plus court. Et je pense que le fait de consommer local, c'est plutôt globalement bon parce que la distribution électrique, ça a un prix, une perte de l'énergie en ligne. Et quand vous parlez d'infrastructures d'électricité, je pense que vous voulez venir ici parce que l'électricité locale, avec moins de perte.

Cyril Dufau-Sansot : Oui, c'est une problématique de réseau global, ça, moi je suis pas, je suis pas gestionnaire du réseau. Par contre par contre on s'affranchit de la dépendance au fonctionnement de la centrale, c'est à dire que si la centrale s'arrête, nous comme on prend les électrons sur le réseau avec d'autres fournisseurs qui sont diversifiés, c'est pas un seul fournisseur. C'est tout un panel de fournisseurs et notre agrégateur d'énergie

renouvelable nous garantit une disponibilité de ces électrons verts avec plein de champs de production qui fait qu'on s'assure une indépendance du fonctionnement, pour le fonctionnement de notre usine.

Vincent Delcroix : Oui, ce que je vous propose, il est 21h25. Je pense que tout le monde, tout le monde est fatigué. On ne prend que vraiment que encore une ou deux questions, mais uniquement adressées aux experts. Ça vous va comme... ? Et puis ben ceux qui ont des questions, qui sont plus générales, on les reporte sur la réunion suivante, ou vous les posez par écrit et ben, le maître d'ouvrage y répondra.

Fanny Martin : Merci, j'ai enfin compris ce que vous nous disiez tout à l'heure. Vous développez actuellement des moteurs qui fonctionnent au biocarburant à 50 % voire 100 % pour 2030 apparemment. Donc votre idée c'est quand même de vendre beaucoup d'hélicoptères et beaucoup d'avions qui vont fonctionner au biocarburant. Sachant que le biocarburant aujourd'hui vous galérez à le trouver et en 2030, vu la production de Hynovera, ce sera pas encore tip top donc, qu'est-ce que vous allez faire de ces avions qui fonctionnent 100 % au biocarburant et à quel moment c'est intéressant financièrement de faire fonctionner ce type de moteurs alors que le carburant n'est pas disponible ? ?

Mathieu Trintignac : On n'a pas développé des moteurs pour le biocarburant. On a qualifié nos moteurs pour pouvoir utiliser du biocarburant, donc nos moteurs. Aujourd'hui, on a passé les qualifications et tous nos tous nos moteurs peuvent recevoir, peuvent voler avec 50 % de ça, ce sont des qualifications aéronautiques. On a fait un essai avec un super Puma qui a pu voler avec 100 % de ce carburant-là. Donc c'est juste en fait une qualification du moteur en développé, pas des moteurs exprès pour ce carburant, au contraire, aujourd'hui, les ressources d'ingénierie sont sur des carburants, pas des carburants, sur des moteurs alternatifs, qui ne fonctionneront pas avec ces carburants fossiles. Aujourd'hui on a qualifié nos moteurs et nos moteurs peuvent voler avec 50 % de SAF. Après la disponibilité de la ressource, c'est le problème. Aujourd'hui pour nous, c'est la disponibilité de la ressource et on est des petits utilisateurs de cette ressource-là et on veut avoir la garantie d'avoir ça. On est sur d'autres projets également de développement à la fois dans la région mais également partout dans le monde pour pouvoir fournir à nos clients la possibilité d'avoir leur carburant, leur carburant, biocarburant, pour les hélicoptères. Mais en tout cas, aujourd'hui, nous, nos hélicoptères, alors on a le but de vendre des hélicoptères, on est des petits, dans le monde des hélicoptères n'est pas du tout sur le monde des avions, hein. Et sachant que les hélicoptères nous nos missions, voilà, c'est des, c'est surtout pour le pour le pour du sanitaire, c'est pour du sauvetage et c'est pour du secours. Et ces hélicoptères-là ont un intérêt réellement aujourd'hui pour être utilisés, il faut qu'ils puissent voler dans toutes les conditions en fait.

Vincent Delcroix : C'est bon, parfait, je vous, je vous passe la parole, Madame.

Annie Augier : oui, merci Monsieur Delcroix. On a passé donc 1h sur ces sujets et c'était bien important et on sera encore une fois capable de revenir sur ces questions et sur les réponses les fois prochaines. Pour vous rappeler quelques éléments sur le site de la concertation, je le disais en préambule, vos questions, avis et contributions sont naturellement les bienvenus. Les cahiers d'acteurs vont pouvoir se capitaliser au fil de leur production. On a toujours la présentation des projets alternatifs ou complémentaires qui peut être consultée dans la perspective de les présenter pour la réunion du 20 octobre. Et puis je rappelle la prochaine réunion publique, qui va se tenir sous un format d'atelier. Où donc, par conséquent, le public va être très contributeur d'un certain nombre de questions qui vont vous être adressées. Cet atelier aura lieu le 4 octobre, c'est à dire mardi prochain à Meyreuil, à 18h, et il aura pour titre « l'approvisionnement biomasse forestière pour la production des carburants renouvelables d'Hynovera ». Je vous propose que Messieurs les garants, vous puissiez en quelques minutes peut-être dresser l'appréciation de cette seconde réunion publique tenue ce soir à Gardanne ?

Philippe Quévremont : Alors, il est trop tard pour faire des conclusions longues. Merci pour votre patience. Ce qu'on note, c'est qu'on a quand même discuté des politiques publiques, ce qui est très bien, mais on note aussi une grande importance des questions locales et ces questions locales seront centrales, d'une part le 11 octobre où il



sera question des impacts, des dangers, etc., et d'autre part à la réunion sur les solutions alternatives où les questions d'urbanisme ressortiront. Bonne soirée à tout le monde.

Annie Augier : Alors je vous propose, avant que nous fassions un dernier mot de conclusion. D'abord que l'on remercie très chaleureusement l'ensemble des contributeurs qui ont été là ce soir.

Merci à vous d'avoir pris le temps de vos exposés, de la préparation de vos exposés et de la préparation à ces questions. Il y a comme habituellement un verre qui vous est servi à l'extérieur, sur la partie gauche de la salle lorsque vous êtes dans le public et je vous propose qu'on s'y retrouve dans quelques instants. Merci à vous.