

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaagnac et Saillat-sur-Vienne...



## CAHIER D'ACTEUR



Saint-Junien Environnement est une association de protection de l'environnement, créée en 1977, qui a notamment pour objet de lutter contre les pollutions de toutes natures et les atteintes aux équilibres écologiques quelle qu'en soit l'origine, et de veiller à la sauvegarde des paysages et du patrimoine culturel et architectural. Son ère d'intervention correspond au département de la Haute-Vienne et du Scot E limousin.

Association membre de France Nature Environnement Limousin.  
Association reconnue d'intérêt général.

Adresse : 130 Route de Pressaleix – Le Mas 87200 Saint-Junien  
Courriel : [contact@saint-junien-environnement.fr](mailto:contact@saint-junien-environnement.fr)  
Site internet : <http://saint-junien-environnement.fr>  
Facebook saint-junien-environnement

## SYNTHESE DE LA CONTRIBUTION

Cette contribution vise à émettre plusieurs remarques sur le projet notamment, son impact environnemental, la décarbonation de l'aviation, les réponses apportées par le porteur de projet ... et de nous positionner sur sa pertinence.

Vu l'enjeu du projet à ce stade, nous nous excusons par avance du nombre de pages qui dépassera l'exigence de 3 pages maximum. Nous ne pouvons donner un avis sans un minimum d'argumentation.

Nous tenons à préciser que l'association a été présente à l'ensemble des réunions publiques et a participé à tous les ateliers thématiques.

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaqnac et Saillat-sur-Vienne...



## CNDP

**Nous tenons à réaffirmer ici l'importance du maintien de l'obligation de débat public pour les grands projets industriels avec les seuils actuels.**

Pour rappel, les députés des groupes parlementaires Les Républicains et du Rassemblement National ont déposé une proposition de loi n°510 le mardi 29 octobre 2024 visant à supprimer la CNDP.

Cette proposition de loi n'a pas été adoptée, mais le gouvernement actuel a tenté une première fois la limitation du champ d'application de la CNDP par une procédure de consultation publique qui s'est soldée par une majorité d'avis contre.

Après ce premier échec, il revient à la charge dans son projet de loi de simplification, en réintroduisant par un amendement, un projet de décret destiné à supprimer l'obligation de débat public pour les grands projets industriels de plus de 600 millions d'euros.

Nous serons vigilants pour que ce type de concertation perdure. La participation du public aux différentes réunions proposées en démontre l'intérêt.

## CAPTURE DU CO<sub>2</sub>

Le dossier de présentation du projet et lors de la réunion publique d'ouverture, les éléments de langage laissent penser que l'ensemble du CO<sub>2</sub> émis par l'usine Sylvamo sera capté.

A la question posée lors de réunion publique « Est-ce que l'ensemble des émissions de CO<sub>2</sub> sera capté pour le projet Lichen », le directeur du site de l'usine Sylvamo de Saillat a répondu « oui ».

Cette réponse ne nous paraît pas correspondre à la réalité pour plusieurs raisons. La première l'ensemble des fumées émisent par Sylvamo n'est pas d'origine biogénique. Liste des différentes émissions de CO<sub>2</sub> du site Sylvamo (*Sources : arrêté préfectoral N° 2024-98 du 24 décembre 2024 pages 29 et 30*).

Sources d'émissions	Puissance ou capacité	Combustibles
Chaudière BW8	65 MW	Ecorces, boues de décantation primaire et Gaz Naturel
Chaudière BW1	20,5 MW	Gaz naturel
Chaudière BW2	20,5 MW	Gaz naturel
<b>Chaudière Götaverken</b>	340 MW	<b>Liqueur noire, Fioul lourd et Gaz naturel.</b>
Four à chaux	33 MW	Gaz naturel
Incinérateur de gaz malodorant	6 MW	Gaz naturel

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaagnac et Saillat-sur-Vienne...



Le projet ne prévoit que le raccordement à la chaudière utilisant comme combustible la liqueur noire (chaudière Götaverken).

## Questions :

- 1) **Le fioul lourd et le gaz naturel utilisés comme combustibles pour la chaudière Götaverken n'ayant pas pour origine la biomasse, peut-on parler de CO<sub>2</sub> biogénique ?**
- 2) **Quelle est la quantité totale de CO<sub>2</sub> émise par le site de l'usine Sylvamo ?**
- 3) **Quel est le pourcentage de CO<sub>2</sub> capturé par rapport à la quantité totale émise pour faire du e-SAFT ?**

**Les réponses apportées jusqu'ici manquent de précisions pour ne pas dire de sincérité qui est pourtant la base de la phase de concertation.**

## IMPACT CO<sub>2</sub> DU PROJET

D'après Verso Energy, le projet éviterait l'émission de 370 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Cette affirmation reste un raccourci, d'ailleurs l'ADEME dans son rapport Final d'octobre 2023 (*Quels besoins en électricité et CO<sub>2</sub>*) précise que « **les E-carburants ont une empreinte carbone non nulle qui devra être précisée** ».

Ce rapport souligne aussi que l'utilisation du CO<sub>2</sub> biogénique entre en concurrence avec la nécessité de le stocker dans le sol et le sous-sol pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Verso Energy n'a toujours pas répondu aux questions suivantes :

- 1) **Impact carbone du projet industriel lors de sa création ?**
- 2) **Impact carbone du projet industriel lors de son fonctionnement sur 25 ans ?**
- 3) **Impact carbone du transport de l'e-SAFT vers Rouen et des sous-produits comme le naphta... ?**

Remarque : Une réponse du type « A ce stade, l'avancement du projet ne nous permet pas de... », ne serait pas recevable. Quand on présente un bilan carbone on inclut l'ensemble des émissions, sinon le chiffre présenté n'est pas sincère et n'est que de la communication.

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaagnac et Saillat-sur-Vienne...



## TRANSPORT DU e-SAFT

L'e-SAFT sera acheminé par train jusqu'à Rouen. Ce transport sera assuré par la société de Fret de la SNCF. Ce type d'accord est le résultat d'une négociation commerciale.

L'acheminement se fera via Limoges puisque le coté Saillat - Angoulême est fermé.

### Question :

- 1) Quelles garanties avons-nous que ce contrat de transport par train se fera sur une durée de 25 ans, (durée d'exploitation retenue dans le dossier) ?**

L'acheminement se fera via Limoges puisque le coté Saillat-Angoulême est fermé. En cas de travaux ou d'impossibilité de circulation momentanée sur la ligne, aucun itinéraire de délestage n'est possible.

Le porteur de projet pourrait très bien contribuer au coût de rénovation de la ligne Saillat – Angoulême au titre de compensation.

Il n'est pas rare de voir dans des projets de production d'énergies renouvelables une participation financière des porteurs de projets.

Pour exemple, nous pouvons citer le projet de parc éolien du Ponty Grand-Mareu sur la commune de Javerdat où le porteur de projet propose de donner à la commune une somme correspondant à environ 1% du montant du projet, en plus des différentes taxes... pour refaire l'enveloppe thermique d'un bâtiment communal.

### Question :

- 2) Envisagez-vous de contribuer financièrement à la rénovation de la ligne Saillat – Angoulême ?**

Merci de ne pas vous défaire en répondant, « qu'à votre connaissance il n'y a pas de projet de rénovation de la ligne par SNCF Réseau » comme vous l'avez déjà répondu.

## ARTIFICIALISATION

Le périmètre d'emprise du projet sera d'environ 35 hectares. Dans ce périmètre d'emprise sera intégré une partie d'une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF). Vous avez précisé que le foncier en ZNIEFF ne serait probablement pas artificialisé mais constituerait une réserve foncière.

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaqnac et Saillat-sur-Vienne...



Nous vous demandons de ne pas inclure la zone ZNIEFF dans le périmètre envisagé d'autant plus qu'une réserve foncière est possiblement artificialisable. Les limites d'émissions de bruit de 60 dB la nuit et 70 dB le jour sont une source de perturbation pour l'accomplissement du cycle de vie des espèces.

C'est d'autant plus étonnant d'inclure la zone ZNIEFF que l'article L 229-55 à 60, décret d'application du 26-04-2022 et l'arrêté du 01-04-2025 modifiant le précédent arrêté inclus un Bonus Biodiversité mis en application par arrêté du 04 06 2023 concernant les obligations de décarbonation de l'aviation a une ligne projets conservation des espaces naturels.

Donc d'un côté on inclus une zone ZNIEFF dans une réserve foncière d'un projet industriel pour du carburant décarboné pour les avions alors que de l'autre l'aviation doit décarboner ses vols en protégeant ces mêmes zones en compensation.

Pour nous, l'inclusion de la zone ZNIEFF dans le périmètre du projet est une ligne rouge.

## CONSOMMATION D'EAU

Le projet aura une consommation brute de 375 m<sup>3</sup>/h, pour une consommation nette de 225 m<sup>3</sup>/h.

La principale interrogation est sur la supportabilité du milieu par rapport à cette consommation d'eau.

Nous savons que d'ores et déjà le débit de la Vienne a baissé de 15% en 10 ans (*sources Explore 70*). Avec le réchauffement climatique cette diminution va se poursuivre pour atteindre environ 30 à 40% d'ici 2050 (*sources Explore 70*).

Les différents scénarios présentés par l'Etablissement Public Territorial du Bassin de la Vienne (EPTB) montrent que l'ensemble du bassin versant sera en stress hydrique d'ici 2050 et même probablement avant, sauf pour une bande au plus proche du lit de la Vienne, son débit étant soutenu artificiellement par les différentes retenues d'eau (principalement Vassivière).

Toutefois de l'aveu même de l'EPTB, ces scénarios ne prennent pas en compte quels seront les besoins en eau de l'agriculture qui augmenteront avec le réchauffement climatique, la chambre d'agriculture étant dans la l'incapacité de donner des chiffres. Ils ne prennent pas non plus en compte la sur évaporation, des étangs (plus de 12 000 étangs en Haute-Vienne), des retenues d'eau pour soutenir le débit de la Vienne en période d'étiage ; ni quel sera le pourcentage de remplissage des retenues d'eau de soutien du débit de la Vienne.

Pour rappel les prélèvements bruts actuels de la seule usine Sylvamo à Saillat sont de 3334 m<sup>3</sup>/h (*sources PV du Coderst du 17-12-2024*).

Il ne faut pas prendre en compte la seule consommation d'eau du projet Lichen, mais bien l'ensemble des prélèvements sur la Vienne, ainsi que les futurs besoins qui ne

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaqnac et Saillat-sur-Vienne...



feront qu'augmenter avec le réchauffement climatique alors que la disponibilité va diminuer.

## CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ

Les besoins en électricité pour produire l'hydrogène pour ce projet sont l'équivalent de la consommation électrique de 2 millions de personnes.

Pour pallier à ses besoins, Verso Energy a parlé de créer 20 à 25 parcs photovoltaïques au sol, dont 4 seront en Haute-Vienne et 4 en Charente.

Dans ses réponses Verso Energy en a situés sur la Haute-Vienne, Roche l'Abeille, St Léger Magnazeix, Lussac Les Eglises sans en préciser la taille.

### Questions :

1) Où se situent les autres projets d'EnR ?

2) Quel en est respectivement la puissance installée et la superficie d'emprise au sol pour ces projets d'EnR ?

Il nous paraît essentiel d'inclure le bilan carbone et les impacts environnementaux de ces projets de production d'énergie solaire au projet.

La réponse aux questions posées que ce sont des projets qui n'ont rien à voir avec le projet Lichen n'est pas tenable et relève d'un manque de sincérité.

**Remarque :** Les volumes d'électricité utilisés pour produire de l'hydrogène et la quantité de CO<sub>2</sub> biogénique qui seraient nécessaires pour atteindre les objectifs de décarbonation de l'aviation d'ici 2050, seraient respectivement entre 44 et 175 TWhé (soit environ 13 réacteurs nucléaires de type EPR) et entre 5,8 et 18,6 Mt CO<sub>2</sub>.

Pour l'année 2019, la consommation du trafic aérien en France représentait 56,4 TWh dont 20,9 TWh pour les vols domestiques.

3) La production électrique d'énergies renouvelables étant intermittente, envisagez-vous une production intermittente calquée sur la production des EnR (en fonction de la disponibilité d'énergie) ?

Dans votre projet, il n'y a rien sur la sobriété (limitation du trafic aérien), d'ailleurs le représentant de l'aviation civile présent à la réunion du 14 mai a été très clair. Pas de limitation.

**Exemple : Est-il normal d'avoir un Limoges Marseille pour 40 euros ?**

D'ici 2050, le trafic aérien de passagers au départ de l'union européenne aura doublé, comparé à 2019. Le secteur aérien consommera 59% de carburant en plus qu'en 2019. Si ces chiffres de croissance se confirment, les émissions des appareils

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaqnac et Saillat-sur-Vienne...



décollant d'Europe diminueront seulement de 3% en 2049 par rapport à 2019. Loin de l'objectif de 90% d'ici à 2040. (Source : ONG Transport et Environnement, janvier 2025).

## PRIX DE L'IMMOBILIER

Lors de la réunion du 05 juin 2025, des personnes ont posé des questions sur la dépréciation des biens immobiliers proches du projet. Pour leur répondre vous avez projeté des graphiques s'appuyant sur le retour d'expérience d'un projet sur la commune de Landivisiau en Bretagne.

Nous avons effectué des recherches par rapport à Landivisiau, s'il est vrai que le projet n'a pas eu d'incidence négative sur le prix de l'immobilier. Le projet réalisé à Landivisiau n'a rien à voir avec celui de Saillat. Ensuite une présentation du prix de l'immobilier avec des périmètres par exemple à 100 mètres, 500 mètres etc aurait été plus pertinente qu'une moyenne sur une commune.

Saillat a continuellement perdu des habitants sur la dernière décennie (Sources INSEE). La présence d'une entreprise SEVESO sur Saillat (Sylvamo) et générant 600 emplois ne suffit pas à rendre attractive une commune.

Les réponses apportées par le porteur de projet ne nous semblent pas adaptées.

## AIDES PUBLIQUES

A la question, allez-vous toucher des aides publiques pour ce projet, vous avez répondu non.

Pour rappel :

- L'absence de taxe sur le kérosène représente presque 27 milliards pour les pays de l'UE et 4,7 milliards d'euros pour la France.
- Un amendement au projet de loi de finance 2025 prévoyant que l'Etat rembourse 50% de la différence entre le prix d'achat des carburants d'aviation « durables » et celui du kérosène pour les vols hors UE a été pris. Selon les estimations les dépenses de l'Etat seront de 150 à 200 millions d'euros pour 2025, (sources : Union Française contre les nuisances des aéronefs, UFCNA).
- Une nouvelle aide a été décidée au niveau de l'UE, sous la forme de nouveaux droits à polluer. 20 millions de tonnes de quotas carbone seront offertes au prix de 80 euros la tonne de carbone, cela représente 1,6 milliard d'euros de cadeaux supplémentaires pour les compagnies aériennes,

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etagnac et Saillat-sur-Vienne...



Certes, une partie de ces mesures ne concernent pas les carburants biogéniques, mais ne contribuent pas à décarboner le secteur aérien en le subventionnant largement.

Questions :

- 1) **Bénéficiez-vous de financement public, collectivités locales, intercommunales, Région, Etat, Europe?**
- 2) **Bénéficiez-vous du Crédit impôt recherche ?**
- 3) **Bénéficiez-vous d'une taxation inférieure au carburants routiers ?**

## LA LIGNE ÉLECTRIQUE

La nécessité de créer une ligne de 400 000 volts risque d'accroître l'impact sur le paysage, les riverains.

- 1) **La proposition de doubler la ligne existante** paraît au premier abord la meilleure solution puisqu'elle n'ajoute pas une nouvelle saignée dans le paysage et celle qui coûte le moins cher pour RTE. Elle comporte deux options :
  - Un doublement de la ligne en augmentant l'emprise au sol en largeur avec l'inconvénient de se rapprocher des riverains les plus proches.
  - Un doublement de la ligne en hauteur qui a pour inconvénient d'être visible de plus loin dans le paysage et d'avoir une emprise par rapport aux effets climatiques (vent) supérieure.
- 2) **La proposition d'enterrer la ligne** a été rejetée d'emblée par RTE pour des raisons de coûts ; 5 à 6 fois plus cher qu'un passage en aérien. C'est pourtant la solution la moins impactante pour le paysage et les riverains.

## LES REJETS

Le CO<sub>2</sub> capturé sera épuré par solvants.

- 1) **Quel sera la quantité de rejet dans l'atmosphère des solvants utilisés ?**

L'eau restituée au milieu naturel sera refroidie par lagunage, pour ne pas dépasser les températures de rejets réglementaires.

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaagnac et Saillat-sur-Vienne...



- 2) Quel volume sera stocké sur place sachant que vous restituez un volume moyen de 150 m<sup>3</sup>/h, que le temps de refroidissement dépendra aussi de la température extérieure ?**

Il est question d'utiliser les eaux industrielles de Sylvamo (page 28 du dossier).

- 3) Elles seront utilisées à quel moment du process ?**

- 4) Quels polluants se trouvent dans ces eaux de réutilisation ?**

**Pour rappel :**

- En 2022, la Société voisine Smurfit Kappa a fait l'objet d'un arrêté préfectoral de mise en demeure (AP-MD 2022-085) pour notamment des rejets d'eau dépassant les normes admises. 2022, étant une année particulièrement sèche et chaude. Pourtant nous avons eu la chance que la centrale de Civaux était en arrêt pour réparation suite à des fuites, ce qui a permis de gérer le maintien du débit sans cette pression.
- Le site industriel de Saillat fait partie des 383 sites répertoriés pollués par les PFAS en France.
- La ville de Châtelleraut, a des problèmes de présence de bromure et de trihalométhane au niveau de son captage d'eau potable dans la Vienne. Après recherche, il s'avère que le bromure provient du complexe industriel de Saillat, (*Sources : PV Coderst du 17 décembre 2024*).

## LA COMMUNICATION

S'agissant de la présence au marché de Saint-Junien le samedi 17 mai, l'emplacement choisi sur le champ de foire n'est pas le lieu le plus fréquenté ce jour-là. Un emplacement vers la collégiale ou les halles aurait été plus judicieux.

La rencontre de proximité au sein du Lycée Professionnel Edouard Vaillant, s'apparente plus d'une démarche de lobbying que d'information. Si c'était pour présenter les opportunités d'emplois, il y avait la réunion thématique du 17 juin pour en parler et si c'était pour faire une information spécifique, elle aurait dû se tenir à l'extérieur et à tous ceux et celles susceptibles d'être intéressés par ces opportunités.

## LA MAITRISE DES RISQUES

# LE PROJET LiCHEN

Création d'une unité de capture de CO<sub>2</sub>  
et de production de carburant d'aviation durable  
à Etaagnac et Saillat-sur-Vienne...



Il n'est pas normal que Verso Energy ne réponde pas clairement sur les quantités d'e-SAFT qui seront stockées sur le site. Ils sont capables de dire la quantité de carburant produite par an, le nombre de train par semaine, etc. Ils sont donc en capacité à se stader du projet de donner ces informations avec une fourchette basse et haute.

## CONTEXTE

Les présidents du SCOT, des communautés de communes ont dit tout le bien qu'ils pensaient de ce projet dès la réunion d'ouverture de la concertation. Nous avons été surpris de ce positionnement qui va à l'encontre des discours des mêmes personnes pour le SCOT, où on nous a dit que l'objectif du SCOT était un maintien du nombre d'habitants. Qu'il ne fallait pas courir après une augmentation du nombre d'habitants sinon les collectivités devaient investir toujours plus dans de nouvelles infrastructures, écoles, crèches, réseaux, voiries... et que cela était un cercle infernal. Alors comprenez qui pourra.

Ce projet destiné aux gens qui prennent l'avion, 10% des Français le prennent au moins deux fois par an, soit une minorité, est présenté sur un territoire où les bus quand ils existent sont à des horaires et une fréquence qui ne répond pas au plus grand nombre. Le train, vers Angoulême pour rejoindre un TGV, il n'y en a plus. Pour le Limoges – Paris, on nous promet pour 2027 un train qui rejoindrait Paris en 2h50 minutes ; ce qui constitue un retour en arrière de 35 ans !

Et là il faut qu'on se prononce sur un projet qui ne nous apportera rien en terme de décarbonation du territoire, seulement 120 emplois directs.

## CONCLUSION

Il s'agit d'un projet à but lucratif, ce qui en soi n'est pas scandaleux, mais n'apportera rien en terme de réduction d'émissions de CO<sub>2</sub>. Aucune contrepartie de l'aviation civile pour limiter les déplacements en avion.

Par contre si on voulait faire un effort de décarbonation sur le site de Saillat, on pourrait commencer par mettre une partie du bois apporté par plus de 200 camions par jour sur le train pour livrer l'usine.

En l'état nous ne sommes pas favorables à ce projet qui ne répond pas aux enjeux de décarbonation de l'ensemble des mobilités.

Pour Saint-Junien Environnement,  
le président, Daniel JARRIGE