

REPONSE AU CAHIER D'ACTEUR DE SAINT-JUNIEN ENVIRONNEMENT

Avant-propos

Le cahier d'acteur transmis par Saint-Junien Environnement présente une analyse de plusieurs enjeux liés au projet LiCHEN. Le présent document n'a pas vocation à répondre de manière exhaustive à l'ensemble des points soulevés, mais vise à apporter des précisions sur certains éléments que Verso Energy souhaite compléter ou clarifier.

Réponses

Capture du CO2

« 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 CO2 biogénique ?*
- 2) *Quelle est la quantité totale de CO2 émise par le site de l'usine Sylvamo ?*
- 3) *Quel est le pourcentage de CO2 capturé par rapport à la quantité totale émise pour faire du e-SAFT ?* »

- 1) Le site rejette environ 800kt de CO2 biogénique et 50kt de CO2 fossile. Le projet concerne les émissions de la chaudière à liqueur noire (point principal d'émission) qui correspondent à 85% du CO2 biogénique total
- 2) &3) Environ 95 % du CO2 biogénique de la chaudière à liqueur noire sont effectivement récupérés grâce aux procédés, ce qui représente une valorisation de 630 000 t/an.

IMPACT CO2 DU PROJET

«

- 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... ?* »

- 1) Le bilan carbone préliminaire réalisé pour le projet ne prend pas en compte la construction et le démantèlement de LiCHEN. La réponse n'est donc pas disponible à ce stade.
- 2) &3) Le projet n'a aucune émission directe de CO2 fossile en opération. Un bilan carbone préliminaire utilisant une méthode de compte de l'ADEME a été effectué. Ce bilan prend en compte l'empreinte carbone en fonctionnement

donc celle d'utilisation d'intrants (notamment l'utilisation d'énergie qui compte pour 95% de l'empreinte) ainsi que celle du transport de ces intrants et du transport des produits. L'empreinte carbone totale en fonctionnement est ensuite comparée à l'utilisation du carburant fossile que va remplacer l'eSAF produit donc 153 000 t de kérosène. L'utilisation de 153 000 t de kérosène fossile émet 580 000 t de CO₂ fossile environ. L'empreinte carbone pour la production – qui est donc à 95% de l'empreinte de l'utilisation de l'énergie pour le produire - d'eSAF est d'environ 210 000 t/an. D'où un évitement de 370 000 t/an.

TRANSPORT DU e-SAFT

« 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) ? »*

- 1) Le transport par camions n'est tout simplement pas envisageable pour le transport du eSAF produit. Si le contrat ne dure pas 25 ans il sera renouvelé régulièrement.

« Question :

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

- 2) Verso Energy comprend que la réhabilitation de l'axe ferroviaire Saillat-Angoulême constitue une attente forte exprimée localement. Cependant, cette demande ne relève pas du périmètre du projet LiCHEN, ni de la compétence de Verso Energy. Le projet n'est pas à l'origine du besoin de rénovation de cet axe, et aucun usage direct de cette ligne n'est prévu dans le cadre du projet.
En conséquence, Verso Energy n'envisage pas de participer au financement des 250 millions d'euros estimés pour la remise à niveau de cet axe, dont la responsabilité incombe aux acteurs publics compétents (État, Région, SNCF, etc.).

CONSOMMATION D'ÉLECTRICITÉ

« 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 ? »*

1 & 2) Verso Energy développe des projets solaires dans plusieurs régions de France, dont 3 projets situés en Haute-Vienne (Roche l'Abeille, St Léger Magnazeix, Lussac les Églises) et 4 en Charente à Charras, Rochefoucauld-en-Angoumois, Nersac et St-Laurent-de-Céris. Les puissances ne sont pas encore déterminées puisque les projets sont encore très en amont.

Cependant, il est essentiel de distinguer deux notions fondamentales dans le secteur de l'électricité :

– La production physique d'électricité, qui désigne les lieux où l'électricité est réellement produite (centrales, parcs solaires, éoliennes...).

– L'approvisionnement contractuel, qui correspond à la manière dont un consommateur, comme le projet LiCHEN, achète son électricité via le réseau national.

En France, l'électricité circule sur un réseau interconnecté géré par RTE. Ainsi, la proximité géographique entre une centrale solaire et un site de consommation n'implique pas un lien direct d'approvisionnement. L'électricité produite dans un projet solaire en Haute-Vienne peut très bien être injectée sur le réseau et consommée ailleurs, tandis que LiCHEN peut être alimenté contractuellement par un autre projet renouvelable situé à l'opposé du territoire.

Ces projets ne sont donc pas liés au projet LiCHEN et pourront alimenter d'autres projets de Verso Energy ou répondre à des appels d'offre de la CRE.

De plus, le bilan carbone inclut bien l'empreinte carbone de cet approvisionnement en électricité, il est utilisé des facteurs moyens d'émissions de l'ADEME pour la production d'énergie renouvelable et provenant du mix énergétique. Ils sont donc bien pris en compte.

« 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) ? »

- 3) Le projet prévoit une alimentation renouvelable complétée par une alimentation « bas-carbone » selon la nomenclature Européenne, soit un approvisionnement par le mix énergétique français donc principalement nucléaire. Cette alimentation permet un fonctionnement en continue bien que le projet est conçu pour être flexible et pouvoir s'effacer en cas de pic de consommation.

AIDES PUBLIQUES

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

1) Bénéficierez-vous de financement public, collectivités locales, intercommunales, Région, Etat, Europe ?

2) Bénéficierez-vous du Crédit impôt recherche ?

3) Bénéficierez-vous d'une taxation inférieure au carburants routiers ? »

1) Il a été dit :

« Concernant le financement, le projet LiCHEN ne dépend pas des subventions : il peut être financé entièrement par les fonds propres et l'endettement de Verso Energy. Les subventions, si elles sont obtenues, permettent de faciliter ou

d'accélérer le projet, mais elles ne sont pas indispensables et ne sont pas attendues à ce stade. » Le projet ne repose donc pas sur des subventions mais pourrait candidater à celles-ci.

La situation a changé depuis puisque Verso Energy a candidaté à l'appel à projet de la Région Nouvelle Aquitaine - Décarbonation et vecteurs énergétiques innovants et en est depuis peu lauréat. Verso Energy est en train de conventionner avec la Région en vue d'une attribution de 58 000 € pour mener des études (la subvention couvrant 50% de ces études). Il n'y a pas d'autres subventions en cours, mais Verso Energy pourrait candidater à d'autres appels à projets jugés pertinents.

- 2) & 3) Verso Energy ne bénéficiera a priori pas du Crédit impôt recherche. Le projet LiCHEN ne prend pas non plus l'hypothèse d'une taxation inférieure sur ce carburant, qui n'existe pas à ce jour. Ainsi, ces points ne sont pas pris en compte dans les modèles économiques du projet actuel.

LES REJETS

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

- 1) Le solvant ne sort pas du circuit : il circule en boucle fermée entre la colonne d'absorption et le système de régénération. Il ne sera donc pas rejeté.

« 2) Quel volume sera stocké sur place sachant que vous restituez un volume moyen de 150 m³/h, que le temps de refroidissement dépendra aussi de la température extérieure ?

3) Elles [Les eaux de Sylvamo] seront utilisées à quel moment du process ?

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

- 2) Le projet est présenté lors de la concertation à un stade où les études ne sont pas finies et pas consolidées. Ainsi, les valeurs de stockage ne sont pas connues. Toutefois, en effet, la température des rejets sera ajustée pour être compatible avec la Vienne et donc les stockages dépendra de la température, (non connue à ce stade) des rejets.

3) & 4) Les eaux issues de Sylvamo pourraient remplacer un prélèvement dans la Vienne en étant utilisées dans certains procédés du projet, notamment pour l'électrolyse ou pour les rares besoins en refroidissement à eau. Cette synergie fait partie des pistes envisagées, bien qu'à ce stade, l'option principale reste l'utilisation directe des eaux de la Vienne.

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. »

- ⇒ Verso Energy tient à préciser que l'emplacement choisi sur le marché de Saint-Junien a été défini par le placeur, et n'a pas empêché une forte affluence. De même, l'intervention au lycée Édouard Vaillant répond à une recommandation des garants de la CNDP visant à toucher un public souvent absent des réunions publiques. Cette rencontre n'avait pas pour but principal de promouvoir le projet LiCHEN, mais a permis d'échanger sur les enjeux du changement climatique et sur les étapes de développement d'un projet industriel.

Conclusion

Le cahier d'acteur de Saint-Junien Environnement met en avant des enjeux clés du projet LiCHEN, notamment le bilan carbone et l'approvisionnement en électricité. Ce projet contribue à la décarbonation d'un secteur particulièrement difficile à décarboner, l'aviation, qui nécessitera également des efforts de sobriété (comme le report modal vers le train lorsque possible) et d'efficacité.

Pour atteindre la neutralité carbone, il est essentiel de décarboner l'ensemble des secteurs, y compris toutes les formes de mobilité, qu'il s'agisse de l'aviation, du routier ou du maritime.