

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Projet LiCHEN

CONCERTATION

du 14 avril au 22 juin 2025

Marianne AZARIO et Roland VERGER
garant.e.s désigné.e.s par la CNDP

Remis le 21 juillet 2025



Sommaire

Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Les enseignements clefs de la concertation.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l'issue de la concertation préalable.....	5
Introduction.....	6
Le projet objet de la concertation.....	6
La saisine de la CNDP.....	8
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	9
Le travail préparatoire des garant.e.s.....	10
Les résultats de l'étude de contexte.....	11
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	11
Avis sur le déroulement de la concertation.....	16
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	16
Difficultés rencontrées en termes d'information du public.....	18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	19
Synthèse des arguments exprimés.....	20
Synthèse des observations, propositions et questions ayant émergé pendant la concertation.....	20
Opportunité du projet.....	20
Caractéristiques du projet.....	32
Raccordement électrique du projet LiCHEN.....	38
Enjeux socio-économiques.....	40
Impacts significatifs sur l'environnement.....	41
Risques industriels.....	44
Impacts significatifs sur l'aménagement du territoire.....	46
Solutions alternatives.....	46
Modalités de la concertation.....	47
Évolution du projet résultant de la concertation.....	49
Demande de précisions et recommandations aux maîtres d'ouvrage.....	50
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	50
Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	51
Liste des annexes.....	51

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garant.e.s de la concertation préalable. Il est communiqué par les garant.e.s dans sa version finale le 21 juillet 2025, sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R.121-23 du Code de l'environnement) <https://concertation-lichen.eu>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (art. R.121-24 du Code de l'environnement).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les co-maîtres d'ouvrage Verso Energy et RTE ont saisi la CNDP pour un projet dénommé LiCHEN¹. Il porte sur la construction et l'exploitation d'une unité de production de carburant aviation durable (e-SAF²), sur les périmètres des communes de Saillat sur Vienne en Haute-Vienne et Etagnac en Charente.

Il comprend :

- une unité de capture de dioxyde de carbone biogénique (CO₂) émis par la chaudière biomasse du site papetier Sylvamo de Saillat sur Vienne ;
- une installation permettant de produire de l'hydrogène par électrolyse d'eau de la Vienne ;
- la production de e-méthanol par combinaison de ces matières premières ;
- la production de e-SAF par le procédé de méthanol-to-jet ;
- une ligne électrique 400 kV, reliant le poste RTE de Plaud situé sur la commune de Saint Junien à l'installation de Verso Energy.

La concertation préalable s'est déroulée du 14 avril au 22 juin 2025 sous l'égide de la CNDP qui avait désigné deux garant.e.s, Marianne AZARIO et Roland VERGER.

Les enseignements clefs de la concertation

Les habitants et les associations du territoire d'implantation du projet se sont fortement mobilisés. De ce point de vue, les garant.e.s ont constaté que les relais d'information de la concertation avaient été efficaces, en particulier de la part des communes et intercommunalités (réseaux sociaux, dialogues de proximité avec les habitants, conseil communautaire). Les garant.e.s soulignent que cette mobilisation du public a perduré tout au long des 10 semaines de la concertation, dans le respect mutuel des arguments de chacun.

Ce projet regardé par le public sous l'angle de son ampleur, a suscité une curiosité réelle et continue, donnant lieu à une grande diversité d'arguments et de très nombreux questionnements.

L'implantation de ce projet sur ce territoire est regardé pour certains contributeurs comme une opportunité de développement économique sans équivalent (créations d'emplois, pérennisation des emplois existants et attractivité du territoire) ; tandis que pour d'autres contributeurs, les retombées économiques sont à relativiser voire ne suffisent pas à justifier la mise en œuvre du projet.

L'opportunité du projet a été mise au débat par le public tout au long de la concertation. De nombreuses contributions ont en effet porté sur la justification même de ce projet, à savoir contribuer à la décarbonation du secteur aérien. Pour certains contributeurs il s'agit d'une avancée significative vers la neutralité carbone en 2050 dans le respect des objectifs français et européens, autant que d'une opportunité technologique en faveur de la souveraineté énergétique de la France.

¹ Limousin Carburant Hydrogène Energie Nouvelle

² electro-Sustainable Aviation Fuel

Pour d'autres contributeurs, le transport aérien n'est pas jugé comme un secteur prioritaire à décarboner, au regard de son impact climatique, du pourcentage d'usagers du transport aérien et de l'effort de sobriété à mettre en avant comme modèle de société et comme réponse aux enjeux climatiques.

Les ressources nécessaires au projet ont particulièrement questionné. La disponibilité de la ressource en eau est interrogée, eu égard aux conflits d'usage et à la prise en compte du changement climatique.

L'importante quantité d'énergie électrique nécessaire, comme son origine, sont souvent soulignées et questionnées, y compris dans leur impact potentiel sur le développement d'énergies renouvelables sur le territoire d'accueil du projet.

Le maître d'ouvrage a souvent été interrogé sur le bilan carbone de ce projet en analyse de cycle de vie et sur le bénéfice environnemental présenté à la concertation.

Des inquiétudes ont été exprimées, en particulier des riverains au plus près du site, quant aux risques industriels et aux effets potentiels du projet sur l'environnement (classement Sévésco, rejets, nuisances diverses), ainsi que les effets cumulés avec les industries présentes.

La localisation des unités industrielles n'est pas définie au moment de la concertation. Le maître d'ouvrage a présenté des zones d'implantation à l'étude. L'étendue de ces zones sur deux communes a induit des difficultés pour le public à visualiser le projet dans son environnement.

La question du raccordement électrique (ligne aérienne 400kV) a soulevé des inquiétudes et interrogations sur l'impact paysager de la ligne envisagée. La concertation a donné lieu à l'expression de propositions alternatives jugées moins impactantes, ainsi qu'à l'identification d'enjeux de paysage, d'environnement, de cadre de vie à prendre en compte.

Le public a exprimé une forte attente portant sur des éléments chiffrés, précis (localisation des installations, procédé et risques industriels, impacts environnementaux) permettant d'apporter des éléments aux questions demeurées sans réponse précise, en raison des études techniques et environnementales non finalisées. Cette attente induit des enseignements à tirer pour la concertation continue si le projet est poursuivi. Il existe un besoin réel de dialogue de proximité entre les habitants et acteurs du territoire et la maîtrise d'ouvrage, afin de garantir le suivi dans le temps de l'évolution du projet par les publics qui se sont mobilisés en phase de concertation préalable. Des propositions ont été formulées en ce sens par certains contributeurs.

Le projet qui prévoit le transport du produit fini sur la ligne ferroviaire Saillat-Limoges, a également mis en lumière les attentes de ce territoire sur la réouverture du tronçon Saillat-Angoulême.

L'importance de l'investissement financier (2,2 Mds€) lié à ce projet, a induit des questionnements sur sa faisabilité économique au regard du coût pour les maîtres d'ouvrage, de l'état du marché, de la concurrence et de la maturité des procédés technologiques disponibles.

Le public a également débattu du caractère d'intérêt général majeur du projet, évident pour certains, discutable pour d'autres. Des conditions d'acceptabilité du projet ont été présentées par des participant.e.s à la concertation.

Le public a questionné la maîtrise d'ouvrage sur le retour d'expérience concernant l'élaboration et la réalisation de ce type de projet.

Plusieurs associations environnementales ont produit un travail d'analyse et de synthèse, à partir du dossier de concertation et des informations apportées par la maîtrise d'ouvrage durant la concertation.

Ce projet fait l'objet d'un fort soutien des élus des collectivités concernées (maires des communes d'Étagnac et Saillat/Vienne, présidents du syndicat mixte Charente e Limousin, des EPCI POL et Charente-Limousine). A la faveur des réunions d'ouverture et de synthèse, ils ont présenté les principales raisons de ce soutien et notamment : la dimension collective du projet à l'échelle du bassin de vie, l'exemplarité du projet, sa contribution à l'attractivité du territoire, la cohérence économique et environnementale du projet et le sérieux de la démarche.

Durant la phase de concertation préalable, les co-maîtres d’ouvrage ont pris des engagements devant le public, ceux-ci sont rappelés dans le corps du bilan en pages 49 et 50.

Dans l’hypothèse de la poursuite du projet par Verso Energy à l’issue de la concertation préalable, les nombreuses études environnementales et techniques requises dans le cadre de ce projet, ont vocation à être partagées avec le public dans un format accessible à tous, ce au fil de leur avancement, dans le cadre de la concertation continue. Cette démarche de la part du maître d’ouvrage serait une réponse concrète aux demandes très précises formulées par le public, tout comme une façon de capitaliser sur l’importante mobilisation des habitants de ce territoire à la concertation préalable.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garant.e.s formulées à l’issue de la concertation préalable

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu’il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au maître d’ouvrage afin qu’il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n’ayant pas trouvé de réponse
<i>1. Communiquer dans les meilleurs délais le choix de l’implantation définitive des installations.</i>
<i>2. Communiquer au public les conclusions de l’étude du bilan carbone préliminaire et fournir au plus tôt un bilan carbone prenant en compte la construction et le démantèlement du projet LiCHEN.</i>
<i>3. Produire une analyse comparative chiffrée de la quantité d’énergie nécessaire pour les 3 filières de production de kérosène (fossile, bio-kérosène, e-kérosène).</i>
<i>4. Apporter des éléments sur les possibles synergies industrielles avec le site de Sylvamo.</i>
<i>5. Préciser pour les projets photovoltaïques en développement évoqués par le porteur de projet, soit 4 en Charente et 3 en Haute-Vienne, la surface, la puissance, le niveau de procédure en cours.</i>
<i>6. Préciser le chiffre d’émissions de CO₂ du secteur aérien à l’échelle de la France.</i>
<i>7. Répondre à la question posée en réunion de synthèse au maître d’ouvrage, portant sur la possibilité de rendre publiques certaines décisions et/ou grandes étapes sans attendre l’enquête publique.</i>
<i>8. Le maître d’ouvrage présentera son positionnement sur les propositions/demandes du public formulées pendant la concertation qui n’auraient pas obtenu de réponses précises pendant la concertation.</i>
<i>9. Apporter des données comparatives sur les différentes solutions de raccordement électrique du projet.</i>
<i>10. Indiquer une fourchette haute et basse de stockage de la quantité d’e-SAF sur le site du projet.</i>
<i>11. Devant le choix non arrêté entre deux technologies d’électrolyse, préciser le niveau de maturité de la technologie dite «PEM³» dans le cadre du projet LiCHEN.</i>

<i>12. Afin d'éviter la construction d'une ligne électrique, la production d'énergie électrique sur place a-t-elle été étudiée ? Par exemple la construction d'une usine expérimentale ou la construction d'un ou deux réacteurs SMR.</i>
<i>13. Préciser qui supportera le coût du raccordement électrique : RTE ou Verso Energy ?</i>
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.
<i>1. Organiser une réunion publique de reddition des comptes. Si le projet est poursuivi, cette réunion devra amorcer le processus de concertation continue et permettra à la maîtrise d'ouvrage de partager avec le public les enseignements tirés de la concertation suite au bilan des garant.e.s.</i>
<i>2. Communiquer la nature et la temporalité des études techniques et environnementales requises dans le cadre du projet LiCHEN.</i>
<i>3. Partager avec le public les études techniques et environnementales au fil de leur avancement, permettant ainsi de répondre aux nombreux questionnements du public en concertation, dont les réponses sont suspendues aux résultats de ces études .</i>
<i>4. Si la concertation continue est engagée, maintenir opérationnel le site de la concertation préalable et la possibilité de déposer des contributions. Organiser sur le site une FAQ des questions posées durant la concertation préalable avec les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage.</i>
<i>5. Mettre en place une newsletter de suivi du projet et de la concertation.</i>
<i>6. Faire vivre la participation engagée avec le lycée E.Vaillant. Dans la recherche d'inclusion de publics jeunes, le maître d'ouvrage pourra envisager d'associer le conseil des enfants de Saillat.</i>
<i>7. Partager le bilan de la concertation préalable avec les membres de l'instance de concertation qui sera mise en œuvre dans la concertation «Ferracci» sur l'aire d'étude et le tracé de moindre impact de la ligne électrique.</i>
<i>8. Partager avec le public les résultats de l'instance de concertation «Ferracci».</i>
<i>9. Dans la poursuite de la démarche, mettre en place un outil permettant de garantir une communication de proximité entre le territoire et le porteur de projet. Certains contributeurs ont fait des propositions concrètes de comité de suivi.</i>
<i>10. Continuer à associer les organisations environnementales et capitaliser sur le travail d'analyse qu'elles ont produit durant la concertation.</i>
<i>11. Si le porteur de projet décide de poursuivre et s'il obtient les autorisations requises, organiser une visite de chantier au public (demande formulée par un contributeur et acceptée par le maître d'ouvrage).</i>

Introduction

Le projet objet de la concertation

Caractéristiques du projet

Dans le cadre de ce projet, il est envisagé la construction d'une unité de capture de CO₂ et de production de carburant d'aviation durable (e-SAF), à proximité du site papetier Sylvamo de Saillat sur Vienne en Haute-Vienne.

Il s'agit d'un carburant pour l'aviation produit d'une part, à partir d'hydrogène issu de l'électrolyse de l'eau de la Vienne prélevée sur place et d'autre part à partir du dioxyde de carbone biogénique (CO₂) rejeté par la chaudière biomasse de ce site.

³ Proton Exchange Membrane

Ces matières premières sont disponibles sans consommation supplémentaire de biomasse.

Quelques sous-produits (e-diesel et e-naphta) seraient également issus de cette production.

La production de ce site serait acheminée par voie ferrée vers des hubs d'export, permettant de rejoindre de multiples destinations nationales ou internationales desservant les grands aéroports nationaux et ouest-européens.

Ce projet serait constitué de quatre grandes briques technologiques :

- capture du CO₂ biogénique ;
- production d'hydrogène par électrolyse ;
- production de méthanol par le procédé de méthanolation ;
- production de e-SAF par le procédé de méthanol-to-jet.

Porteurs du projet

Les porteurs du projet sont :

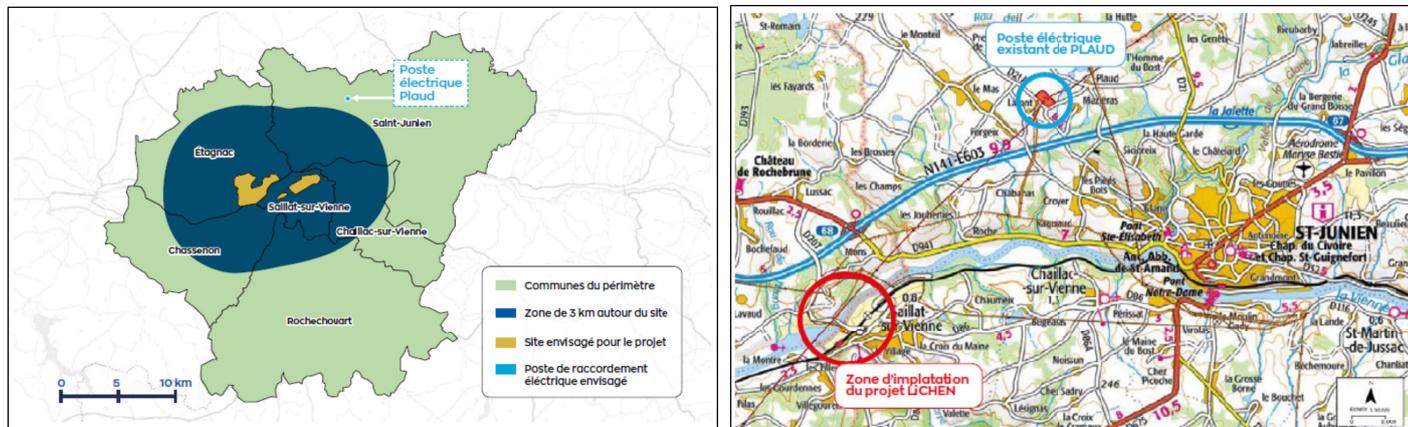
- la société Verso Energy pour les quatre briques technologiques présentées ci-dessus ;
- RTE gestionnaire du réseau de transport d'électricité, pour le raccordement électrique de l'installation au poste RTE de Plaud à Saint-Junien.

La société Verso Energy a été créée en 2021.

Elle développe et finance divers projets de production d'énergies renouvelables, de gestion de l'énergie, de production d'hydrogène renouvelable et bas carbone, et production de carburants de synthèse en combinant du dihydrogène et du dioxyde de carbone biogénique.

RTE est le gestionnaire du réseau de transport d'électricité français. Il assure une mission de service public en garantissant l'alimentation en électricité à tout moment et avec la même qualité de service sur tout le territoire national.

Plans de masse et de situation (dossier de concertation)



A ce jour, la localisation définitive des installations n'est pas connue.

Objectifs du projet présentés par les maîtres d'ouvrage

Le projet a pour objectifs :

- d'une part, de produire du carburant d'aviation durable en suivant 4 étapes :
 - capter la quasi-totalité du dioxyde de carbone émis par la chaudière biomasse de Sylvamo ;
 - produire de l'hydrogène à partir de l'eau de la Vienne et de l'électricité du réseau public ;
 - combiner le CO₂ biogénique et l'hydrogène pour produire du e-méthanol ;
 - transformer le e-méthanol en carburant d'aviation durable ;
- et d'autre part, de participer à la décarbonation du secteur aérien en produisant 153 000 tonnes d'e-SAF par an.

Alternatives mises au débat

Plusieurs scénarios alternatifs ont été avancés :

- une implantation sur un autre site ;
- restreindre le périmètre technique du projet en s'arrêtant à la production d'hydrogène ou de e-méthanol sans produire de carburant e-SAF;
- produire du carburant avec d'autres intrants ;
- ne pas produire de carburants synthétiques, mais séquestré le CO₂ biogénique capté ;
- ne pas réaliser le projet.

Coûts

Le coût global estimatif est de 2,2 milliards d'euros.

Pour contribuer au financement, Verso Energy étudie des demandes de subventions locales, nationales et européenne (ex. Innovation Fund).

Cependant selon le porteur de projet, le financement pourrait-être entièrement assuré par ses fonds propres et l'endettement de la société. Son modèle économique ne repose pas sur l'éventuelle obtention de subventions.

Calendrier du projet

La mise en service est envisagée fin 2029 avec une exploitation commerciale début 2030.

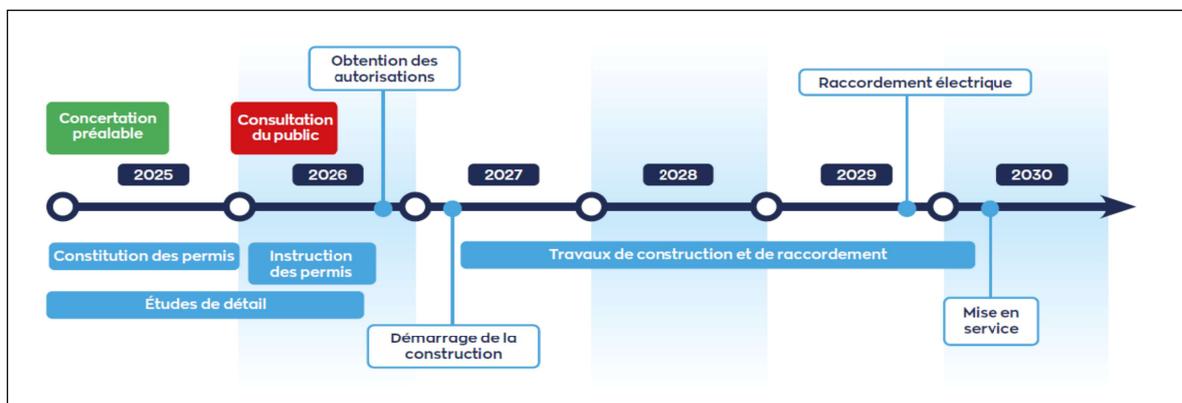
Schéma décisionnel

Suite à la concertation préalable, Verso Energy décidera ou non de poursuivre ce projet.

Dans l'affirmative, la poursuite comprendra une phase d'instruction administrative avec les procédures suivantes :

- demande d'autorisation environnementale ;
- permis de construire.

Pour le projet de raccordement électrique porté par RTE, une concertation destinée à définir le fuseau de moindre impact aura lieu avec des parties prenantes du territoire concernées par le projet, en application de la circulaire du 21 mars 2025 (concertation Ferracci, ex-concertation Fontaine).



(Dossier de concertation)

La saisine de la CNDP

Contexte de la concertation

Le contexte réglementaire

Ce processus participatif s'inscrit dans un contexte réglementaire européen et français qui a abouti à des engagements en termes de réduction des émissions de CO₂ du secteur du transport aérien.

En effet sur le périmètre français, le transport aérien génère 4 % des émissions de CO₂ du secteur des transports.

Le secteur aéronautique est le deuxième plus grand émetteur de gaz à effet de serre dans la filière des transports, après le transport routier. D'après les diverses projections, les émissions de l'aviation internationale tripleraient d'ici à 2050 par rapport à 2015.

La décarbonation du secteur aéronautique permettrait de contribuer à l'objectif de neutralité carbone à l'horizon 2050.

A l'échelle nationale et internationale, la filière aéronautique projette divers scénarios, dont celui reposant sur l'incorporation de carburants d'aviation durables (SAF) dès 2030.

L'utilisation massive de nouveaux carburants décarbonés contribuerait à la mise en œuvre de ce scénario.

La France a annoncé l'appel à projets «CARB AERO», pour soutenir des projets de production industrielle de carburants d'aviation durables, à hauteur de 500kt par an à l'horizon 2030. Il est doté d'un budget de 200 M€. Le 19 avril 2025, 4 lauréats ont été rendus publics : projets KerEAUzen porté par Engie au Havre, TAKE KAIR porté Hynamics à St Nazaire, DÉZIR porté par Verso Energy à Rouen et BioTjet porté par Elyse Energy sur le bassin de Lacq.

L'UE a également publié le paquet «Ajustement à l'objectif55» qui a engendré l'initiative «ReFuelEU Aviation».

Le règlement ReFuelEU Aviation vise la production de carburants durables et de carburants de synthèse. Le projet LiCHEN s'inscrit dans ce cadre.

Avec une production annuelle de 153kt de e-SAF, le projet LiCHEN permettrait de répondre à 30 % des objectifs en e-SAF du transport aérien en France en 2030.

Le contexte du projet

La société Verso Energy a ciblé les producteurs de CO₂ biogénique, parmi lesquels le site papetier Sylvamo à Saillat sur Vienne.

Elle porte également 3 autres projets de production d'e-SAF sur le territoire français.

Sur le territoire de Saillat/Etagnac, le projet est fortement soutenu par les élus locaux, tant de Charente que de Haute-Vienne au regard des retombées socio-économiques qu'il laisse envisager, ainsi que dans sa dimension de pérennisation de l'activité de Sylvamo, poumon économique de ce territoire.

Pour autant la concertation préalable intervient à un moment où des options sont ouvertes : l'opportunité de réaliser ce projet ou non, localisation des unités industrielles, choix précis des technologies, évolution du marché et de la demande.

Le maître d'ouvrage annonce une décision finale d'investissement en 2027, s'il décide de poursuivre le projet à l'issue de la concertation préalable.

Décision d'organiser une concertation

Par décision lors de la séance plénière du 2 octobre 2024, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-8 et a désigné Marianne AZARIO et Roland VERGER comme garante et garant de la concertation.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission Nationale du Débat Public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garant.e.s qui se trouve en annexe de ce bilan.

Le rôle des garant.e.s

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans le cadre de cette concertation préalable et sur la base de la lettre de mission du 18 octobre 2024, les garant.e.s avaient pour mission d'être particulièrement attentifs à :

- la présentation des critères de détermination de l'implantation des sites sur les communes de Saillat sur Vienne et/ou Etagnac ;
- la garantie d'une information lisible par le public, des éléments d'information sur les besoins auxquels ce projet répond et ses alternatives possibles, ainsi que les dispositifs et acteurs à mobiliser pour y parvenir ;
- la nécessité de nouer des synergies avec les garant.e.s des autres concertations de ce même porteur de projet, afin de tirer des retours d'expérience et rendre plus efficace la concertation ;
- les enjeux spécifiques, qu'il s'agisse du captage de CO₂ ou des impacts environnementaux concernant notamment les ressources en électricité, en eau et les rejets ;
- les risques industriels identifiés tels que le risque d'incendie et d'explosion, les nuisances liées au chantier (terrassements, passages d'engins, circulation de camions, etc.) ;
- les risques liés à la manipulation, au stockage et au transport des gaz ;
- le trafic lié au transport du CO₂ entre les différents sites, selon la localisation du projet retenu.

Si à la suite de cette concertation préalable, Verso Energy décide de poursuivre son projet, une concertation continue sera mise en place jusqu'à l'enquête publique, également sous l'égide d'un ou deux garants désignés par la CNDP.

Le travail préparatoire des garant.e.s

Afin de répondre à l'ensemble des enjeux et points de vigilance mentionnés dans la lettre de mission et afin d'identifier le dispositif de concertation à mettre en place pour répondre aux enjeux du territoire et aux attentes du public, les garant.e.s ont accompli les actions et démarches suivantes :

- pris contact par courriel et/ou téléphone avec plus de 80 acteurs identifiés et conduit plus de 30 entretiens en visioconférence ou en présentiel, mobilisant une soixantaine d'interlocuteurs acteurs institutionnels, associatifs, universitaires, représentants salariés du monde de l'entreprise, équipe pédagogique en lycée professionnel, acteurs économiques. La liste de ces acteurs figure en annexe 3 au présent rapport ;
- rencontré sur le site de Saillat sur Vienne l'équipe de direction du site papetier Sylvamo, avec une visite virtuelle des installations ;
- mené de nombreuses études et recherches documentaires et bibliographiques ;
- tenu 13 réunions en visioconférence avec les maîtres d'ouvrage ;
- échangé plus de 450 courriels avec les maîtres d'ouvrage sur la durée totale de la mission.

Les résultats de l'étude de contexte

L'étude de contexte, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet, des publics spécifiques, des thématiques et enjeux souhaitables de soumettre à la concertation, a permis d'identifier les points saillants suivants :

- Un territoire d'implantation à forte culture industrielle,
- Un territoire d'implantation rural connecté aux centres urbains (Limoges à 35 mn),
- Un projet jugé hors-norme sur ce territoire en raison de son ampleur, un investissement financier encore jamais rencontré,
- Un projet regardé sous l'angle des emplois créés et de la pérennisation des emplois existants,
- Un projet méconnu dans ses objectifs, caractéristiques, enjeux et impacts,
- Une filière émergente qui interroge beaucoup (avantages/inconvénients, process industriel, impacts, risques industriels, gain environnemental),
- La nécessité de rendre compréhensible un sujet technique,
- Un projet soutenu, voire porté par les collectivités territoriales,
- Un projet qui questionne sur les conditions de sa faisabilité réelle,
- Un projet qui interroge les ressources naturelles nécessaires,
- Un territoire où la mobilisation des publics est réputée difficile.

Cette étude de contexte a permis d'identifier le niveau d'information attendu des interlocuteurs interrogés et de faire émerger des thématiques :

- Les porteurs de projet (capacité technique et financière, retour d'expérience),
- Le contexte du projet, besoins, raisons du choix, état du marché, les solutions alternatives,
- Le gain environnemental attendu,
- Les étapes de fabrication du produit fini, son acheminement,
- Les effets du projet (enjeux, ressources, impacts),
- Le raccordement électrique,
- Le besoin de concerter à l'échelle du bassin de vie et d'emplois.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.

Le périmètre

Afin de faciliter une concertation créant les conditions véritables d'un débat autour de la mise en œuvre de ce projet industriel de grande ampleur, les garant.e.s ont recommandé 2 niveaux de périmètres de la concertation :

Un périmètre rapproché (impacts directs potentiels) : un périmètre calé sur celui de l'enquête publique, soit 3 km autour des installations : 6 communes pour un total de 11 000 habitants, correspondant au bassin de vie immédiat autour du projet.

Un second périmètre d'influence élargi aux trois EPCI (Porte Océane du Limousin, Charente Limousine, Limoges Métropole), agissant comme des relais de cette concertation vers les communes et habitants de leurs territoires respectifs.

Ce périmètre élargi, justifié par l'étude de contexte et par des éléments chiffrés sur le bassin de vie, a été défini par les garant.e.s pour tenir compte des éléments suivants :

- Une dynamique territoriale collective autour de ce projet,
- Un bassin de vie plus large autour du périmètre rapproché avec la proximité de Limoges,
- La projection des emplois liés à ce projet,
- La présence de «Territoires d'industrie», task-force autour de l'implantation de projets industriels impulsée par Limoges Métropole mais couvrant un large territoire dont la CdC POL,

- La prise en compte du bassin de la Vienne.

Le calendrier

Le calendrier de la concertation retenu a été fixé par les garant.e.s en concertation avec les maîtres d'ouvrage du projet, du 14 avril au 22 juin 2025 soit 10 semaines, pour tenir compte des nombreux ponts en mai et vacances scolaires de Pâques de la zone d'implantation du projet.

A l'intérieur de ce calendrier, les différents événements ont été répartis, de sorte que le mois de mai et ses nombreux jours fériés ne soit pas un frein à la participation du public.

Les outils d'information

Les garant.e.s ont tiré les conséquences des résultats de l'étude de contexte sur le niveau d'information attendu du public, soit :

- un enjeu de vulgarisation d'un sujet technique permettant la compréhension du projet de tous les publics ;
- un besoin de ressources scientifiques complémentaires permettant d'évaluer le déploiement de cette nouvelle filière ;
- l'intervention d'experts extérieurs à la maîtrise d'ouvrage ;
- la nécessité de démontrer la synergie entre Sylvamo et le projet ;
- la clarification des emplois projetés ;
- des éléments de précision sur les ressources nécessaires au projet.

Les documents d'information sur lesquels les garant.e.s ont accompagné le maître d'ouvrage dans leur élaboration sont :

Le dossier de concertation (DC).

Les garant.e.s reconnaissent un travail intense avec le maître d'ouvrage avec de nombreux allers-retours et des réunions régulières.

Sur chacune des 8 versions du dossier de concertation, les garant.e.s ont produit un document de recommandations, une note de lecture détaillée associée et un tableau de suivi de prise en compte par le maître d'ouvrage des recommandations et préconisations.

Chaque document de recommandations des garant.e.s était construit autour de l'analyse de l'accessibilité et l'intelligibilité de l'information, la complétude du dossier de concertation, la transparence des informations et la pédagogie produite.

La société Verso Energy avait fait le choix de réaliser en interne ce dossier de concertation, sans recourir à un assistant à maîtrise d'ouvrage. Les garant.e.s ont régulièrement conseillé par écrit et en réunions au porteur de projet de s'entourer de l'expertise d'un prestataire habitué à l'exercice, sans succès.

De leur point de vue les garant.e.s imputent en partie ce travail intense sur le dossier de concertation à ce choix, même s'ils reconnaissent la capacité d'écoute des équipes projet de la maîtrise d'ouvrage face aux observations des garant.e.s.

Ils ont souhaité la mise à disposition du dossier de concertation et de sa synthèse sur tous les événements ainsi que dans les mairies des communes du périmètre rapproché.

La synthèse du dossier de concertation :

A boiter sur le périmètre rapproché de façon à assurer l'information sur le projet.

Une exposition permanente sur les deux communes d'implantation du projet avec panneaux informatifs sur le projet et un panneau vierge «*A vous de contribuer à ce projet*». Le choix de cette exposition permanente résulte d'un retour d'expérience de la commune de Saillat/Vienne sur un projet communal. Par ailleurs cette modalité avait semblé pour les garant.e.s présenter un intérêt pour les écoles primaires du territoire.

Le site internet (<https://concertation-lichen.eu>) avec accès au dossier de concertation au moins 15 jours avant la concertation.

Les garant.e.s ont attiré l'attention du porteur de projet sur la lisibilité du site, ont recommandé des onglets supplémentaires permettant de se repérer aisément, ont demandé une base documentaire. A cet effet, ils ont proposé la publication de diverses ressources : rapports de l'académie des technologies sur la décarbonation du secteur aérien, rapport de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques sur la décarbonation du secteur aérien et scénario de l'ADEME.

Un outil dynamique de type vidéo du projet sur la page d'accueil du site de la concertation.

Les outils de communication et participatifs

Les garant.e.s ont tiré les conséquences des résultats de l'étude de contexte sur les outils de communication et participatifs, soit :

- créer les conditions du concernement chez le public ;
- diversifier les outils participatifs ;
- ouvrir au plus grand nombre la réflexion au développement de la filière e-SAF ;
- tenir compte de la fracture numérique ;
- favoriser l'inclusion de la jeunesse.

Les outils de communication et participatifs prescrits par les garant.e.s sont :

Un plan média adapté aux périmètres de cette concertation :

- conférence de presse au sein de la CCI de Limoges, lieu jugé pertinent par les garant.e.s au regard de tout ce qui gravite autour de la CCI (task-force Territoires d'industrie, école d'ingénieurs, aéroport, etc.) ;
- interventions sur les radios locales ;
- articles de presse pour annoncer la concertation ;
- affiches communicantes vers les commerces de proximité ;
- boitage sur le périmètre rapproché de la synthèse du DC, par la Poste ;
- kit de communication numérique vers les collectivités locales, territoriales, établissements et instances publics rattachés ;
- utilisation des réseaux sociaux ;
- application de type Panneau-Pocket, Intra-Muros ;
- les journaux communautaires et journaux des communes d'implantation.

Un dispositif de réunions publiques au format intermédiaire, entre réunions classiques en plénière et ateliers thématiques. Les garant.e.s ont formulé les demandes suivantes pour l'organisation des ateliers :

- S'agissant des ateliers thématiques sur l'intégration du projet dans son environnement, les garant.e.s ont recommandé d'ajouter un atelier supplémentaire par rapport aux propositions du maître d'ouvrage. Les garant.e.s ont souhaité que le public soit en capacité de participer à l'ensemble des thématiques s'il le souhaitait sur le temps de la réunion.
- Les garant.e.s ont également recommandé d'organiser l'atelier 1 sur le développement de la filière e-SAF en format hybride avec tchat pour capter des publics qui pourraient être intéressés au sujet très macro au-delà du périmètre rapproché.
- Les garant.e.s ont visé l'équilibre des évènements entre les communes de Saillat sur Vienne et Etagnac.
- Il convient de souligner que les garant.e.s ont demandé la modification du lieu des ateliers d'approfondissement initialement positionnés à 25 km du site en Charente.

Des rencontres de proximité :

1 rencontre avec le lycée professionnel E.Vaillant de Saint-Junien.

Les garant.e.s avaient approché cet établissement en étude de contexte, établissement propice à associer à la concertation en raison de l'ancrage territorial au plus près du projet et de filières existantes en lien avec les emplois identifiés sur le projet.

4 rencontres de proximité visant 3 hypermarchés et la foire mensuelle de Saint-Junien.

Divers autres dispositifs :

- Un coupon T sur la synthèse du dossier de concertation.
- Le journal communautaire des communautés de communes.
- Un questionnaire rapide de type quizz intégrant une partie libre de contribution, afin d'offrir sur le site une façon différente de contribuer.
- Un panneau vierge sur les expositions permanentes pour contribuer.
- Un numéro de téléphone avec message d'accueil et répondeur pour poser une question, laisser un avis.
- Des cahiers d'acteurs.
- Des registres papier en mairies sur le périmètre rapproché.

En parallèle des prescriptions des modalités de concertation, les garant.e.s ont établi à l'attention du maître d'ouvrage un document listant les points de vigilance sur la conduite de la concertation.

Les principaux points de vigilance sur la conduite de la concertation

- la publication des compte-rendus des réunions dans un délai de 8 jours maximum sur le site ;
- la publication sur le site des supports de présentation des réunions dans les 3 à 5 jours maximum, y compris les supports de travail en ateliers ;
- la réponse aux questions posées sur le site dans un délai de 8 jours maximum sauf difficulté particulière de la question ;
- la mise en ligne du replay de la réunion sur la filière e-SAF et publication du tchat avec le compte-rendu de la réunion ;
- une plateforme facile d'accès pour le public ;
- la restitution des échanges, y compris le travail réalisé en ateliers en complément des restitutions par les rapporteurs de tables ;
- l'importance d'intervenants extérieurs pour porter une parole autre que celle du MO ;
- la possibilité en réunion publique de laisser une contribution sur papier pour des personnes non à l'aise à l'oral ;
- rerouter aux garant.e.s toutes les contributions, quelle que soit leur forme pour alimenter leur bilan ;
- respecter un temps d'échanges avec le public à minima de 50% du temps global de réunion, idéalement davantage ;
- intégrer la possibilité de faire évoluer le dispositif si nécessaire, en cours de concertation.

La prise en compte des recommandations par le/la responsable du projet

- Sur le dossier de concertation

Sur le fond du dossier de concertation, les maîtres d'ouvrage ont tenu compte des recommandations et préconisations des garant.e.s. Ces derniers ont insisté pour renforcer le volet contexte du projet ainsi que l'analyse des impacts.

- Sur les modalités de la concertation

Elles n'ont pas été remises en cause par le maître d'ouvrage qui les a intégrées dans le dispositif soumis à validation de la CNDP, à l'exception d'une vidéo du projet souhaitée sur la page d'accueil du site de la concertation.

En revanche dans les conditions de leur mise en œuvre, les garant.e.s déplorent un certain nombre de manquements et/ou de moyens parfois insuffisamment mobilisés, et notamment :

- Sur la réunion en format hybride, le maître d'ouvrage a opté pour une solution intermédiaire permettant la projection de slides, un tchat pour intervenir et l'audition de la voix de l'intervenant mais sans outil vidéo complet.

Dans les faits, la salle choisie à Saint Junien n'a pas permis une connexion suffisante, ainsi les trois internautes qui s'étaient connectés n'ont pas pu suivre la réunion. Les garant.e.s reconnaissent que le problème était imputable à la salle et pas aux équipes techniques, mais que ce problème aurait pu être anticipé. Le replay de cette réunion a bien été mis en ligne sur le site, cependant la qualité du son a justifié la mise en ligne des verbatims de cette réunion, à la demande des garant.e.s.

- Sur le suivi du site internet, précisément la mise en ligne des contributions reçues, des supports de présentation des réunions, des comptes-rendus de réunions publiques.

Le maître d'ouvrage n'a pas pris en compte les points de vigilance des garant.e.s sur la conduite de la concertation pourtant notifié par écrit dans le document «synthèse de l'étude de contexte».

Parmi eux, 3 préconisations essentielles : la publication des comptes-rendus des réunions dans un délai de 8 jours maximum sur le site ; la publication sur le site des supports de présentation des réunions dans les 3 à 5 jours maximum, y compris les supports de travail en ateliers ; la réponse aux questions posées sur le site dans un délai de 8 jours maximum sauf difficulté particulière de la question.

Les garant.e.s ont rappelé par de nombreux courriels la nécessaire actualisation du site internet au fil de l'eau de la concertation et ont adressé au directeur général de Verso Energy un courriel en date du 23 mai 2025.

- Sur l'intervention d'acteurs autres que le seul maître d'ouvrage, force est de constater que la table ronde thématique sur le e-SAF, comme l'atelier du 5 juin ont permis de réunir des acteurs multiples en lien avec le projet (FNAM⁴, Hexafret⁵, Sia-Partners⁶, EPTB⁷, cabinets d'études en charge des études environnementales et paysagères, CCI). Les garant.e.s reconnaissent la pluridisciplinarité des intervenants, source d'apport d'information pour le public.

Pour autant les garant.e.s avaient attiré l'attention du maître d'ouvrage sur la pertinence à donner la place à la controverse.

- Sur le volet communication sur la concertation, les garant.e.s ont souhaité avoir la liste des commerces dans lesquels aurait été déposée une affiche communicante de la concertation. Cette liste n'a pas été fournie.

Dans la pratique sur le terrain, les garant.e.s n'ont pas particulièrement constaté la présence de ces affiches communicantes, hormis les hypermarchés où avaient lieu les rencontres de proximité.

Le dispositif de concertation :

175 dossiers de concertation remis au cours des événements en présentiel
Plus de 14 000 dépliant de synthèse du dossier de concertation, distribués dans les boites aux lettres du périmètre de la concertation
Plus de dix encarts de presse, annonces radio
2 réunions publiques
1 table ronde sur le développement des e-SAF
2 ateliers thématiques sur l'intégration du projet dans son environnement
4 rencontres de proximité dans les galeries marchandes d'hypermarchés et au marché mensuel de Saint Junien
1 rencontre de proximité avec les lycéens de l'établissement E.Vaillant
1 site Internet (plateforme, registre en ligne, etc.)

⁴ Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers

⁵ Opérateur de fret ferroviaire en France et en Europe

⁶ Cabinet de conseil en stratégie

⁷ Établissement Public Territorial de Bassin

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a pu disposer d'informations sur le projet :

- **Le dossier de concertation de 120 pages** s'articulait autour :

Du contexte du projet permettant de bien appréhender à la fois les objectifs et choix européens sur la production de e-SAF, les solutions complémentaires au développement de ces carburants de synthèse ;

Des caractéristiques du projet : sur ce point il y avait un réel effort de pédagogie pour rendre compréhensible à tout public ce chapitre ;

Des effets prévisionnels du projet, partie de 20 pages permettant au public d'avoir des éléments d'information sur les effets du projet. Les garant.e.s avaient souhaité que soit intégré une partie relative aux effets du changement climatique sur le projet, ce que le maître d'ouvrage a fait en s'appuyant sur les données du bureau d'études ;

Les alternatives au projet : en dehors du dossier de concertation, il convient de noter que les alternatives au projet ont été peu évoquées dans la concertation ;

Le raccordement électrique du projet : les garant.e.s avaient souhaité un chapitre à part entière dans un souci de lisibilité du volet raccordement.

Il convient de noter que ce dossier de concertation a été contesté par une association environnementale qui a déposé un cahier d'acteur spécifique pour poser des questions sur son contenu et souligner des erreurs et/ou incompréhensions. Les garant.e.s ont souhaité que les réponses à ces questions soient apportées et publiées, afin d'être portées à connaissance du public.

Sur l'analyse du dossier de concertation, les garant.e.s font le constat que toutes les thématiques soulevées par le public durant la concertation, étaient présentées dans le dossier de concertation. Au regard à la fois de l'absence de connaissances toujours précises suspendues à la réalisation d'études, et de la volonté des garant.e.s d'assurer la pédagogie et l'accessibilité du dossier de concertation y compris à un public non expert ; les garant.e.s estiment que ce document a répondu aux objectifs du code de l'environnement au stade de la concertation préalable.

- **La synthèse du dossier de concertation**, volet en 4 pages synthétique et pédagogique, assorti d'un coupon T. Ce document a été boîté sur le périmètre rapproché de la concertation.

Des manquements de distribution ont été signalés par le public, notamment sur les communes de Saint-Junien et Rochechouart.

- **Une base documentaire** contenant la législation, des documents constitutifs de politiques publiques dans ce domaine, des rapports et avis d'organismes officiels, des documents d'information sur les e-carburants. Il convient de noter que ces ressources documentaires étaient accessibles depuis le site Internet mais aussi intégrées à la fin du dossier de concertation.

- **Des panneaux d'information** sous la forme d'une exposition permanente dans les deux mairies des sites identifiés pour le projet.

- **Le site Internet** : concertation-lichen.eu

Le site était bien structuré dans sa présentation. Il est vraiment regrettable qu'il n'ait pas toujours fait l'objet d'une actualisation suffisante, au fil de l'eau de la concertation pour porter dans les délais prévus, à la connaissance du public les compte-rendus de réunions, les contributions reçues, les réponses aux questions du public.

Aucune étude réalisée par le maître d'ouvrage sur le projet n'était présentée à la concertation. En phase de préparation de la concertation, les garant.e.s avaient interrogé le porteur de projet sur la communication au public de l'étude de faisabilité du projet. L'argument de données confidentielles et de protection du secret commercial avait été opposée aux garant.e.s.

En cours de concertation, une association environnementale a interpellé les garant.e.s sur le dispositif de concertation et a souhaité que soit mise à disposition du public une étude réalisée sur les effets du changement climatique sur le projet.

Dans la mesure où cette étude était disponible et mentionnée dans le dossier de concertation, les garant.e.s ont indiqué par écrit à l'association environnementale qu'ils demandaient au maître d'ouvrage la publication des conclusions de cette étude. Les conclusions ont été présentées dans la réponse apportée et publiée sur le site par la maîtrise d'ouvrage.

Les documents constitutifs de la concertation ont bien été mis en ligne par le porteur de projet dans les délais légaux, de sorte que le public a pu se préparer effectivement à la concertation.

L'apport d'information par la CNDP.

Au regard de la multiplicité de saisines sur des projets similaires de fabrication de carburants de synthèse, une page de coordination des différentes concertations a été réalisée par la CNDP et ses garant.e.s.

Deux tables rondes sur le contexte et la réglementation autour de la décarbonation de l'aviation et la fabrication des e-SAF ont complété ce dispositif.

Des acteurs nationaux ont été auditionnés sur ces sujets : la DGAC⁸, la DGEC⁹, l'association Transport et Environnement, l'ADEME¹⁰, l'IFPEN¹¹, Airbus, le CEA¹², l'INERIS¹³, l'association Aérodecarbo.

L'objectif poursuivi par la CNDP était de pouvoir donner au public une vision d'ensemble et une source d'information complémentaire à l'information apportée par les porteurs de projets dans le cadre de chacune des concertations.

Six extraits de ces tables rondes ont été diffusés à la faveur des réunions publiques des 14, 15 mai et 17 juin. Les replay de ces tables rondes étaient également accessibles depuis le site de la concertation et les garant.e.s ont dans la présentation de leur rôle en début de réunion communiqué sur cette source d'information.

Le dossier de concertation, ainsi que sa synthèse ont apporté au public une information suffisante pour comprendre la finalité du projet. Toutefois, le niveau de précision n'a pas toujours été à la hauteur des attentes du public.

Les réponses aux diverses questions formulées au cours des réunions publiques, des ateliers thématiques, à l'aide des cartes T et sur le site internet ont été apportées par les maîtres d'ouvrage dans les limites des difficultés identifiées ci-dessous.

⁸ Direction Générale de l'Aviation Civile

⁹ Direction Générale de l'Énergie et du Climat

¹⁰ Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

¹¹ IFP (ex Institut Français du Pétrole) Énergies Nouvelles

¹² Commissariat à l'Énergie Atomique et aux Énergies Alternatives

¹³ Institut National de l'Environnement industriel et des Risques

Difficultés rencontrées en termes d'information du public

Il convient de souligner que le porteur de projet a mis l'accent en réunions publiques sur la bonne compréhension par le public de la notion de CO₂ biogénique, ce qui semblait une notion fondamentale à appréhender pour la bonne compréhension de ce projet et des e-SAF.

Une des difficultés en termes d'information et le public l'a très vite identifiée, était liée au caractère innovant de ce projet. Ce type d'équipement réunit les quatre briques technologiques en un seul site. Cette échelle industrielle ne bénéficie pas encore de retour d'expérience. C'est selon le maître d'ouvrage une première en France. Le public a parfois pu sembler perplexe face à cette donnée.

On peut noter des incertitudes sur :

- le choix de la technologie industrielle exacte qui sera retenue ;
- la qualification de site Seveso ;
- le raccordement électrique dont la phase de concertation «Ferracci» sera postérieure à la concertation préalable ;
- le choix définitif de l'implantation des unités industrielles entre Etagnac et Saillat sur Vienne qui n'a pas encore été fait lors de la concertation, rendant difficile pour le public la perception de l'intégration environnementale et paysagère du projet.

Autant d'éléments qui sont pour la plupart liés à la temporalité de la concertation préalable, à un moment où les options sont ouvertes et qui seront à déterminer dans les phases ultérieures de consultation du public, si le porteur de projet décide de poursuivre, à l'issue de la concertation préalable.

Les garant.e.s déplorent malgré tout, une actualisation insuffisante et souvent tardive du site internet, qui a été préjudiciable à la bonne information du public de façon fluide au fil de la concertation. Cependant, cela ne remet pas en cause pour autant, l'accès au socle d'information nécessaire pour la compréhension de ce projet.

A l'analyse de l'ensemble de ces éléments, les garant.e.s considèrent que le droit à l'information a été effectif sur ce projet.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

La mobilisation du public

Le public a été au rendez-vous de cette concertation, près de 700 personnes ont participé.

Le public a semblé très hétérogène, habitants de ce territoire en grande majorité, acteurs institutionnels, élus locaux, associations environnementales, acteurs économiques. Les réunions se sont déroulées dans un climat constructif et d'écoute. Les ateliers en format de tables thématiques tournantes ont contribué à développer une proximité entre le public et la maîtrise d'ouvrage. Les garant.e.s constatent que le grand nombre de participants par table aurait justifié un doublement des tables et remarquent que la traçabilité des échanges aurait parfois pu être améliorée.

Les garant.e.s ont eu le sentiment que les relais locaux avaient largement contribué à la mobilisation du public pour cette concertation.

Les dispositifs d'échanges

Dès la réunion d'ouverture, les échanges d'arguments et des positions différenciées ont pu se confronter.

Les garant.e.s constatent que le maître d'ouvrage a sincèrement et clairement répondu aux questions posées dans la limite des informations connues.

Les échanges avec le public ont été à minima de 50 % du temps de réunion sur les formats classiques, davantage sur les formats ateliers.

Il convient de noter qu'à la suite de la réunion d'ouverture, les garant.e.s ont été interpellés par courrier par une association environnementale remettant en cause le dispositif participatif et en particulier le fait qu'aucune réunion dédiée à la question de l'opportunité du projet n'était identifiée.

Les garant.e.s ont répondu par écrit à cette demande, arguant que l'on était au début du processus de concertation et qu'en effet le dispositif pouvait évoluer par la suite pour la bonne information et participation du public. Dans la suite de la concertation, cette demande n'a pas été réitérée.

Les garant.e.s font le constat que l'opportunité du projet a été mise au débat par le public lui-même précisément en réunion comme sur le site de la concertation, à travers les nombreuses questions sur la pertinence de ce projet.

On peut regretter le format un peu descendant de la réunion d'ouverture et de la table ronde du 14 mai. Chacune de ces réunions a donné lieu à environ 20/25 questions posées par le public. A la fin de chacune des réunions, les garant.e.s opéraient une synthèse des questions posées et soulignaient les réponses qui avaient vocation à être précisées par le maître d'ouvrage.

Le directeur de l'entreprise Sylvamo a pu apporter à la réunion d'ouverture des éléments de réponse au public.

Le public s'est emparé d'un grand nombre de thématiques, couvrant le champ de la concertation préalable défini au code de l'environnement, à l'exception des solutions alternatives qui ont été fort peu débattues. Sur ce point les garant.e.s avaient alerté le maître d'ouvrage par courriel du 1^{er} mai. Les garant.e.s ont demandé que les solutions alternatives et l'option zéro non évoquées lors de la réunion d'ouverture du 16 avril, le soient dans les événements postérieurs.

A l'analyse de l'ensemble de ces éléments, les garant.e.s considèrent que le droit à la participation a été effectif sur ce projet.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

Près de 700 personnes ont participé :

- 210 personnes à la réunion publique d'ouverture,
- 70 personnes à la table ronde thématique,
- 57 personnes aux rencontres de proximité,
- 37 personnes rencontrées au lycée E.Vaillant,
- plus de 130 personnes aux ateliers thématiques,
- 180 personnes à la réunion de synthèse.

1440 visites dont 246 connexions uniques au site Internet.

192 contributions sur le site :

- 75 contributions produisant de nombreuses questions écrites,
- 105 avis écrits,
- 10 cahiers d'acteurs remplis,
- 4 lettres de public.

53 interventions du public en réunions plénières et table ronde.

34 questionnaires libres ont été remis. Ils permettent de mieux cerner les perceptions sur la décarbonation de l'aviation.

Synthèse des arguments exprimés

Synthèse des observations, propositions et questions ayant émergé pendant la concertation

Introduction : les arguments et questionnements présentés dans cette partie sont ceux exprimés par les participants à la concertation, à travers les différentes modalités mises en œuvre (site Internet, réunions publiques, ateliers, rencontres de proximité, questionnaire). Ils sont regroupés en 9 thématiques principales : l'opportunité du projet, les caractéristiques du projet, le raccordement électrique du projet, les enjeux socio-économiques, les impacts significatifs sur l'environnement, les risques industriels, les impacts sur l'aménagement du territoire, les solutions alternatives et les modalités de la concertation. Des extraits de propos de contributeurs viennent éclairer la présentation des arguments ; les réponses de la maîtrise d'ouvrage aux questions posées sont également présentées, en agrégeant les réponses données au fil de la concertation. Il est également fait mention des demandes et propositions formulées par certains contributeurs lors de la concertation.

Opportunité du projet

Avant-propos : la question de l'opportunité du projet LiCHEN a été posée par le public dans le cadre de cette concertation, les arguments présentés se structurent autour de 7 sous-thèmes :

- la décarbonation de l'aviation,
- l'innovation technologique du projet,
- le bénéfice environnemental présenté dans la description du projet LiCHEN,
- la faisabilité économique de ce projet,
- l'implantation territoriale du projet,
- le caractère d'intérêt général majeur du projet,
- les conditions d'acceptabilité de ce projet.

La décarbonation de l'aviation

L'impact climatique de l'aviation

Avant-propos : pour certains contributeurs, le choix de décarboner le secteur aérien apparaît comme une formidable avancée vers la neutralité carbone, tandis que pour d'autres contributeurs, la réduction de l'impact climatique de l'aviation n'est pas jugée prioritaire.

La neutralité carbone.

Exemples de propos : *« Cette approche s'aligne parfaitement avec les objectifs nationaux et européens de transition énergétique et de réduction des émissions de GES »* (avis n°2). *« En produisant un carburant de synthèse pour l'aviation à partir du CO₂ biogénique et d'hydrogène bas-carbone, il contribuera à la décarbonation d'un secteur encore très dépendant des énergies fossiles »* (cahier d'acteur n°3). *« Un grand pas en avant pour la décarbonation de la planète »* (avis n°75). *« La capacité à décarboner les activités aéroportuaires directement émettrices de GES et les activités du transport aérien, repose sur le nécessaire recours à des énergies bas carbone ou décarbonées, des carburants d'aviation durables »* (cahier d'acteur n°8).

Le sens même du projet est questionné par certains contributeurs.

Exemple de propos : *« Une fuite en avant »* (avis n°77). *« On peut se poser la question de la viabilité et du bien-fondé d'une production de e-SAF qui pourrait consommer près de 10% de toute l'énergie finale du pays pour décarboner, en partie seulement, un secteur qui ne pèse que 1% des transports de voyageurs en France et 4 % dans les émissions de GES des transports nationaux »* (avis n°79). *« Ce projet titanesque est complètement contraire aux impératifs de bifurcation écologique nécessaires aujourd'hui pour garantir un avenir viable aux générations futures »* (question n°32).

« Voulons-nous vraiment d'une société qui s'obstine dans des modes de vie qui ne respectent pas les limites planétaires » (avis n°40). *« Comment peut-on imaginer sauver le climat avec de telles solutions ? »* (avis n°79).

Réponse du maître d'ouvrage : les e-carburants ou carburants synthétiques ne sont pas une invention de Verso Energy mais bien une solution *« viable »*, selon le GIEC, de décarbonation durable de l'aviation. Le GIEC les qualifie de *« viables »* et *« prometteurs »* dans son sixième rapport : les options de décarbonation pour le transport maritime et aérien nécessitent encore des efforts de recherche et développement, bien que les biocarburants avancés et les carburants synthétiques apparaissent comme des solutions viables. En particulier les carburants synthétiques sont prometteurs en tant que carburant pour l'aviation .

Exemple de propos : *« L'objectif de neutralité carbone pour le transport aérien en 2050 paraît hors d'atteinte, même selon l'IATA »* (cahier d'acteur n°10).

L'aviation pour qui ? L'idée du rapport entre l'effort collectif demandé au territoire et l'usage réel de l'avion par les habitants de ce territoire a été présentée. *« Ce sont les populations rurales du Limousin qui sont impactées afin qu'une infime partie de la population puisse continuer à jouer les jetsetters »* (question n°54). *« Saint-Junien terre ouvrière, on saccage notre environnement, notre cadre de vie pour permettre aux aisés de ce monde de partir en vacances à Bali avec une conscience allégée »* (avis n°87).

La priorisation de la décarbonation vers d'autres mobilités ou secteurs économiques

La question de la décarbonation des véhicules qui servirait au plus grand nombre a été posée.

Réponse du maître d'ouvrage : il a rappelé que l'électrification des voitures est aisée là où pour les liaisons commerciales aériennes c'est très difficile pour l'instant.

Viser des mobilités pour le plus grand nombre.

Exemples de propos : *« Au bénéfice de quelques-uns, on ferait mieux d'utiliser tout cet investissement pour développer une mobilité vraiment respectueuse de l'environnement et profitable au plus grand nombre »* (question n°32).

« Qui profite du transport aérien, au niveau mondial l'avion reste réservé à une élite ». « Il vaudrait mieux rechercher un moyen de transport très rapide par rail bien plus utile à la majorité des habitants qui ne voyageront jamais par avion » (avis n°19).

«Les fonds nécessaires à ce projet seront bien plus utiles s'ils servent à entretenir les voies ferroviaires et à rénover le parc de véhicules sur rails» (avis n°31). «Le développement du train, des mobilités douces et partagées devraient être la priorité» (avis n°69). «Un projet qui ne répond pas aux enjeux de décarbonation de l'ensemble des mobilités» (cahier d'acteur n°7). «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». (cahier d'acteur n°7). «Il y a sûrement d'autres priorités en France et en Europe pour limiter les émissions de CO₂ : le transport par camions, le tertiaire, l'industrie» (avis n°85). «Ce serait mieux d'utiliser cette captation pour chauffer les habitants plutôt que de déplacer qq happy few» (avis n°58).

«Le projet LiCHEN permettrait à notre territoire de retrouver du dynamisme et des retombées économiques pour pouvoir développer le rail et fabriquer de nouvelles voies rapides» (avis n°10).

Réponse du maître d'ouvrage : 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.

Les autres leviers pour décarboner l'aviation

La sobriété

Exemple de propos : «La sobriété comme premier levier de lutte contre l'émission de gaz à effet de serre» (réunion du 14 mai). «Un meilleur remplissage des avions permettant de supprimer certains vols» (réunion du 14 mai). «Trouver des solutions pour diminuer les trajets en avion serait plus pertinent» (avis n°32). «Moins d'avion, moins de carburant» (avis n°71). «Un projet qui n'apporte aucune information sur l'engagement en faveur de la baisse du trafic aérien» (cahier d'acteur n°6). «Vous admettez qu'il faut réduire le trafic aérien tout en tablant sur le fait que ce dernier double d'ici 20 ans. Le tout avec une pastille verte de neutralité carbone qui n'a rien à voir avec une réduction des émissions de CO₂» (question n°31). «Dire qu'un projet comme LiCHEN permet la décarbonation de l'avion sans dire que le premier levier est que le nombre de vols doit diminuer, c'est mentir et prendre le risque de susciter un effet rebond (plus de soucis à prendre l'avion, il y a une usine e-SAF à côté de chez moi)» (question n°52). «Diminuer les voyages d'affaire dont 80% peuvent se faire en visio» (questionnaire Internet).

Il est mis en avant les projections de l'association Transport et Environnement avec une baisse des émissions de GES de 3% en 2049 par rapport à 2019, là où l'objectif est à 90 % en 2040. L'argument de la crainte d'un effet rebond sur le trafic aérien a été avancée : exemple de propos «comme on économise du carburant, voler coûte moins cher et donc on vole plus» (cahier d'acteur n°6).

Réponse du maître d'ouvrage : il a rappelé que la sobriété est un pilier de la décarbonation (rappelé dans le dossier de concertation). Le maître d'ouvrage a indiqué qu'à ce jour aucun scénario ne prévoit l'arrêt du trafic aérien : au contraire les dernières données montrent une reprise à la hausse, confirmée par les projections des acteurs du secteur. La demande actuelle en carburants durables pour le transport aérien en Europe suffit à elle seule à justifier la production prévue par le projet. Certes, il faut repenser nos usages, réduire la consommation d'énergie, y compris dans le transport aérien. Mais il restera toujours des usages incompressibles, notamment à l'international. Ce type de projet permet justement de limiter les émissions résiduelles là où on ne peut pas éviter le recours à l'avion. Le maître d'ouvrage a indiqué que le projet LiCHEN se concentre sur la substitution, mais ne doit pas éclipser les deux autres leviers que sont la sobriété et l'efficacité.

Réponse du représentant de la FNAM : il a indiqué un taux de remplissage moyen de 88%, avec cette idée que l'avion a aussi une fonction de desserte de territoires pour lesquels il n'y a pas d'alternative réaliste ou rapide. Il a précisé qu'il ne faut pas «Confondre décarbonation du secteur aérien et croissance de l'activité aérienne, ce n'est pas le fait de voler qui pose problème, c'est le carburant utilisé».

Donner à chacun une limite en émission de CO₂ (questionnaire sur Internet).

Faire évoluer la forme des avions (questionnaire sur Internet).

La mobilisation de tous les leviers. Exemple de propos : «Le département de Haute-Vienne souhaite que l'ensemble de ces leviers d'actions puissent être mobilisés, les scénarii (S1 à S3) ADEME Transitions 2050 devant être actionnés simultanément au regard des impacts climatiques du transport aérien civil» (cahier d'acteur n° 9).

L'innovation technologique du projet

Le caractère innovant du projet et le développement d'une nouvelle filière industrielle a, selon les contributeurs, suscité enthousiasme et/ou questionnement.

Exemple de propos : «Le projet LiCHEN est une initiative prometteuse qui allie innovation, développement économique et responsabilité environnementale» (avis n°1). «Projet LiCHEN qui réussit à conjuguer développement industriel et développement environnemental» (avis n°12). «Allie performance énergétique et écologie» (avis n°13). «Nous sommes fiers d'accueillir une initiative aussi structurante qui conjugue innovation, durabilité et ancrage territorial» (cahier d'acteur n°3). «Un site comme LiCHEN doit être un modèle en matière d'industrie, en matière d'innovation et en matière d'environnement» (avis n°78).

L'innovation technologique est aussi discutée par d'autres contributeurs.

«Il semble judicieux de soutenir le développement de nouvelles filières mais encore faut-il que la finalité de la production ne soit pas déconnectée des enjeux globaux auxquels notre société va devoir répondre dans les années à venir» (avis n°79) «L'aspect vertueux des innovations technologiques est pratiquement toujours gommé par les effets rebond» (cahier d'acteur n°6).

La contribution du projet a la souveraineté énergétique.

Exemple de propos : «Dans plusieurs domaines, notre pays est dépendant de puissances étrangères. Un tel projet participerait à la souveraineté en carburant d'aviation durable, dont l'utilisation est imposée par le règlement ReFuelEU Aviation de l'Union Européenne dès 2030, et contribuerait à répondre à la problématique du carburant d'aviation fossile» (avis n°78). «Ce projet contribuera à l'indépendance énergétique de l'Europe et de la France, la France étant encore dépendante à 99% des carburants importés pour sa consommation d'hydrocarbures» (cahier d'acteur n°8).

Un autre contributeur souligne le caractère insoutenable de la souveraineté nationale, au regard des besoins en électricité requis par le chantier de décarbonation qui attend la France dans les 25 prochaines années (avis n°79).

La maturité technologique de production du carburant de synthèse

Exemple de questions : «Est-ce une première usine de ce genre ?» Les technologies utilisées sont-elles sous licence ? «Peut-on considérer cette technologie comme fiable, éprouvée ?» «Existe-t-il des unités similaires en France ou en Europe ?» (atelier du 5 juin). Exemple de propos : «La production d'e-SAF est une technologie balbutiante, on ne connaît pas les rendements» (question n°67).

Réponse du maître d'ouvrage : il a rappelé qu'individuellement chacune des quatre briques technologiques du projet LiCHEN sont matures et utilisées, mais que leur association sur un même site à cette échelle industrielle est une première en France. Des projets comparables existent en Europe, notamment le projet Kass au Danemark. Mis en service en mai 2025, il s'agit de la première installation industrielle au monde à produire du méthanol vert à l'échelle commerciale.

La remarque d'une installation plus modeste avec l'évolution au fil des avancées technologiques et de la demande, a été avancée. Est-ce que Verso Energy développera un démonstrateur en amont ? Avez-vous obtenu la certification ASTM ?

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy ne prévoit pas la mise en place d'un démonstrateur. Verso Energy utilisera des solutions techniques développées par des entreprises spécialisées, reconnues internationalement, en vertu d'accords contractuels de droits d'usage.

Le carburant produit sera certifié par un organisme agréé, conformément aux exigences de la réglementation européenne en matière de carburants durables.

Le bénéfice environnemental présenté dans la description du projet LiCHEN

Avant-propos : Selon les contributeurs, le gain environnemental présenté de ce projet, concourant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre a été positivement souligné ou bien questionné voire remis en question. Les arguments émis ont porté sur la nature du carburant produit, le poids du projet LiCHEN dans la décarbonation de l'aérien, les ressources nécessaires au projet, le bilan carbone du projet.

La nature du carburant de synthèse

Exemple de propos : «*Le carburant vert est-il plus propre que le carburant fossile ?*» (rencontre de proximité hypermarchés St Junien).

Réponse du maître d'ouvrage : le carburant sera plus propre car les émissions seront similaires lors du vol de l'avion mais compensées en amont. Le bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie peut être réduit de 70 à 90 % par rapport au kérosène classique, selon l'origine de l'électricité et du CO₂.

«*Un bénéfice contre la pollution pour les années à venir*» (avis n°15) «*Un projet à visée écologique*» (avis n°28). «*Est ce que cette logique d'économie circulaire et de neutralité carbone a été validée scientifiquement et officiellement ?*» (réunion du 16 avril). «*Un projet très positif pour la planète*» (avis n°45).

Réponse du maître d'ouvrage : il a été rappelé d'une part la directive européenne REDIII encadrant les carburants renouvelables et l'étape de certification du produit fini par des organismes indépendants pour attester de sa conformité aux normes européennes, et d'autre-part le bilan carbone réalisé selon la méthode de l'ADEME.

«*On capture du CO₂ pour faire voler des avions qui en vol émettent du CO₂*». «*Il ne s'agit donc pas de carburant vert au sens où celui-ci ne produirait pas de CO₂ mais d'un nouveau schéma de valorisation du CO₂, sans en réduire la quantité*» (avis n°5) «*Un carburant durable c'est un oxymore, ensuite tout cela est du pur greenwashing*» (avis n°18) «*Apparence verte, réalité bien plus sombre*» (avis n°19). «*La part actuelle faible des carburants durables dans l'aviation et encore longtemps*» (cahier d'acteur n°6).

Réponse du maître d'ouvrage : il a indiqué que le CO₂ émis par les avions alimentés à 100% avec le e-SAF sera biogénique, ce qui signifie qu'il n'aura pas d'impact négatif sur le climat, contrairement aux émissions issues des carburants fossiles. Actuellement les normes imposent un mélange de 50% d'e-SAF et de carburant fossile, toutefois ces normes devraient évoluer afin de permettre l'augmentation de la part d'e-SAF jusqu'à atteindre 100%.

Les émissions de l'aviation hors CO₂.

La question des émissions de l'aviation hors CO₂ (Nox, SOx, particules fines) a été posée au maître d'ouvrage.

Réponse du maître d'ouvrage : La substitution de kérosène conventionnel par les e-SAF a peu d'incidence sur les émissions de Nox, principalement liées à la température de combustion dans le moteur. En revanche comme les e-SAF ne contiennent pas de composés soufrés, contrairement aux produits raffinés issus du pétrole brut, les émissions de SOx sont quasi nulles.

Concernant les particules fines, elles sont réduites de 70% à priori selon l'association Transport et Environnement.

La question des autres émissions polluantes ou les autres impacts imputables à l'aviation et qui participent au réchauffement climatique.

Le poids du projet LiCHEN dans la décarbonation du secteur aérien

Exemple de propos : «*Une réponse concrète aux défis environnementaux*» (cahier d'acteur n°3). «*En produisant un carburant de synthèse pour l'aviation à partir de CO₂ biogénique et d'hydrogène bas carbone, LiCHEN contribuera à la décarbonation d'un secteur encore très dépendant des énergies fossiles*» (cahier d'acteur n°3).

«Le projet LiCHEN, une goutte d'eau ou une brique significative dans l'effort global de décarbonation du secteur ?» (réunion du 16 avril).

Réponse du maître d'ouvrage : le maître d'ouvrage a rappelé le gain de 9 millions de tonnes de gaz à effet de serre évités sur 25 ans, significatif et modeste par rapport aux émissions mondiales. D'ici 2030, pour atteindre les objectifs de la réglementation européenne, il faudrait construire trois usines comme celle du projet LiCHEN. À l'horizon 2035, cet objectif monte à quinze unités de production similaires, rien que pour couvrir les besoins en carburant durable pour l'aviation. Cela montre bien que le projet LiCHEN est une brique nécessaire dans l'atteinte des objectifs collectifs.

Les ressources nécessaires à la mise en œuvre du projet LiCHEN

Les ressources nécessaires, en particulier l'énergie et l'eau requises dans le process industriel ont donné lieu à questions de nombreux contributeurs.

La disponibilité de l'électricité comme ressource

Exemple de propos : «On paie la décarbonation au prix d'une consommation électrique et d'eau phénoménales alors que c'est peu d'émissions de CO₂ en France. Est-ce qu'il ne serait pas plus efficace d'agir sur d'autres secteurs, l'industrie, le transport routier, le résidentiel, des secteurs où l'effet d'échelle serait bien plus important ? » (table ronde du 14 mai).

Réponse d'un intervenant de la FNAM : il a été précisé que les besoins énergétiques seront intégrés dans le coût du carburant et donc supportés par les passagers ; que cette question pourra être posée le jour où sera organisée une conférence sur la priorisation des ressources.

Réponse du maître d'ouvrage : il y a certes d'autres secteurs, mais que ce n'est pas exclusif et plusieurs combats peuvent être menés.

Réponse d'un intervenant de Sia-Partners : il a indiqué qu'une réglementation précise existe sur l'origine de l'électricité qui doit avoir été installée durant les 36 mois précédant la mise en service de l'électrolyseur ; visant précisément à éviter les arbitrages entre les différents usages.

L'origine de l'électricité

Le maître d'ouvrage a été interrogé sur l'origine de l'électricité renouvelable dans le projet LiCHEN et ses possibles conséquences sur le développement de projets photovoltaïques sur le territoire, avec les impacts potentiels sur la préservation des terres agricoles.

Il a été évoqué par le porteur de projet une vingtaine de projets en Nouvelle-Aquitaine dont 4 en Charente et 3 en Haute-Vienne. La question a été posée de l'identification précise des projets d'ENR dédiés au projet LiCHEN et de la puissance de crête de ces projets.

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy développe plus de 2 GW de projets solaires en France, qui pourraient alimenter le projet sans y être dédiés. Il est indispensable de distinguer la production physique d'électricité désignant les lieux où l'électricité est réellement produite, et l'approvisionnement contractuel qui correspond à la manière dont un consommateur comme le projet LiCHEN achète son électricité via le réseau national. Pour LiCHEN il est prévu d'utiliser de l'électricité renouvelable (solaire et éolien) via des contrats d'achat d'électricité (PPA) et de compléter en s'appuyant sur le mix électrique français.

Verso Energy développe des projets agrivoltaïques qui ne remplacent pas les usages actuels mais les complètent : l'activité agricole continuera sur les terrains équipés de panneaux solaires installés pour Verso Energy. En effet l'agrivoltaïsme est encadré par la Loi APER et l'installation doit permettre de maintenir le rendement agricole des parcelles à au moins 90 % de ce qu'il était avant l'installation. A l'horizon 2030, nous estimons produire 2,6 TWh par an d'électricité photovoltaïque (cela couvre la moitié des besoins du projet LiCHEN). Verso Energy développe trois projets solaires en Haute-Vienne (La Roche l'Abeille, Saint Leger Magnazeix, Lussac les Eglises) et quatre en Charente (Charras, La Rochefoucauld en Angoumois, Nersac, Saint-Laurent de Ceris). Les puissances de ces parcs ne sont pas encore annoncées, dans l'ordre de grandeur du MW à la centaine de MW.

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.

La question de la disponibilité de l'électricité dans l'avenir avec le vieillissement des centrales nucléaires.

La quantité d'électricité requise

Il est souligné la quantité importante au projet LiCHEN ainsi que le cumul avec les autres projets similaires portés par Verso Energy.

Exemple de propos : *«900 MW ça équivaut à plus de 56% de la puissance de l'EPR de Flamanville»* (question n°32). *«Soutirer 750 MW d'énergie, pas forcément vertes surtout la nuit, pour produire du carburant utilisé pour beaucoup chauffer les petits oiseaux et un peu faire voler des tonnes de ferraille, c'est presque honteux, surtout quand on demande à faire des économies d'énergie de tout niveau»* (question n°14). *«L'usine va utiliser beaucoup d'électricité 900 MW. Cela va environ tripler la consommation moyenne de la Haute-Vienne et augmenter sensiblement la consommation électrique française»* (question n°35). *«Les besoins en électricité pour produire l'hydrogène pour ce projet sont l'équivalent de la consommation électrique de 2 millions de personnes»* (cahier d'acteur n°7).

Réponse du maître d'ouvrage : la France exporte chaque année environ 90 TWh d'électricité, en grande partie bas-carbone. Cet excédent est une ressource nationale sous-utilisée, qu'il serait pertinent de valoriser pour des usages stratégiques. C'est bien cette opportunité qui a été identifiée par tous les acteurs de l'énergie en France et au-delà (le gouvernement, l'ADEME, l'Europe). De plus selon RTE, la France prévoit + 270 à 320 TWh de production d'électricité renouvelable supplémentaire d'ici 2035.

Le rendement énergétique du projet

La question du rendement énergétique a été posée au maître d'ouvrage.

Exemple de propos : *«Est ce que vous n'allez pas consommer plus d'énergie que ce qu'il en fournira à la fin ? »* (réunion du 17 juin).

Réponse du maître d'ouvrage : on transforme une forme d'énergie en une autre, il y a forcément des pertes. Le rendement énergétique est de l'ordre de 2,5 à 3 KWh consommés pour produire 1 KWh de carburant. Le rendement global de la chaîne de production est d'environ 40%. Interrogé sur l'énergie consommée pour le transport du CO₂ ou du carburant produit, le maître d'ouvrage a précisé que l'impact énergétique du transport est vraiment très faible.

Il est souligné qu'un bilan énergétique serait utile pour évaluer l'intérêt du projet.

La disponibilité de l'eau comme ressource

Exemples de propos : *«Au regard des enjeux quantitatifs et qualitatifs de la ressource en eau dans un contexte de changement climatique et de sécurisation de l'alimentation en eau potable, il conviendra de s'assurer de la compatibilité du projet avec les objectifs poursuivis par les SDAGE et SAGE, mais également avec les objectifs issus de l'étude sur la ressource en eau portée par le département de la Haute-Vienne»* (cahier d'acteur n°9). *«Quelles études ont été menées pour vérifier la soutenabilité du projet de prélèvement des volumes d'eau aussi considérables pour la production d'hydrogène ? En 2023 nous étions confrontés à la restructuration drastique de l'usage d'eau pour le quotidien des habitants. Comment un tel projet est-il concevable ?»* (question n°41). *«Avoir de l'eau pour les milieux aquatiques, pour les besoins de l'agriculture, de la population, ça oui, cela fait partie des priorités, je parle en tant qu'hydrogéologue au fait des difficultés qui nous attendent du point de vue de cette ressource, surtout en Haute-Vienne où nous n'avons pas de nappes souterraines inertielles»* (avis n°95).

«Pouvez-vous nous dire si dans le cadre du projet, une étude suffisamment poussée a été engagée pour aboutir à une sorte de pacte de bon usage de l'eau ?» (réunion du 17 juin).

Réponse du maître d'ouvrage : les usages de l'eau et la répartition des besoins sont gérés en échange avec l'EPTB. L'EPTB est informé de notre projet depuis plus d'un an et demi et ils ont mené une étude assez inédite dans laquelle ils ont établi un état des lieux des milieux aquatiques, tout en projetant les évolutions possibles de la ressource en fonction des usages actuels et futurs. Parmi ces usages futurs, notre projet a été intégré dans leurs simulations. Il semblerait qu'en première approche, il n'y ait pas d'incompatibilité avec les ressources en eau du territoire et les scénarios de répartition de cette ressource ? Cela reste à confirmer dans la suite de nos études. (Il convient de préciser que le maître d'ouvrage a fait intervenir en atelier du 5 juin à la demande des garant.e.s l'établissement public de la Vienne (EPTB) qui a présenté une situation de la ressource en eau sur le bassin de la Vienne et la mise en perspective du projet LiCHEN. documents publiés sur le site de la concertation).

La nécessité de prendre en compte l'ensemble des prélèvements sur la Vienne et l'évolution de l'alimentation des retenues d'eau qui soutiennent le débit de la Vienne, le stress hydrique, le changement climatique, la consommation en eau de l'entreprise Sylvamo.

Le bilan carbone du projet LiCHEN

Avant-propos : le bilan carbone du projet LiCHEN a donné lieu à des interrogations du public, à la lecture dans les documents de la concertation, de l'impact global avec le volume de CO₂ évité par an et sur la durée du projet.

Exemple de propos : «*Quelles seront les émissions de GES liées à la mise en œuvre de ce projet et à sa construction ?*» (question n°33). «*Comment peut-on nous donner des chiffres d'économie de CO₂ sans avoir calculé combien de tonnes de CO₂ seront nécessaires pour sa construction, son fonctionnement, évalué les conséquences directes et indirectes sur l'environnement (panneaux, ligne, centrales), évalué les alternatives en termes d'émission de CO₂ ?*» (avis n°79)

Réponse du maître d'ouvrage : les émissions liées à la construction et à la décommission du projet n'ont pas encore été calculées. Cependant les émissions évitées sont de 370 000 tonnes par an en opération, ce calcul se base sur la différence entre l'empreinte carbone du carburant fossile aujourd'hui utilisé et l'empreinte carbone du carburant durable, qui prend en compte sa production (consommation et transport). Le bilan carbone préliminaire prend en compte l'empreinte carbone des intrants en opération dont l'énergie, le transport des produits et des intrants. Le transport des produits finis par train et pipeline est très peu émetteur. Selon le bilan carbone préliminaire, ce poste représente moins de 1% de l'empreinte totale du projet.

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.

«*Les e-carburants ont une empreinte carbone non nulle qui devra être précisée*» (cahier d'acteur n°7). Il est demandé d'inclure le bilan carbone des projets d'énergies renouvelables au bilan carbone du projet LiCHEN.

«*Pourquoi le bilan carbone du projet n'est pas produit à la concertation*» (cahier d'acteur n°1).

Réponse du maître d'ouvrage : certaines données d'entrée de ce bilan relèvent de données confidentielles et encore en étude.

La question de la comparaison en empreinte carbone entre les biocarburants et les carburants de synthèse.

La faisabilité économique du projet

Avant-propos : Le projet LiCHEN est regardé par son ampleur en termes d'investissement financier. Selon les contributeurs, l'ampleur du projet est une opportunité unique pour ce territoire comme un projet d'avenir. D'autres contributeurs questionnent la taille et le coût tant dans son modèle de financement que dans sa rentabilité économique.

Les arguments produits se structurent autour du porteur de projet, du marché existant, du prix du e-SAF, du coût du projet.

Le porteur de projet

L'expérience de Verso Energy

Certains contributeurs ont questionné l'expérience de Verso Energy. Exemples de propos : «*Verso Energy n'a pas encore fait la preuve de sa compétence pour la conduite de projets industriels de cette importance*» (cahier d'acteur n°6). «*Quelle est votre expérience antérieure dans ce type de projets industriels, en particulier dans la filière des carburants durables ?*» (réunion du 16 avril). «*Quelle est la solidité financière de Verso Energy aujourd'hui ?*» (réunion du 16 avril).

Réponse du maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage a répondu en indiquant l'antériorité d'une partie de l'équipe de direction de Verso Energy dans la société «Direct Energie» avec la conduite de projets industriels, ainsi que la présence d'actionnaires au capital de la société Verso Energy.

D'autres contributeurs soulignent la capacité de Verso Energy à investir. Exemple de propos : «*LiCHEN positionne la France comme leader européen dans le développement des e-SAF*» (cahier d'acteur n°8).

Propos du directeur général de Verso Energy en réunion publique du 17 juin : «*Nous nous définissons comme l'entreprise du XXI^{ème} siècle, c'est-à-dire une entreprise qui tente de répondre aux profondes mutations du monde moderne. Verso Energy est un industriel responsable, engagé, transparent*».

La pluralité de projets portés par Verso Energy questionnée

Le maître d'ouvrage a été interpellé sur la conduite à terme du projet LiCHEN au regard de l'ensemble des projets similaires qu'il porte sur le territoire en même temps. Exemple de propos : «*Verso Energy pourra t-elle trouver le financement pour l'ensemble des projets qu'elle a fait connaître ?*» (cahier d'acteur n°6).

Réponse du maître d'ouvrage : la stratégie de Verso Energy est de développer tous ses projets en même temps.

Le marché existant

La demande du secteur aérien

Plusieurs questions ont concerné l'état du marché, de la demande en e-SAF.

Exemple de questions du public : «*Est ce que les compagnies devront acheter du e-SAF, quelles projections à 10 ans ? Si la vente de e-SAF n'est pas au rdv, l'usine peut-elle passer à autre chose ? Le succès du e-SAF sera-t-il lié à la limitation de la croissance du trafic aérien ?*».

Réponse du maître d'ouvrage : les e-SAF réduiront les émissions carbone par avion avec ou sans réduction du trafic.

«*Quels clients, est-ce que des accords avec des compagnies aériennes ont été signés ?*».

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy est en discussion avec différents clients potentiels (compagnies aériennes et distributeurs de carburants d'aviation). Sur le positionnement du reste du monde sur ce marché, le maître d'ouvrage a donné un état des marchés émergents.

Exemple de propos émanant du secteur aérien : «*Le groupe ADP travaille en partenariat avec les compagnies aériennes, les énergéticiens, les pouvoirs publics, les constructeurs et les start-ups pour accélérer la décarbonation à l'échelle du secteur*». «*Le 16 juin 2025 Verso Energy et le groupe ADP ont signé un partenariat stratégique pour développer la filière e-SAF sur les plateformes aéroportuaires françaises, européennes et internationales*» (cahier d'acteur n°8).

Exemple de propos «*Y a t il du lobbying des compagnies aériennes pour freiner l'application des règles européennes ?*» (question n°69).

Réponse du maître d'ouvrage : certaines compagnies aériennes ont remis en cause le calendrier de mise en œuvre jugé ambitieux, avec des mandats d'incorporation de carburants durables qui ont déjà commencé (2% en 2025 puis une montée en puissance rapide jusqu'à 70% en 2050), alors que les capacités industrielles de production sont encore limitées.

Toutefois elles s'engagent globalement dans la transition, en signant des accords en soutenant des projets de production et en intégrant ces carburants dans leur stratégie de décarbonation.

La question d'autres débouchés

La question a également été posée de cibler un autre marché que le secteur aérien. Exemple de propos : «*Est ce que le carburant produit à Saillat est exclusivement destiné à l'aviation ?*» «*Peut-on envisager que le e-SAF serve à décarboner les navires ?*» (réunion du 16 avril).

Réponse du maître d'ouvrage : le projet LiCHEN a un double potentiel de décarbonation, pour l'aviation comme le maritime, mais qu'il est conçu pour répondre à la demande de l'aviation et que cela dépendra du cadre réglementaire futur, des usages industriels et de l'évolution du marché.

Le prix du e-SAF

Le prix du e-SAF en comparaison du kérosène fossile a été questionné.

Réponse d'un intervenant de la FNAM : un rapport de 6 à 8 fois plus cher, avec cette indication que le coût du carburant entre pour 30% dans le prix d'un billet, ce qui laisse entrevoir une augmentation des billets d'avion de 30 à 40 % à horizon 2050.

La demande du prix de la tonne de carburant de synthèse a été posée au maître d'ouvrage.

Réponse du maître d'ouvrage : de 4 à 8 fois plus cher que le kérosène fossile, mais son achat est garanti par le règlement REFUELEU qui impose son utilisation.

Un prix jugé trop élevé par un contributeur pour atteindre les objectifs de mandat d'incorporation en 2030.

Le coût du projet

Le coût global : Il a été demandé si les projets d'énergies renouvelables étaient inclus dans le coût évalué à 2,2 milliards.

Réponse du maître d'ouvrage : ce coût est celui de l'investissement sur les 4 unités du projet LiCHEN.

Sur la question de la rentabilité sur le long terme du projet, le maître d'ouvrage a répondu que le projet LiCHEN doit impérativement démontrer sa rentabilité économique pour pouvoir voir le jour.

Le financement du projet et la question d'éventuelles subventions

Le coût du projet est présenté comme pouvant être assuré sur fonds propres et endettement de l'entreprise, avec l'idée de subventions à l'étude.

La notion de financements publics dans ce projet est remise en cause par certains contributeurs, en lien avec les difficultés des comptes publics de l'État. La question est posée de l'existence de financements et leur ordre de grandeur (Communes, Intercommunalités, État, Région, Europe).

Réponse du maître d'ouvrage : le projet ne dépendra pas de subventions pour son financement et n'en nécessitera pas forcément. A date, l'éventuelle subvention identifiée est l'appel à projets «*Technologies et vecteurs énergétiques innovants*» de la région Nouvelle-Aquitaine. Lors de la réunion du 17 juin, le maître d'ouvrage a indiqué qu'une contractualisation avec la Région Nouvelle-Aquitaine à hauteur de 100 000 euros était en cours.

Dans sa réponse au cahier d'acteur n°7, le maître d'ouvrage a apporté des précisions sur un conventionnement à hauteur de 58 000 euros par la Région pour mener des études (la subvention couvrant 50% de ces études). Il a également indiqué qu'aucune autre subvention n'était en cours mais que Verso Energy pourrait candidater à d'autres appels à projets jugés pertinents.

Des questions précises sur les dispositifs d'aide : le bénéfice de crédits impôts recherche ? Le bénéfice de taxation inférieure au carburant routier? (cahier d'acteur n°7).

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy ne bénéficiera pas à priori du crédit d'impôt recherche. Il 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.

Il est souligné par un contributeur d'autres modes de dispositifs financiers de la filière (appel à projets ADEME, programmes européens, financement des infrastructures électriques).

Le modèle économique du projet : il est souligné par un contributeur que le modèle économique du projet doit intégrer différents paramètres : l'intérêt économique de production de e-SAF, la valeur du CO₂ racheté, le consentement à un prix plus élevé d'un billet d'avion.

Un projet regardé par certains contributeurs comme lucratif ou «*Ce projet vise à nouveau à enrichir des actionnaires sans tenir compte de la fragilité de la planète*». (avis n°70).

Demande formulée à la concertation :

Avoir des données factuelles sur la faisabilité du plan de financement (question n°68).

Réponse du maître d'ouvrage : il fera l'objet de discussions commerciales avec des établissements bancaires ; ces échanges interviendront après le dépôt des autorisations et resteront confidentiels à ce stade.

L'implantation territoriale du projet

Avant-propos : le choix de ce territoire en Charente et/ou en Haute-Vienne pour implanter le projet LiCHEN a été, selon les contributeurs accueilli favorablement et/ou questionné voire remis en cause.

Une localisation au profit du territoire

Exemple de propos : «*Bravo pour ce projet ambitieux en terre limousine, la filière e-SAF est une des plus prometteuses pour contribuer à partir de 2030 à la décarbonation de l'aéronautique*» (avis n°21). «*Nous avons besoin de projets industriels de ce type pour notre territoire, qui sont novateurs, qui prennent en compte les contraintes environnementales et génèrent de l'emploi*» (avis n°41). «*Voir une nouvelle entreprise s'implanter et investir autour du site Sylvamo est rassurant*» (avis n°64). «*Ce projet industriel d'envergure s'appuie sur les forces vives de notre territoire pour répondre à des enjeux majeurs : création d'emplois, transition énergétique, valorisation des ressources locales et renforcement de notre souveraineté énergétique*» (cahier d'acteur n°3). «*Ce projet viendra renforcer l'activité des acteurs industriels déjà implantés localement, en consolidant leur rôle dans l'économie du territoire*». «*Ce projet répond à un besoin et permet de développer la voie de communication dans une région délaissée par les pouvoirs publics*» (avis n°76). «*Notre territoire, rural et industriel, n'est jamais opposé à l'innovation et à l'investissement responsable et durable dans le temps et vis-à-vis de notre environnement*» (cahier d'acteur n°5). «*Un projet qui peut contribuer au développement de cette région enclavée*» (avis n°86). «*Le Limousin a besoin de mouvement*» (avis n°101).

Un territoire de culture industrielle

Des activités industrielles déjà présentes et qui font partie de l'environnement de ce territoire pour certains habitants. Exemple de propos «*On vit depuis des années à côté de l'usine, on a survécu, on s'adapte*» (atelier du 5 juin). «*Un projet qui n'est pas le fruit du hasard, il s'inscrit dans la continuité de notre histoire industrielle*» (cahier d'acteur n°3).

Une localisation remise en question

Le choix de ce territoire a été remis en cause par certains contributeurs. Exemple de propos : «*Ce projet aurait peut-être plus de sens dans une zone portuaire ou industrialisée déjà équipée*» (avis n°50). «*Il y a déjà l'usine de papier et de carton de Saillat et celles en fonctionnement et en prévision sur Saint-Junien, pour la pollution visuelle, sonore et environnementale. Alors n'en rajoutons pas*» (avis n°19). «*Le Limousin doit garder ces zones agricoles, nous n'avons pas besoin d'un projet de cette envergure*» (avis n°33).

«*Pourquoi ne pas construire cette usine au plus près des besoins ?*» (question n°48).

Réponse du maître d'ouvrage : il a rappelé les facteurs d'implantation du projet LiCHEN : la proximité avec la source de CO₂, avec un réseau ferroviaire, la disponibilité de capacité électrique, la disposition foncière, la disponibilité de la ressource en eau. Ces critères n'étaient pas réunis ailleurs.

Le caractère d'intérêt général majeur du projet

Il est avéré pour certains contributeurs, exemple de propos : *«Un projet qui s'inscrit dans une vision d'avenir où développement économique, transition écologique et réindustrialisation vont de pair pour construire un modèle plus durable et résilient»* (cahier d'acteur n°4). *«Ce projet s'inscrit dans une logique de coopération territoriale, de résilience industrielle et d'innovation au service de l'intérêt général»* (cahier d'acteur n°3).

Il est contesté par d'autres contributeurs, exemple de propos : *«Un projet qui n'est pas d'intérêt général majeur mais qui pourrait être acceptable sous certaines conditions»* (cahier d'acteur n°6). *«On ne peut donc considérer la fabrication du carburant de synthèse comme relevant de l'intérêt général mais plutôt d'intérêts sectoriels»* (cahier d'acteur n°6). *«L'e-SAF pourrait renforcer l'idée fautive qu'une aviation verte est possible, sans réduire le nombre de vols»* (cahier d'acteur n°10).

Les conditions d'acceptabilité du projet

Exemple de propos : *«Pour rester en adéquation avec son principe de durabilité, un projet de cette importance doit veiller aux enjeux liés aux ressources naturelles, notamment en termes de consommation d'eau. La maîtrise des besoins électriques devra également être assurée. Ces deux derniers points me paraissent devoir être bien précisés pour garantir l'acceptabilité de ce projet»* (avis n° 78).

Exemple de propos : *«Nous pensons que ce projet n'est pas d'intérêt général majeur mais qu'il pourrait être acceptable sous certaines conditions :*

- *Qu'il soit accompagné d'un projet ambitieux de diminution du transport aérien et donc de son impact sur le climat. Toute communication sur le projet devrait s'accompagner de recommandations pour limiter le trafic aérien.*
- *Que le projet ne contribue pas à créer un manque d'énergies renouvelables pour les secteurs prioritaires à décarboner que sont le transport terrestre, l'habitat et l'industrie.*
- *Qu'aucun financement public ne soit alloué au projet, réservant ces financements à des projets plus efficaces dans la lutte contre le changement climatique.*
- *Qu'à son occasion soit posée la question d'un accord réglementaire international pour répartir de manière équitable le budget carbone de l'aviation entre les citoyens, afin de ne pas toucher indistinctement tous les usagers résultant d'une simple augmentation du prix du transport aérien . Ces conditions semblent cependant difficiles à réunir et il serait plus sage de ne pas mettre en œuvre ce projet»* (cahier d'acteur n°6).

Exemple de propos : *«Les auteurs ne jugent pas le projet d'intérêt général en l'état, mais estiment qu'il pourrait devenir acceptable à plusieurs conditions :*

- *Accompagnement d'un projet de réduction du trafic aérien, incluant des mesures de sobriété ;*
- *Aucune subvention publique, le financement devant reposer sur le secteur privé ;*
- *La priorisation des usages énergétiques pour les secteurs à fort impact (logement, transports terrestres) ;*
- *Équité sociale, poser la question de la répartition du budget carbone entre citoyens ;*
- *Concertation continue : souhaitable que le public soit présent tout au long de la concertation et jusqu'à la fin, quelle qu'elle soit du projet»* (cahier d'acteur n°10).

Caractéristiques du projet

Avant-propos : les caractéristiques du projet ont suscité un très grand nombre de questions souvent très précises sur le process industriel envisagé et sur les quatre briques technologiques présentées. Sur la durée de la concertation, le maître d'ouvrage n'a pas toujours pu apporter les éléments de réponse attendus, arguant des études techniques et environnementales restant à mener comme des choix de technologie non encore définis. Les arguments produits se structurent autour de 6 thématiques :

- capture et valorisation du CO₂ biogénique,
- production d'hydrogène,
- production de e-méthanol,
- transformation en e-SAF et transport du e-SAF produit,
- la durée de vie du projet,
- questions diverses sur le processus industriel.

La capture et valorisation du CO₂

La notion d'économie circulaire

La question de la valorisation du CO₂ issu des chaufferies biomasse de Sylvamo a été jugée par certains contributeurs comme une démarche environnementale et d'économie circulaire très satisfaisante. Exemple de propos : «*Cette transformation des 370 000 tonnes de CO₂ émises par l'usine de papier, aujourd'hui non exploitée, permettrait de réduire l'empreinte carbone d'industries difficiles à décarboner comme le transport aérien notamment, mais aussi maritime, tout en valorisant une ressource aujourd'hui inexploitée*» (avis n°90). «*Cette initiative valorise une ressource locale et renouvelable, illustrant parfaitement les principes de l'économie circulaire*» (avis n°2).

La synergie avec Sylvamo

La dépendance à l'activité de Sylvamo : Le process industriel repose sur la synergie avec l'entreprise Sylvamo dont le CO₂ capturé est l'un des entrants incontournables de ce projet. Des contributeurs ont interrogé le maître d'ouvrage sur ce qui arriverait en cas d'arrêt de l'activité de Sylvamo.

Réponse du maître d'ouvrage : il a été répondu que si cela se présentait avant la décision finale d'investissement de Verso Energy, le projet LiCHEN ne se ferait pas, mais que après construction de l'usine, ce sont des scénarios sur lesquels ils travaillent avec la possibilité d'acheminer le CO₂ biogénique depuis d'autres sites et d'acheminer l'hydrogène par voie ferrée. Le maître d'ouvrage a aussi rappelé que le CO₂ dont Sylvamo ne fait rien actuellement serait acheté, donc une valeur économique pour l'entreprise et un moyen de renforcer la solidité de l'écosystème local.

Les modalités de la synergie :

L'accord commercial : La question a été posée du prix de la tonne de CO₂ et de la nature de l'accord entre Sylvamo et Verso Energy.

Réponse du maître d'ouvrage : le prix est confidentiel, composante essentielle de négociations commerciales avec Sylvamo.

Les caractéristiques du CO₂ de Sylvamo : des questions ont été posées sur la capture du CO₂, sur la nature précise des émissions de CO₂ captées.

Réponse du directeur de Sylvamo : ce sont les émissions issues de l'unité de production d'énergie et des jus de cuisson, sous-produits issus du procédé de transformation de la biomasse.

Cette question a de nouveau été posée dans le cahier d'acteur n°7. L'association environnementale souligne que l'ensemble des fumées émises par Sylvamo n'est pas d'origine biogénique, dès lors peut-on parler de CO₂ biogénique ? L'exemple de la chaudière «Götaverken» de Sylvamo qui émettrait du CO₂ biogénique avec du gaz et du fioul lourd a été donné.

Réponse du maître d'ouvrage : le projet vise à utiliser la grande majorité du CO₂ biogénique émis par Sylvamo, une éventuelle partie fossile ne concernerait pas le projet. Le projet devra démontrer que le CO₂ utilisé pour produire l'e-SAF est biogénique.

Par exemple, si du CO₂ est capté à la sortie d'une combustion utilisant 99% de biomasse et 1% de fioul lourd, alors 99% du CO₂ peut être considéré comme biogénique. Même si la molécule est identique, la distinction est comptable, en cohérence avec les exigences de la réglementation européenne pour qualifier le carburant de durable. Le site de Sylvamo rejette environ 800 kt de CO₂ biogénique et 50 kt 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. Environ 95% du CO₂ biogénique de la chaudière à liqueur noire sont effectivement récupérés grâce aux procédés, ce qui représente une valorisation de 630 kt/an.

Il est noté un flou sur les synergies industrielles.

La quantité de CO₂ : Est-ce que tout le CO₂ produit par Sylvamo est capté ?

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy captera 630 kt de CO₂ annuellement, Sylvamo produit environ 700 kt de CO₂ lors de pics de production.

Est-ce que des échanges d'énergie thermique pourraient bénéficier réciproquement aux procédés de Sylvamo et LiCHEN ?

Est-ce que le projet pourrait accentuer la pression sur la biomasse ?

La question de la réduction de la consommation de Sylvamo en énergie fossile a été avancée.

L'origine du CO₂

Pourquoi le choix d'un site papetier, et non une usine de traitement des ordures ménagères ou aciérie, sucrerie ?

Réponse du maître d'ouvrage : le CO₂ utilisé est 100% biogénique. De plus les volumes disponibles sur le site sont importants et concentrés, ce qui facilite leur valorisation. Ces deux caractéristiques diffèrent des émissions issues des usines d'incinération d'ordures ménagères qui sont plus diffuses et pas totalement biogéniques. Les sucreries émettent en général des quantités moindres, les hauts fourneaux émettent du CO₂ fossile.

Le traitement du CO₂

Le traitement du CO₂ : Le CO₂ est-il purifié ? Peut-on déplacer le CO₂ ?

Réponse du maître d'ouvrage : il est possible de déplacer relativement facilement le CO₂ sous forme gazeuse via pipeline ou sous forme liquide via train, camion ou pipeline.

La production d'hydrogène

Avant-propos : les contributions concernant la production d'hydrogène se structurent autour des entrants et sortants dans le processus d'électrolyse, de la technologie utilisée, du stockage et de l'utilisation de l'hydrogène produit.

Les principaux entrants : l'électricité et l'eau

1°/ L'électricité dans la production d'hydrogène

La quantité d'énergie :

Le besoin d'une électricité totalement renouvelable.

L'approvisionnement en énergie :

Comment gérer l'approvisionnement en cas de pic de consommation ?

L'usine peut-elle moduler sa consommation, stopper sa production temporairement ?

Réponse du maître d'ouvrage : les procédés mis en œuvre dans le projet LiCHEN ont été choisis pour leur flexibilité, ils peuvent s'adapter aux variations de la demande électrique. Ainsi lors des journées froides d'hiver, l'usine ne prévoit pas systématiquement d'interrompre mais peut réduire ou suspendre sa consommation électrique à la demande de RTE. Cette participation à des mécanismes d'effacement permet non seulement de soulager le réseau mais aussi d'être rémunérée pour ce service rendu.

2°/ L'eau dans la production d'hydrogène

Les conflits d'usage :

La compatibilité de la ressource en eau avec le projet LiCHEN a fait l'objet de questionnements sur les études menées, sur les incidences sur la centrale de Civaux, sur la notion de débit minimum à privilégier à la notion de débit moyen minimum, sur les conflits d'usage. «*Faudra-t-il réduire d'autres usages pour assurer votre consommation d'eau*» (rencontre de proximité avec le lycée E.Vaillant) .

Réponse du maître d'ouvrage : durant les périodes de sécheresse, la préfecture prendra des mesures pour économiser l'eau. Les unités comme celles du projet LiCHEN suivront ces restrictions, allant jusqu'à l'arrêt si nécessaire afin de ne pas concurrencer les besoins essentiels.

La part du projet LiCHEN sur le débit d'étiage de la Vienne a été posée.

Réponse de l'EPTB : 0,76 % du débit le plus bas mesuré sur 3 jours sur la Vienne. Sur la prise en compte du Plan Eau, l'EPTB a répondu qu'il travaillait dans le cadre d'une étude pour définir les volumes prélevables, qu'il souhaitait que les objectifs du Plan Eau soient intégrés dans les objectifs de prélèvement, lesquels se traduiront par un arrêté préfectoral. L'EPTB a précisé l'ordre de priorité établi à partir d'une question sur les barrages : 1 eau potable, 2 milieux aquatiques, 3 activités industrielles.

Y a-t-il eu une modélisation des retenues d'eau dans les barrages alimentant artificiellement la Vienne, à l'horizon 2050 ?

L'EPTB a répondu que cela relevait des missions d'EDF, que l'EPTB est parti de l'hypothèse du maintien de leur fonctionnement. L'EPTB envisage de travailler de concert avec EDF sur ces aspects dans les prochaines années.

Le traitement des eaux :

La question de la purification de l'eau pour l'électrolyse.

La question de la valorisation des boues issues de la station de traitement des eaux.

Réponse du maître d'ouvrage : cela dépendra de la composition des boues, encore inconnue à date.

La nature des rejets d'eau :

La question des rejets, de leur température, de leur qualité physico-chimique, des impacts sur la Vienne, est posée, de la pollution éventuelle (exemples donnés en lien avec le site de Saillat).

Réponse du maître d'ouvrage : il devra démontrer la compatibilité des rejets avec le milieu naturel dans le cadre de l'autorisation d'exploiter délivrée par les services de l'État. A la question des unités de traitement d'eau sur le site, le maître d'ouvrage a confirmé des unités de traitement dont le procédé comprendra des étapes comme la filtration ou la coagulation. Deux types de qualité d'eau seront traités, pour l'électrolyse et pour le refroidissement.

Quelle part des eaux recyclées dans la consommation d'eau ? A quel moment du process seraient utilisées les eaux industrielles de SYLVAMO et quels polluants contiennent-elles ?

Réponse du maître d'ouvrage : le projet est présenté lors de la concertation à un stade où les études ne sont pas finies et pas consolidées. Toutefois en effet, la température des rejets sera ajustée pour être compatible avec la Vienne et donc les stockages dépendront de la température des rejets. 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.

Comment maîtriser la température de l'eau ?

Réponse du maître d'ouvrage : à ce stade les études ne sont pas finalisées et des exemples de techniques seront fournis ultérieurement.

Faut-il réoxygéner l'eau ? :

Réponse du maître d'ouvrage : la réponse est en attente d'expertise technique. L'engagement est pris de fournir des éléments lors de la concertation préalable ou continue.

Il est noté un manque de détails sur les dispositifs de traitement des eaux, sur les seuils, les volumes, les concentrations.

Les principaux sortants : le dioxygène

La quantité d'oxygène ?:

Réponse du maître d'ouvrage : 760 000 tonnes d'oxygène par an.

La valorisation du dioxygène est-elle possible?

Réponse du maître d'ouvrage : des études sont en cours sur des pistes de valorisation de l'oxygène pour utilisation à des fins industrielles ou médicales.

Proposition formulée à la concertation :

Pour renforcer l'intégration du projet dans le territoire : l'intérêt de l'acheminement du dioxygène pour des projets structurants (production de bio-méthane, usine d'incinération) (cahier d'acteur n°2).

Quel est l'impact de l'oxygène libéré dans l'atmosphère ?

Réponse du maître d'ouvrage : le dioxygène est relâché dans l'atmosphère via un événement dédié. La hauteur de cet événement est calculée de manière à assurer une dispersion efficace dans l'air ambiant, en évitant toute accumulation locale. Le dioxygène n'est pas stocké mais directement mis à l'événement, ce qui facilite sa diffusion car il n'y a pas de massification. Le dioxygène ne retombe pas au sol ni ne forme de couche. Il est diffusé dans l'air.

La technologie de fabrication d'hydrogène

Le choix de la technologie a été posé au porteur de projet.

La nature de l'hydrogène : «*L'hydrogène utilisé sera-t-il de l'hydrogène vert ?*».

Réponse du maître d'ouvrage : il a indiqué deux sources complémentaires, l'hydrogène renouvelable à partir d'énergie solaire dédiée et l'hydrogène bas carbone issu du mix énergétique national via RTE.

Le stockage de l'hydrogène

Le stockage de l'hydrogène a généré plusieurs questions de contributeurs. Le maître d'ouvrage a indiqué que les volumes ne sont pas encore déterminés mais qu'ils seront faibles pour l'hydrogène.

L'utilisation de l'hydrogène produit

Le maître d'ouvrage a été questionné sur la possibilité de vendre l'hydrogène produit.

Réponse du maître d'ouvrage : l'intérêt du projet LiCHEN réside dans la boucle d'utilisation du CO₂ et de l'hydrogène produit pour sortir le carburant liquide, facilement transportable et stockable. Il n'est pas prévu de vendre de dihydrogène à des tiers, tout ce qui est produit devrait être converti en e-SAF.

Proposition formulée à la concertation :

Une infime part de la production de dihydrogène produit à Saillat pourrait participer à l'émergence d'usages liés à la mobilité dans l'agglomération, à condition d'anticiper sa distribution locale (cahier d'acteur n°2).

La production de e- méthanol

La question de la dangerosité du méthanol pour la santé humaine posée.

Réponse du maître d'ouvrage : le maître d'ouvrage a précisé que ce méthanol n'est pas classé CMR. Il a rappelé que tous les éléments (fiches de données de sécurité) seront intégrés à l'étude de dangers qui sera réalisée ultérieurement.

Le process du e-méthanol

Dans le processus, quelle quantité d'eau, quelle puissance électrique nécessaire, quel catalyseur ?

Réponse du maître d'ouvrage : les catalyseurs ne sont pas encore déterminés.

La transformation en e-SAF

La nature du e-SAF produit

L'utilisation dans les moteurs des avions : il a été posé la question de l'utilisation du e-SAF comme un kérosène fossile dans les moteurs des avions existants.

Réponse du maître d'ouvrage : il s'agit en effet de la même molécule.

Le gain environnemental : «*Est ce qu'il est plus propre que le carburant fossile ?*» (rencontre de proximité du 13 mai).

Réponse du maître d'ouvrage : Le bilan carbone sur l'ensemble du cycle de vie peut être réduit de 70 à 90 % par rapport au kérosène classique, selon l'origine de l'électricité et du CO₂.

Le stockage du e-SAF produit

Le maître d'ouvrage a confirmé qu'il y aura un stockage en vue de son export, le volume n'étant pas encore déterminé.

Demande formulée à la concertation :

Produire une fourchette haute et basse des quantités d'e-SAF stockées sur site (cahier d'acteur n°7).

Le transport du e-SAF produit

Avant-propos : L'acheminement par voie ferrée du produit fini a suscité des interrogations sur le choix et le rythme d'acheminement, mais plus largement chez les contributeurs sur le tronçon ferroviaire présenté Saillat/Limoges, induisant chez certains contributeurs des hypothèses sur un autre tronçon.

La fréquence des trains.

Réponse du maître d'ouvrage : 3 à 5 trains par semaine sont estimés à ce stade, à confirmer lors des prochaines études.

La pérennité du transport ferroviaire comme voie d'acheminement :

Il a été demandé quelles garanties du maintien sur les 25 années d'exploitation du site.

Réponse du maître d'ouvrage : le transport par camions n'est tout simplement pas envisageable pour le transport du e-SAF produit. Si le contrat ne dure pas 25 ans, il sera renouvelé régulièrement.

Le tronçon ferroviaire d'acheminement du produit fini :

1°/ Le tronçon Saillat/Limoges

Le transport de matières dangereuses : quelles conséquences du transport de matières dangereuse pour les communes traversées ?

Réponse du maître d'ouvrage : l'axe ferroviaire identifié supporte déjà des transports de cette nature.

2°/ Une étude de faisabilité a-t-elle été menée ?

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy a déjà obtenu une offre d'Hexafret à ce propos, la ligne est déjà sécurisée. Une étude sera menée pour confirmer si nécessaire ce fait et des mesures prises le cas échéant.

3°/ Les impacts sur la gare de Saillat :

La question a été posée de retour des convois ferroviaires chargés dans la gare de Saillat.

Le porteur de projet a indiqué qu'une voie ferrée spéciale serait mise en place partant du réseau ferroviaire principal pour desservir directement le projet et servant à évacuer les produits. Le projet LiCHEN aura sa propre voie ferrée à l'intérieur de l'usine.

Demande formulée à la concertation :

Pourriez-vous réaliser un schéma de cet acheminement avec des données chiffrées sur le nombre de trains par jour, que se passe t-il après Limoges ? (question n°13).

4°/ L'analyse du tronçon Saillat/Angoulême

En face du choix de l'axe ferroviaire présenté dans le projet soit Saillat/Limoges pour remonter vers Le Havre et vers les hubs d'export du produit ; certains contributeurs ont émis l'hypothèse que ce projet serve d'appui à une attente du territoire de remise en service de la ligne ferroviaire Saillat-Angoulême. A l'appui, l'idée d'un itinéraire de délestage pour la production de LiCHEN et une ouverture vers la côte Atlantique dans l'hypothèse du e-méthanol produit pour le secteur maritime.

Réponse du représentant d'Hexafret : il a expliqué les différentes contraintes liées au fret ferroviaire.

Réponse du maître d'ouvrage : il a été précisé que Le Havre puis la région parisienne était clairement aujourd'hui la meilleure cible par rapport à la demande existante. Le maître d'ouvrage a indiqué que l'aéroport de Roissy représente à lui seul environ 85 % de la consommation de kérosène pour l'aviation nationale. Néanmoins il a aussi indiqué que les études étaient en cours, les différentes options étudiées sur le plan économique et technique. Le maître d'ouvrage a indiqué qu'il réalisait actuellement une étude technico-économique approfondie, que ce soit pour un acheminement par l'est ou par l'ouest. Le choix final dépendra d'un équilibre entre les coûts, les contraintes techniques et les bénéfices que chaque option peut offrir. Il a expliqué que la réouverture du tronçon ferroviaire Saillat/Angoulême n'est pas liée au projet LiCHEN et que Verso Energy est tributaire des options fournies par Hexafret qui fait passer le transport de fret ferroviaire sur le tronçon Saillat/Limoges. Interrogé sur sa participation à la rénovation de cette ligne (cahier d'acteur n°7), le maître d'ouvrage a répondu que 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 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 (Etat, Région, SNCF, ...).

Cette participation éventuelle du porteur de projet à la rénovation du tronçon Saillat/Angoulême a également été vue par un autre contributeur comme une forme de compensation au projet pour le territoire.

Proposition formulée à la concertation :

«Que le maître d'ouvrage participe en tout ou partie au financement des travaux de régénération de la ligne ferroviaire Saillat/Angoulême, comme signe de confiance au territoire et contribution tangible à l'enjeu de décarbonation des mobilités» (cahier d'acteur n°5).

La durée de vie du projet

Que se passe t-il au bout des 25 ans, quid du démantèlement ?

Réponse du maître d'ouvrage : la durée de vie de 25 ans est liée à la durée de vie des équipements et au financement bancaire. A la fin des 25 ans, plusieurs solutions possibles : un démantèlement de l'installation, un renouvellement des équipements, une diminution ou une augmentation de la production. Il a été précisé que si le site doit être arrêté et démantelé, en général les coûts de démolition sont payés par la valorisation des matériaux (acier, etc.).

Questions diverses sur le process industriel

Quid de la valorisation des co-produits ?

Réponse du maître d'ouvrage : les opportunités de valorisation des coproduits sont en cours de qualification. Ils seront valorisés de façon similaire à leurs équivalents fossiles, c'est-à-dire en tant que carburant (diesel) et dans les processus de production d'essence (naphta). Le e-naphta peut aussi servir de carburant dans certaines centrales thermiques.

Les rejets éventuels de COV, de SOx, Nox :

Réponse du maître d'ouvrage : pas de COV, le procédé mis en œuvre n'implique pas de composés soufrés, donc pas d'émissions de SOx.

Les produits chimiques sur le site :

Quels autres produits chimiques présents sur le site :

Réponse du maître d'ouvrage : l'inventaire précis n'est pas encore fait, les deux stockages principaux seront les stockages d'e-méthanol et d'e-SAF.

La chaleur du process :

Que devient la chaleur ?

Réponse du maître d'ouvrage : plusieurs solutions de refroidissement sont à l'étude.

Le rendement de l'électrolyse :

Quel est le rendement de l'électrolyse ? Quelle est la puissance des auxiliaires ?

Réponse apportée : elle n'est pas encore déterminée mais est incluse dans les 650 MW. La puissance nécessaire aux opérations hors électrolyse est de 55 MW. Le rendement du procédé total est entre 2,5 et 3 kWh consommés pour 1 kWh produit.

Les solvants utilisés : Quels solvants utilisés sur le site? Quel cycle du solvant ?

Réponse du maître d'ouvrage : les études sont en cours, la quantité et la nature des solvants nécessaires ne sont pas encore déterminées.

Les fumées : Les fumées sont-elles réinjectées ?

Réponse du maître d'ouvrage : non pour le moment, nous envisageons que les fumées ne soient pas réinjectées dans les cheminées de Sylvamo. Elles seront traitées puis évacuées dans une nouvelle cheminée propre à l'installation de Verso Energy.

Les tuyaux : Quid de l'isolation de la tuyauterie ?

Les canalisations : Les canalisations pourraient-elles passer la Vienne ?

Réponse du maître d'ouvrage : le trajet des canalisations n'est pas encore connu, il est possible de suivre les canalisations existantes ou passer en dessous de l'obstacle via un forage dirigé ou un micro tunnelier.

Les déchets : le sujet du traitement des boues, ou seront-elles traitées ?

Réponse du maître d'ouvrage : une fois conditionnées sur site, les boues issues du traitement des effluents aqueux seront évacuées par camion par un opérateur de gestion de déchets agréé. Plusieurs filières de traitement sont envisagées : la valorisation énergétique et la valorisation matière.

Le rejet de CO₂ : le dossier de concertation évoque «*rejet minimum de CO₂ dans l'atmosphère*», quelle valeur ?

Réponse du maître d'ouvrage : la valeur de rejet de CO₂ n'est pas encore déterminée, à savoir que ce CO₂ n'est autre que le CO₂ d'entrée de Sylvamo donc de qualité biogénique et déjà rejeté actuellement.

Raccordement électrique du projet LiCHEN

Le principe de raccordement

Le choix de l'aérien :

Les tempêtes poussent à enterrer les lignes, pourquoi une ligne aérienne ?

Réponse de RTE : pour une distance de plusieurs kilomètres (6 km environ) en 400 000 volts, la réalisation en technique souterraine est bien plus complexe que pour des tensions plus faibles. A ce niveau de tension, les liaisons souterraines génèrent des courants parasites qui viennent diminuer leur capacité de transport d'énergie. De plus pour ce niveau de tension, le coût d'une liaison souterraine est 6 à 7 fois plus élevé qu'en aérien. Un tel surcoût est difficilement justifiable au regard du contexte local (espaces majoritairement agricoles, habitat peu dense, relief prononcé, ...).

D'autres sources d'énergies sont-elles possibles ? :

La Vienne permet-elle d'envisager une production hydraulique pour alimenter le projet ?

Réponse de RTE : il revient à Verso Energy de choisir les sources d'approvisionnement du site. A priori le débit de la Vienne ne permettrait pas de couvrir l'intégralité de la puissance nécessaire au fonctionnement du projet LiCHEN.

Le tracé de la ligne électrique

Le choix du tracé :

Quel tracé envisager ? Peut-on suivre la ligne existante, s'éloigner des habitations, surplomber les habitations ?

Réponse de RTE : la concertation intervient très en amont dans la vie du projet pour prendre en compte les remarques, questions et connaissances de la zone. A ce jour l'implantation du projet LiCHEN n'a pas encore été choisi par Verso Energy et le lieu de raccordement final n'est pas connu avec exactitude. RTE n'est donc pas en mesure de donner une idée précise du tracé. A ce stade du projet, le tracé n'est pas connu et toutes les options restent ouvertes. Les différents enjeux environnementaux, naturels et humains dont les aspects paysagers et patrimoniaux ont été au centre des échanges avec le public lors des ateliers participatifs des 15 mai et 5 juin. La mutualisation du tracé avec un ouvrage électrique existant sera étudiée et les bénéfices et inconvénients associés seront comparés aux autres solutions possibles afin de définir le fuseau de moindre impact.

Pourquoi ne pas faire un poste plutôt qu'une liaison aérienne ?

Réponse de RTE : la piste d'un nouveau poste n'est pas envisagée à l'heure actuelle. Une liaison aérienne occupe beaucoup moins de place, un poste nécessite entre 6 à 8 hectares. En comparaison l'emprise au sol d'une ligne se résume à l'embase de ses pylônes (10X10 m) soit 100 m2 pour chaque support.

Quid des compensations financières pour les propriétaires sur le tracé de la ligne, pour les communes ?

Réponse de RTE : les communes accueillant les lignes 400 000 volts bénéficient de taxes « pylônes ». En cas de passage d'un ouvrage sur les parcelles privées, RTE n'achète pas le foncier, les propriétaires restent propriétaires de leur terrain. RTE signe avec eux des conventions de servitude à l'amiable, des indemnités sont prévues, pour les pylônes et pour les surplombs.

Les impacts de la ligne. Exemple de propos : « *Son intégration paysagère et son évaluation en termes de nuisances directes et indirectes pour les riverains devra constituer un point de vigilance et d'études complémentaires* » (cahier d'acteur n°9).

Des arbres devront-ils être abattus ?

Réponse de RTE : pour raisons de sécurité et éviter tout risque d'amorçage, il est nécessaire de supprimer les arbres de haute tige situés à l'aplomb de la ligne (tout arbre supérieur à 6/7 mètres). Les buissons et les haies peuvent être maintenus.

Quelle distance entre les pylônes ? Quelle emprise de la ligne ?

Réponse de RTE : la distance entre 2 pylônes est de 300 à 500 mètres, la ligne envisagée est d'environ 6 km, soit une douzaine de pylônes environ. L'emprise de la ligne est de 50 mètres de large, soit 25 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne.

Quelle durée de vie des pylônes ?

Réponse de RTE : RTE entretient régulièrement ses ouvrages, il n'y a pas nécessité à les changer malgré leur âge.

Des enjeux à prendre en compte : une qualité paysagère peinte par Corot, des enjeux environnementaux et de culture locale autour de l'île de Chaillac (chemin de randonnée, ferme, activités écoles, découverte artisanat) ; ZNIEFF entre Chaumeix et la Vienne (chemin de randonnée, faune, flore, risque inondations dans le secteur) ; hameau du Mas, Chapelle d'Etricor.

Quelles mesures d'insertion environnementale pour limiter l'impact des pylônes ?

Réponse de RTE : à l'issue de la phase de concertation préalable, une autre phase de concertation dédiée aux ouvrages électriques sera enclenchée. La prise en compte de dimension paysagère est l'un des critères de quantification des impacts des différents fuseaux présentés. A l'intérieur du fuseau de moindre impact, la minimisation de l'impact paysager sera également étudiée, notamment par le choix de pylônes utilisés pour la liaison aérienne.

La question des impacts électromagnétiques sur la santé humaine et celle des animaux ?

Réponse de RTE : Un grand nombre d'expertises ont été réalisées ces 40 dernières années sur l'effet éventuel des champs électriques et magnétiques sur la santé des hommes et des animaux. Ces expertises ont permis d'établir des recommandations sanitaires qui constituent la base de la réglementation, en droit français 5000 V/m pour le champ électrique et 100 uT pour le champ magnétique. Les valeurs relevées pour une ligne de 400 000 volts à 100 mètres de distance sont 100 fois moins que le seuil réglementaire et sous la ligne 10 fois moins. A noter que la liaison serait éligible au plan de contrôle et surveillance des CEM, permettant de vérifier a posteriori par des mesures menées par des organismes indépendants que les seuils réglementaires sont bien respectés.

Y a-t-il un impact pour les élevages en dessous des lignes ?

Réponse de RTE : une ligne aérienne n'a généralement pas d'impact pour les vaches et autres animaux d'élevage, hormis quelques exceptions. Sur des stabulations par exemple où des problèmes d'humidité peuvent induire des courants parasites mais qui sont résolus dans la quasi-totalité des cas. RTE peut déployer des accompagnements spécifiques pour les agriculteurs rencontrant des difficultés de cet ordre.

Propositions formulées à la concertation :

Nous vous invitons à réfléchir à différentes hypothèses : raccordement du futur site industriel à un autre poste électrique que celui de Plaud, enfouissement de cette future ligne, doublement de la ligne électrique existante.

(cahier d'acteur n° 5).

Enjeux socio-économiques

L'attractivité du territoire

«Une région très mal desservie en terme d'emplois et d'activité» (avis n°17). «Avec un investissement de 2,2 Mds euros, il s'agirait du plus grand projet industriel jamais envisagé dans la région, et du site de production de carburant d'aviation durable le plus ambitieux à ce jour en France» (avis n°90). «Un grand plus pour notre région sur le plan économique» (avis n°75). «Il contribuera à l'accélération économique de tout le bassin de Saint-Junien» (avis n°12). «Très bon projet pour notre région et notre commune, enfin un projet de grande ampleur» (avis n°38).

Les emplois

La question des emplois a été un sujet prégnant dans la concertation.

Pour certains contributeurs, une véritable chance pour ce territoire avec des emplois nouveaux et la pérennisation des emplois de Sylvamo. Des retombées sur les commerces et services de proximité ont été soulignés. Exemple de propos : *«Très bon pour l'emploi dans le 87 et le 16» (avis n°30). «Le site amènera de l'emploi dans ce secteur» (avis n°15).*

Pour d'autres contributeurs, le sujet a suscité des questions sur la place de la sous-traitance, le chiffre d'emplois directs et indirects, la typologie des emplois, le niveau de rémunération. Le maître d'ouvrage a répondu en détaillant les catégories d'emplois et le chiffrage (120 emplois directs, 180 indirects, 1000 à 1800 emplois en phase construction).

La question du maillage local avec des emplois et formations professionnelles sur le territoire lui-même.

Réponse du maître d'ouvrage : le maître d'ouvrage lors de la réunion de synthèse du 17 juin, a présenté ses engagements dont les emplois locaux et les formations. Ces engagements sont présentés dans le corps du bilan après la synthèse des arguments du public.

La relativisation du nombre d'emplois créés, par certains contributeurs au regard de l'investissement financier consenti.

La question du ratio d'emplois créés en comparaison des autres projets de moindre ampleur portés par Verso Energy.

Réponse du maître d'ouvrage : doubler la taille du projet ne nécessite pas le doublement du nombre d'emplois.

La crainte d'emplois automatisés par la suite.

L'intérêt économique pour certaines professions (exemple des chaudronniers).

Proposition formulée à la concertation :

«Le département de la Haute-Vienne au titre de ses compétences, souligne l'importance du recours à l'emploi local et propose son accompagnement aux porteurs de projet en matière d'insertion» (cahier d'acteur n°9).

Les retombées fiscales

La quantification des retombées fiscales : Pourquoi un écart entre 400 000 euros et 1 million d'euros présentés à la concertation ?

Réponse du maître d'ouvrage : le projet est encore très en amont dans les études et le chiffre exact n'a pas encore été déterminé précisément. Une fourchette large est donnée.

Quelle part des budgets des collectivités concernées ?

Réponse du maître d'ouvrage : des retombées économiques plus précises seront calculées ultérieurement.

Impacts significatifs sur l'environnement

Avant-propos : la question des impacts du projet sur l'environnement est récurrente dans la concertation, y compris lorsque le projet lui-même n'est pas remis en question.

Exemple de propos : *«Heureux sur le plan économique, inquiet sur le plan écologique»* (question n°39). *«Attrayant sur le plan économique, toutefois la question de la sécurité des rejets atmosphériques dans l'environnement doivent rester la première préoccupation »* (question n°28).

La question des effets du projet LiCHEN sur l'environnement apparaît comme première thématique classée par ordre d'importance dans les 34 questionnaires sur internet.

Impacts sur l'environnement naturel

L'artificialisation des sols

La consommation d'espaces naturels et agricoles.

Exemple de propos : *«Le projet va à l'encontre des objectifs de protection de la biodiversité et du foncier agricole, inscrits dans la Loi Climat et Résilience»* (avis n°50).

La présence de milieux à protéger : plusieurs contributeurs ont souligné la présence d'une ZNIEFF dans les sites projetés pour l'implantation du projet.

Exemple de propos : *«Ce classement en ZNIEFF de type 1 «boisements de pente et végétations alluviales de Chaillac-sur-Vienne» devra nécessairement être pris en considération dans le cadre du projet, tant en termes de préservation des milieux que des espèces, zonage, mesures de protection»* (cahier d'acteur n°9). *«Le projet est situé à proximité d'une ZNIEFF de type 1 sans que l'analyse des impacts cumulés (lumière, bruit, pollution diffuse) sur cette zone à forte valeur écologique, ne soit détaillée»* (registre de Saillat sur Vienne et question n°75).

Réponse du maître d'ouvrage : Le maître d'ouvrage a indiqué qu'aucune décision de localisation précise n'était prise, que cette ZNIEFF pourrait le cas échéant servir de zone tampon et qu'à priori il n'était pas question d'y implanter des infrastructures. S'agissant de la localisation du projet, le maître d'ouvrage a indiqué la possibilité d'un foncier mis à disposition par l'entreprise Sylvamo ou des terrains appartenant à d'autres propriétaires fonciers avec lesquels des discussions étaient en cours.

La question de la préemption de terrains est posée au maître d'ouvrage.

Réponse du maître d'ouvrage : aucune préemption, les propriétaires fonciers seront dédommagés dans le cadre d'accords avec Verso energy.

Proposition formulée à la concertation :

Ne pas inclure la zone ZNIEFF dans le périmètre du projet (cahier d'acteur n°7).

Proposition formulée à la concertation :

Revoir l'emprise du projet pour garantir un éloignement suffisant vis-à-vis des zones environnementales protégées et du patrimoine naturel, paysager architectural et historique (île de Chaillac et chapelle d'Etricor) (cahier d'acteur n°5).

Les impacts sur les milieux naturels

L'intégration de la biodiversité comme enjeu central lié au projet.

Exemple de propos : *«Si la lutte contre le changement climatique se fait au détriment de la biodiversité, elle perd une grande partie de sa pertinence»* (cahier d'acteur n°6).

Le risque de pollution : la question des impacts sur la Vienne et le risque de disparition des espèces endémiques ; quelles garanties de non pollution des rivières et des sols ?

Réponse du maître d'ouvrage : LiCHEN aura une unité de traitement des eaux dédiée pour s'assurer de la compatibilité des rejets avec le milieu récepteur. Verso Energy mettra en place la démarche ERC si des enjeux liés à des espèces protégées venaient à être découverts.

La pression sur la forêt :

Réponse du maître d'ouvrage : il a indiqué que le projet ne repose nullement sur une consommation additionnelle de biomasse et ne conduira pas à une pression sur les ressources forestières de la région.

La dégradation de l'environnement écologique, la fragilisation des éco-systèmes, l'absence de compensation écologique.

La prise en compte des espèces protégées et l'intégration du paysage :

Réponse du maître d'ouvrage : la question pose des arbitrages à effectuer lors de l'implantation entre différents enjeux du projet : architecture versus enjeux faune/flore. Plus largement la conception devra tenir compte de plusieurs paramètres : environnementaux, humains et techniques. L'objectif est de concilier au mieux ces impératifs.

Les impacts sur l'air : la question de la pollution atmosphérique et sanitaire a été posée (présence de COV, dispositif de surveillance de la qualité de l'air).

Réponse du maître d'ouvrage : à ce stade les études sont encore en cours, ce qui est tout à fait normal dans le cadre d'une concertation préalable qui intervient en amont de la finalisation des études et de la définition précise du projet.

Impacts sur l'environnement humain

La dégradation du cadre de vie.

Exemple de propos : *«Nous avons choisi Saint-Junien pour son cadre, ce projet nous paraît incohérent au niveau écologique et du cadre de vie»* (avis n°71).

Le souhait exprimé que le maître d'ouvrage aille au-delà des normes environnementales pour garantir la santé et la sécurité des individus.

La nécessité d'apporter des garanties sur la qualité du cadre de vie des habitants (cahier d'acteur n°9).

L'intégration paysagère du projet.

Quel aspect physique du site ? Quelle est la localisation précise du projet ? Quel impact environnemental selon le foncier retenu ?

«Allons-nous voir l'usine» ?

Réponse du maître d'ouvrage : l'implantation du site n'étant pas déterminée, ce point n'est pas encore ferme. La grande majorité des bâtiments feront une quinzaine de mètres de hauteur, ils pourront être intégrés au paysage derrière des merlons, murs végétaux, barrières. Certains équipements (colonnes de distillation, colonnes de capture de CO₂) pourront atteindre 50 à 60 m de hauteur et seront visibles de plus loin, une intégration paysagère cohérente sera mise en place.

Le besoin de zone végétalisée comme zone tampon pour limiter les impacts visuels du projet ; la demande de murs végétalisés à privilégier ; localiser les bâtiments administratifs près des habitations.

Quelle hauteur des bâtiments ?

Réponse du maître d'ouvrage : le projet se constitue en grande majorité (90% de l'emprise au sol) de bâtiments de 10 à 20 mètres et de quelques équipements émergents (colonnes de distillation, colonnes de capture de CO₂) qui pourraient atteindre 30 à 60 mètres.

Proposition formulée à la concertation :

«Acheter à proximité une même surface et entièrement boisée pour diminuer et gérer les impacts négatifs» (question n°39).

Réponse du maître d'ouvrage : nous prenons en compte cette suggestion, l'aménagement des espaces n'étant pas encore déterminée.

Le choix des matériaux : Quels matériaux possibles, béton, revêtement ?

Réponse du maître d'ouvrage : certains matériaux sont obligatoires pour raison de sécurité, il sera possible de recouvrir ces matériaux par endroits de revêtements esthétiques.

Des éléments de paysage et de cadre de vie à prendre en compte :

Le patrimoine architectural avec la présence de la chapelle d'Etricor ; au sud des terrains sur Saillat un lotissement, un plan d'eau, des jeux pour enfants, un parcours sportif ; une zone boisée à l'est du site.

L'éclairage nocturne :

La question de la limitation de l'éclairage nocturne a été posée.

Réponse du maître d'ouvrage : l'éclairage extérieur serait limité au strict nécessaire pour la sécurité des biens et des personnes, plusieurs mesures sont habituellement mises en place pour limiter la pollution lumineuse : éclairage dirigé vers le sol, éclairage LED, modes automatiques....

Les nuisances sonores et olfactives

Des riverains habitant à proximité des sites identifiés pour le projet ont manifesté leur inquiétude au regard de possibles nuisances sonores et olfactives. La question a été posée sur la nature des dispositifs d'insonorisation de l'usine et des mesures prises par le porteur de projet ainsi que des garanties pour les riverains.

Réponse du maître d'ouvrage : il a indiqué que le projet ne présentait aucune nuisance olfactive et que les nuisances sonores faisaient l'objet d'une réglementation avec un plafond de décibels à ne pas dépasser. Le bruit en limite de propriété est de maximum 60 dBA à 1 mètre et il faut respecter le principe d'émergence (+ 3 dBA par rapport aux points d'émergence). 60 dBA correspond en termes de niveau sonore à une conversation normale. Il a été précisé que certains bâtiments (exemple administratifs) pourraient être implantés près des habitations les plus proches. Il s'est aussi engagé à étudier la possibilité d'aller au-delà de ces exigences réglementaires pour prendre en compte l'inquiétude exprimée.

Il est souligné le manque de modélisation sonore pour les phases de fonctionnement normal du site (registre de Saillat).

La dépréciation immobilière :

La question a été posée en réunion publique du 16 avril au maître d'ouvrage sur les mesures pour faire face à la dépréciation immobilière.

Réponse du maître d'ouvrage : concernant l'impact foncier et la valeur immobilière, c'est une question qui revient systématiquement dans la conduite de projets industriels et nous avons des éléments concrets à ce sujet. A Landivisiau, en Bretagne où une centrale a été construite récemment, les prix de l'immobilier ont augmenté à partir du démarrage de la construction. Avec 1500 personnes en phase chantier, il y a eu immédiatement une augmentation de la demande de logements et cela a entraîné une pression à la hausse sur l'immobilier local. Si à l'inverse Sylvamo venait à disparaître, on assisterait très probablement à une chute brutale de la valeur immobilière dans la commune.

Il est souligné par un autre contributeur que les deux projets mis en parallèle n'ont aucun rapport et que la population de Saillat continue à diminuer depuis 10 ans malgré la présence de sites industriels.

L'impact de la phase chantier :

Est-ce qu'une étude d'impact du trafic a été menée sur la phase chantier : voies circulation, volume trafic, fréquence.

Réponse du maître d'ouvrage : cela fera partie de l'étude d'impact intégrée au dossier d'autorisation environnementale, l'étude comportera une étude de tracé et déterminera les passages.

Des études plus détaillées seront nécessaires pour le dépôt d'un permis de construire et d'un dossier de demande d'autorisation environnementale, notamment sur les aspects bruit.

Exemple de propos : «*Les impacts environnementaux au regard des pollutions dues aux émissions et à la gestion des déchets devront être évalués et compensés*» (cahier d'acteur n°9).

Risques industriels

Les risques industriels liés au projet LiCHEN

La qualification SEVESO :

La question de la caractérisation du projet LiCHEN en site Seveso a souvent été posée.

Réponse du maître d'ouvrage : il a indiqué que l'inventaire des substances en présence, sur base duquel est défini le statut Seveso n'est pas encore fait car les études ne sont pas assez avancées. Toutefois nous supposons que le projet atteindra à minima le niveau Seveso seuil bas. Certains riverains ont posé la question du niveau de sécurité pour les habitants à proximité immédiate du projet, des périmètres de risques, quel protocole de sûreté.

Pourquoi ajouter des risques Seveso en porte du PNR ?

Les risques encourus : plusieurs contributeurs interrogent les risques physico-chimiques, les capacités de stockage de l'hydrogène et du e-SAF, de produits chimiques sur site, le risque de pollution, le risque d'explosion, quel SDIS associé ?

Réponse du maître d'ouvrage : les études techniques et environnementales, ne sont pas suffisamment avancées pour répondre aujourd'hui à ces questions. Notamment l'étude de dangers qui est requise pour l'instruction des autorisations administratives et le permis d'exploiter.

Deux associations environnementales ont produit des cahiers d'acteur et plusieurs contributions écrites, dans lesquels elles posent des questions très précises sur les procédés utilisés et leurs impacts (cahiers d'acteur n°1, 6, et 7).

Des précautions particulières seront-elles à prendre ?

Réponse du maître d'ouvrage : il a indiqué que certaines mesures peuvent être imposées dans le cadre du PPI.

La répartition des risques selon les différentes unités industrielles.

Réponse du maître d'ouvrage : A la question posée de l'identification des plus gros risques chimiques, le maître d'ouvrage a indiqué qu'il était trop tôt pour hiérarchiser les risques, même si tous les procédés existent déjà et ont été mis en œuvre à l'échelle industrielle.

Question des modifications éventuelles des habitations voisines et leur prise en charge.

Réponse du maître d'ouvrage : nous n'envisageons pas de modification des habitations des riverains, ni de renforcer les vitres ou les toitures. La modélisation des risques est conçue pour que l'ensemble des effets soit contenu à l'intérieur du site. Nous dimensionnons le foncier dès le départ pour éviter ce genre de situation.

Que signifie impact résiduel ?

Réponse du maître d'ouvrage : cela correspond au niveau de risque qui subsiste après la mise en place de toutes les mesures de protection (barrières passives, dispositifs incendie...).

L'information à la population locale sur les risques de l'entreprise a été questionnée.

Réponse du maître d'ouvrage : il a précisé envisager la mise en place de Comités Locaux d'Information et de Concertation pour instaurer une culture du risque, en faisant se rencontrer tous les acteurs concernés.

La remarque a été faite sur la nécessité d'associer les associations environnementales dans ces instances (lettre du public du 18 juin). La fréquence des contrôles réglementaires a été posée ; intervention du CODERST, quelles préfectures ?

Réponse du maître d'ouvrage : des contrôles selon les autorisations obtenues dans le cadre de la réglementation des installations classées. Les départements impliqués sont la Haute-Vienne et la Charente avec les entités qui en découlent.

Les impacts cumules du projet LiCHEN avec les industries présentes

Exemple de propos : *«Les riverains seront pris en étau entre deux sites à risques, ce qui est inacceptable pour la qualité de vie, la santé, la sécurité»* (avis n°50)

Des questionnements sur le cumul de dangers.

Réponse du maître d'ouvrage : dans le cadre de l'étude dangers, les cumuls de dangers internes et externes sont analysés. Les règles de cumul sont intégrées dans les études, validées par la DREAL. Un PPRT existe déjà et sera complété. Ce type d'analyse fait partie de l'étude de dangers dans laquelle les aléas seront cartographiés. *«Comment prend on en compte la présence potentielle de deux sites Seveso côte à côte ?»* (atelier du 5 juin). Quelle sera l'évolution avec le classement Seveso des sites de production actuels ?

Réponse du maître d'ouvrage : nous ne sommes pas encore assez avancés dans nos études pour identifier précisément le classement de l'usine et son éventuel impact sur le statut réglementaire des activités industrielles alentour.

La prise en compte du projet LiCHEN par Sylvamo.

Sylvamo devra t-il prendre en compte le projet LiCHEN en matière de sécurité ?

Réponse du maître d'ouvrage : Sylvamo devra évaluer comment LiCHEN pourrait impacter ses dispositifs de sécurité, cette évaluation fera partie d'une étude à transmettre à l'administration sous forme d'un porter à connaissance.

Proposition formulée à la concertation :

«Que ce projet soit suspendu dans sa forme actuelle et fasse l'objet d'une étude indépendante plus poussée sur ses impacts cumulatifs, et que soient envisagées des alternatives plus respectueuses du territoire et des habitants» (avis n°50).

Demande formulée à la concertation :

publier une étude de dangers incluant les effets domino, cartographier les scénarii accidentels, mettre à jour le PPRT, publier une analyse inter-sites notamment en lien avec Sylvamo et assurer une réelle transparence sur les dispositifs de contrôle et de limitation des impacts (registre de Saillat).

Réponse du maître d'ouvrage : à ce stade les études dont les études de danger sont encore en cours, la concertation préalable intervenant en amont de la finalisation des études et de la définition précise du projet.

Impacts significatifs sur l'aménagement du territoire

L'insertion de Verso Energy dans le territoire :

Comment Verso Energy s'intègre au territoire ? Soutien financier aux associations ?

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy anticipe des retombées entre 400 000 et 1 000 000 d'euros. Cette estimation et sa répartition entre les différentes instances locales restent à préciser lors des études avec l'administration. Verso Energy veut devenir une entreprise locale en lien avec son territoire.

Le projet et la planification du territoire : «*Un projet non inscrit dans les PLU, PLUI, PCAET*» (cahiers d'acteur n°6 et 10). «*Ce projet s'inscrit dans une dynamique plus large qui mobilise les communes voisines, les acteurs économiques, les habitants. LiCHEN est un catalyseur de coopération territoriale et nous sommes prêts à jouer pleinement notre rôle dans cette aventure collective*» (cahier d'acteur n°4).

La question de la mise en conformité des documents d'urbanisme.

Il a été demandé si le projet LiCHEN avait donné lieu à délibérations communales et/ou communautaires.

Réponse du maître d'ouvrage : il a répondu non.

Il est évoqué l'absence de contreparties claires pour les collectivités locales ou les habitants.

Le projet et les infrastructures

Quels impacts sur les TEC, les écoles et crèches ?

Réponse du maître d'ouvrage : le projet devrait générer en phase d'exploitation 300 emplois directs et indirects, susceptibles indirectement de faire évoluer à la hausse les besoins en infrastructures.

Est-il prévu des aménagements d'infrastructures routières dans le cadre du projet ?

Réponse du maître d'ouvrage : l'e-SAF sera évacué par train donc sans impacter les infrastructures routières.

La question du logement des travailleurs.

Le projet et la Loi ZAN

La question du décompte des emprises du projet au titre de la Loi ZAN : la question est clairement posée au maître d'ouvrage, quelle est la garantie que les surfaces ne seront pas décomptées du potentiel communal et seront imputées au niveau national et/ ou régional.

Réponse du maître d'ouvrage : Verso Energy s'engage à ne pas faire le projet LiCHEN sur du quota communal, les demandes au niveau du SCOT, au niveau régional et national sont en cours.

Solutions alternatives

Qu'en est-il des avions électriques, des panneaux solaires sur les avions ?

Réponse du maître d'ouvrage : à l'heure actuelle (2025), l'avion électrique est encore à un stade expérimental ou pré-commercial, principalement réservé à des vols courts avec peu de passagers. Les panneaux solaires sur les avions sont une technologie intéressante mais très limitée actuellement, principalement réservée à la recherche, aux démonstrateurs et aux drones.

La nécessité de stocker dans le sol et le sous-sol le CO₂ biogénique pour atteindre la neutralité carbone en 2050.

Impacter le coût environnemental sur le prix des billets d'avion.

Modalités de la concertation

Le dispositif de concertation préalable

Les réunions publiques et rencontres de proximité

A l'issue de la réunion d'ouverture, une association environnementale a adressé aux garant.e.s une contribution, pour remettre en question le dispositif de concertation. L'un des arguments principaux était l'absence de réunion consacrée à la question de l'opportunité du projet. Les garant.e.s ont produit une réponse écrite publiée sur le site de la concertation. Ils rappellent le champ de la concertation préalable, les principes de la CNDP, la possibilité de faire évoluer le dispositif de concertation si nécessaire pour la bonne information et la participation du public. Ils indiquent également que cette demande intervenait en tout début du processus de concertation de 2 mois et demi.

La satisfaction exprimée sur l'organisation des réunions publiques par certains contributeurs. Exemple de propos : « *J'ai participé à des réunions qui m'ont plu* » (avis n°101). « *je regrette de n'avoir pu assister aux premières réunions, celle d'hier (17 juin) était très intéressante* » (avis n°99).

Des regrets exprimés par d'autres contributeurs en termes d'organisation des réunions sur :

- L'absence d'une réunion dédiée aux associations environnementales ;
- L'intervention des élus du territoire en début de concertation pour exprimer leur soutien au projet LiCHEN ;
- Ne pas avoir donné la place à la table aux personnes qui ont relevé les contradictions du projet ;
- L'atelier du 5 juin sur l'intégration paysagère du projet (besoin d'identifier les contraintes de l'industriel, manque de projections 2D ou 3 D) ;
- La rencontre avec le lycée E.Vaillant regardée par un contributeur comme une opération de lobbying ;

Réponse du maître d'ouvrage : l'intervention au lycée 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.

- La localisation du stand à la foire de Saint Junien.

Réponse du maître d'ouvrage : il était le fait du placier.

- L'absence de partage des documents supports en amont de la réunion du 17 juin.

Une demande a été formulée aux garant.e.s par une association environnementale pour présenter en réunion de synthèse son cahier d'acteur. Les garant.e.s ont répondu par écrit que le choix sur cette réunion avait été de favoriser 4 temps d'échanges avec tous les publics présents, ces temps étant propices à une intervention de cet acteur au même titre que toute autre intervention.

Les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage dans la concertation

Le délai de réponse : Il a été souligné par certains contributeurs les délais longs, de réponse aux questions posées, questionnant la rigueur du maître d'ouvrage dans le processus participatif. La remarque a été faite aux garant.e.s par une association environnementale.

Les garant.e.s ont par écrit partagé leur même analyse de cette situation et adressé une demande officielle au directeur général de la société Verso Energy.

La précision des réponses : exemple de propos : « *Pourquoi dit-on toujours que c'est trop tôt pour répondre ?* » (atelier du 5 juin).

Réponse du maître d'ouvrage : la concertation se déroule en phase très amont du projet. A ce stade de nombreuses décisions ne sont pas encore arrêtées et plusieurs études techniques, environnementales, logistiques ou économiques sont encore en cours ou à venir.

Il est donc prématuré de donner des réponses précises sur certains points tant que ces analyses n'ont pas été menées et validées.

Demande formulée à la concertation :

Il a été demandé sur la plateforme en toute fin de concertation une prolongation de celle-ci, en lien avec les difficultés de délais de réponses (question n°59).

Réponse du maître d'ouvrage : la concertation préalable sera continuée par une concertation continue et une enquête publique.

Le dossier de concertation

Il est souligné des erreurs dans le dossier de concertation, jugées par le contributeur comme un manque de rigueur scientifique ; adaptation du lexique, actualisation des données du trafic aérien, erreurs de graphiques. Le maître d'ouvrage a reçu les remarques, justifiant certaines formulations ou simplifications du contenu dans un but de pédagogie du document, et reconnaissant des erreurs pour d'autres à prendre en compte afin d'améliorer la qualité des documents.

Exemple de propos : *«En l'état de nombreux éléments structurels essentiels à une appréciation éclairée des risques environnementaux et sanitaires sont absents ou insuffisamment détaillés»* (registre de Saillat).

Une demande a été formulée de clarification du contour des sites potentiels d'étude pour l'implantation des unités industrielles. Le maître d'ouvrage a apporté des éléments de précision en opérant un zoom sur la carte du dossier de concertation.

Le site internet de la concertation

Un contributeur a souligné la mise en ligne tardive des supports de présentation après la réunion du 17 juin.

Les études et informations produites

Demande d'études : Un contributeur a demandé que soient partagés avec le public, les résultats de l'étude sur les effets du changement climatique sur le projet (cahier d'acteur n°1). Le maître d'ouvrage a produit ces conclusions à la demande des garants. Ce même contributeur a demandé que soit produit le bilan carbone réalisé selon la méthodologie de l'ADEME.

Réponse du maître d'ouvrage : certaines données d'entrée de ce bilan carbone relèvent de données confidentielles et encore en étude.

Quelles informations confidentielles n'ont pas été données et pourquoi ?

Le principe de concertation

Il a été souligné par des contributeurs l'importance à débattre des grands projets industriels sous l'égide de la CNDP.

Exemple de propos : *«Une concertation qui doit permettre d'amender de manière sensible et visible le projet». «Merci pour cette consultation, j'espère qu'elle aura un réel impact et n'est pas simplement un simulacre de démocratie»* (avis n°95).

Demande formulée à la concertation :

Prendre en compte les avis des riverains à égalité avec les intérêts économiques du maître d'ouvrage (avis n°50).

La question de comment est assurée précisément la maîtrise d'ouvrage a été posée (registre de Saillat).

Réponse du maître d'ouvrage : il n'y a pas eu d'assistance à maîtrise d'ouvrage mobilisée pour accompagner Verso Energy durant cette concertation et Verso Energy restera l'interlocuteur privilégié pour toutes autres suggestions.

La concertation du public post concertation préalable

Le besoin d'associer la population au contrôle et à l'information a été exprimé, ainsi qu'une demande d'information régulière sur ce projet et son évolution, une attente forte sur la transparence méthodologique, la gestion des impacts environnementaux et l'encadrement réglementaire du projet.

Les demandes concernant les étapes après la concertation préalable.

Les propositions du public sur la phase de concertation continue :

- demande de newsletter de suivi du projet (avis n°17) ;
- mettre en place un petit comité local de coordination et de communication (3 ou 4 personnes par commune) qui assurerait un lien direct avec Verso Energy tout au long du projet, voire en cours d'exploitation si le projet aboutit. L'utilité d'avoir des interlocuteurs pour suivre l'évolution du projet de près et relayer les préoccupations du terrain (réunion de synthèse du 17 juin) ;
- mettre en place un comité de suivi pouvant faire des propositions intégrant les différents acteurs du territoire (lettre du public du 18 juin) ;
- demande de visite de chantier terminé avec explication détaillée du process ;
- intégrer les associations environnementales dans les CLIC envisagées par le maître d'ouvrage en phase d'exploitation (lettre du public du 18 juin).

Évolution du projet résultant de la concertation

La concertation n'a pas véritablement généré une évolution du projet. Néanmoins interrogé par le public sur l'utilisation du e-méthanol, le porteur de projet n'a pas écarté la possibilité d'étudier l'utilisation du e-méthanol produit, à destination du secteur du transport maritime, même s'il est indiqué que *«Le projet LiCHEN est conçu avant tout pour répondre à la demande urgente de l'aviation, mais le projet LiCHEN a un double potentiel de décarbonation, pour l'aviation comme le maritime, que cela dépendra du cadre réglementaire futur, des usages industriels et de l'évolution du marché»* (réunion du 16 avril).

Les engagements des co-maîtres d'ouvrage dans la concertation préalable :

A la faveur de la réunion de synthèse du 17 juin, les co-maîtres d'ouvrage ont présenté au public leurs engagements à l'issue de la phase de concertation préalable :

LES ENGAGEMENTS DE VERSO ENERGY :

- Favoriser l'emploi local, en ciblant 30% d'investissements régionaux, travail avec les deux CCI de Charente et de Haute-Vienne, réaliser un guide local destiné aux 1500 personnes mobilisées durant les travaux, un guichet emploi unique chez France-Travail pour la phase chantier et pour la phase exploitation, le développement de formations spécifiques dans les lycées techniques et écoles d'ingénieurs de la région pour accompagner l'émergence d'une filière autour des carburants durables ;
- Prévoir un système de traitement des eaux performant pour garantir une qualité de rejets conforme aux meilleurs standards du secteur ;
- Travailler avec un architecte et un paysagiste pour l'insertion paysagère (merlons paysagers, bardages ou murs végétalisés), pour minimiser l'impact visuel du site ;
- En matière de bruit, réaliser des mesures acoustiques chaque année et en publier les résultats. Suite à l'engagement en réunion d'ouverture d'étudier la possibilité d'aller au-delà des exigences réglementaires, le maître d'ouvrage a apporté des éléments de précision en réunion du 17 juin : prévoir une marge suffisante dès la conception du projet pour garantir le respect du seuil *«sans être juste à la limite»* ; *«nous pourrons étayer tout cela dans le cadre de la phase d'étude acoustique à venir»* ;
- Trafic lié au chantier : mener une étude pour définir des itinéraires de déviation afin de réduire les nuisances pour les riverains. S'engager à un nettoyage régulier des voiries, en particulier en période hivernale où les engins peuvent salir les routes ;
- Mettre en place des Comités Locaux d'Information et de Concertation (CLIC) avec deux réunions par an ouvertes aux riverains, élus, industriels, administrations ou associations. Ces réunions permettront de présenter les dispositifs de sécurité en place et de répondre aux préoccupations ;

- Être transparents sur le plan HSE (Hygiène, Sécurité, Environnement) et le faire évoluer en fonction des besoins et des demandes du territoire.

LES ENGAGEMENTS DE RTE :

- Intégrer dans les études pour la définition des fuseaux de passage pour la liaison électrique aérienne les points d'attention, les sites sensibles et zones remarquables identifiés par les participants lors de l'atelier du 15 mai ;
- Étudier toutes les options de tracés possibles pour raccorder le site, notamment les options qui suivraient les infrastructures existantes : telles que les lignes électriques déjà en service et les infrastructures routières structurantes du territoire comme la RN 141 ;
- Sur la thématique spécifique des champs électromagnétiques, proposer la mise en place d'un plan de contrôle et de surveillance des émissions générées par la future ligne électrique. Ce plan aura pour objectifs de : vérifier la conformité des niveaux d'exposition avec la réglementation en vigueur et publier ces données en ligne de manière accessible et transparente, afin que la population puisse s'en informer librement.

Demande de précisions et recommandations aux maîtres d'ouvrage

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : «Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation» (L121-16 CE). Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s, le responsable du projet décide du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Durant cette concertation, le porteur de projet s'est efforcé de répondre aux questions posées. Cependant, certains questionnements présentés par le public requièrent des compléments et/ou des éclaircissements.

Cela concerne les thèmes et sujets suivants :

- Communiquer les conclusions de l'étude du bilan carbone préliminaire et fournir un bilan carbone prenant en compte la construction et le démantèlement ;
- Produire une analyse comparative chiffrée de la quantité d'énergie nécessaire pour les 3 filières de production de kérosène (fossile, bio-kérosène, e-kérosène) ;
- Préciser pour les projets photovoltaïques évoqués en réunions publiques, la puissance et le niveau de procédure en cours ;
- Préciser le chiffre d'émissions de CO₂ du secteur aérien à l'échelle de la France ;
- Répondre à la question posée en réunion de synthèse au maître d'ouvrage, portant sur la possibilité de rendre publiques certaines décisions et/ou grandes étapes sans attendre l'enquête publique ;
- Présenter le positionnement des maîtres d'ouvrage sur les propositions/demandes du public formulées pendant la concertation qui n'auraient pas obtenu de réponses précises pendant la concertation.
- Apporter des données comparatives sur les différentes solutions de raccordement électrique du projet ;
- Indiquer une fourchette haute et basse de la quantité de e-SAF stockée sur le site du projet ;
- Préciser la maturité de la technologie dite «PEM».

Recommandations des garant.e.s pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Si le maître d'ouvrage Verso Energy décide de poursuivre son projet, les recommandations suivantes concernent la manière dont le public doit continuer d'être associé, dans la cadre de la concertation continue.

Elles comprennent :

- Organiser une réunion publique de reddition des comptes, afin de présenter les enseignements retenus de cette concertation et justifier les choix et les évolutions envisagés à l'issue de cette dernière ;
- Communiquer un calendrier des études techniques et environnementales requises ;
- Partager avec le public les études techniques et environnementales au fil de leur avancement ;
- Maintenir opérationnel le site de la concertation préalable et la possibilité de déposer des contributions. Organiser sur le site une FAQ des questions posées durant la concertation préalable avec les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage ;
- Mettre en place une newsletter de suivi de projet et de la concertation ;
- Faire vivre la participation engagée avec le lycée E.Vaillant. Dans la recherche d'inclusion de publics jeunes, le maître d'ouvrage pourra envisager d'associer le conseil des enfants de Saillat.
- Partager le bilan de la concertation préalable avec les membres de l'instance de la concertation «Ferracci» ;
- Partager avec le public les résultats de la concertation «Ferracci» ;
- Mettre en place un outil permettant de garantir une communication de proximité entre le territoire et le porteur de projet ;
- Continuer à associer les organisations environnementales et capitaliser sur le travail d'analyse qu'elles ont produit durant la concertation ;
- Si le porteur obtient les autorisations requises, organiser une visite de chantier au public (demande formulée par un contributeur et acceptée par le maître d'ouvrage).

Liste des annexes

- Annexe 1 : tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s
- Annexe 2 : lettre de mission des garant.e.s
- Annexe 3 : entretiens étude de contexte

Annexe 1 : tableau des demandes de précisions et recommandations des garant.e.s

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse des maîtres d'ouvrage JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>1. Communiquer dans les meilleurs délais le choix de l'implantation définitive des installations.</i>			
<i>2. Communiquer au public les conclusions de l'étude du bilan carbone préliminaire et fournir au plus tôt un bilan carbone prenant en compte la construction et le démantèlement du projet LiCHEN.</i>			
<i>3. Produire une analyse comparative chiffrée de la quantité d'énergie nécessaire pour les 3 filières de production de kérosène (fossile, bio-kérosène, e-kérosène)</i>			
<i>4. Apporter des éléments sur les possibles synergies industrielles avec le site de Sylvamo.</i>			
<i>5. Préciser pour les projets photovoltaïques en développement évoqués par le porteur de projet, soit 4 en Charente et 3 en Haute-Vienne, la surface, la puissance, le niveau de procédure en cours.</i>			
<i>6. Préciser le chiffre d'émissions de CO₂ du secteur aérien à l'échelle de la France</i>			
<i>7. Répondre à la question posée en réunion de synthèse au maître d'ouvrage, portant sur la possibilité de rendre publiques certaines décisions et/ou grandes étapes sans attendre l'enquête publique</i>			

8. Le maître d'ouvrage présentera son positionnement sur les propositions/demandes du public formulées pendant la concertation qui n'auraient pas obtenu de réponses précises pendant la concertation.			
9. Apporter des données comparatives sur les différentes solutions de raccordement électrique du projet			
10. Indiquer une fourchette haute et basse de stockage de e-SAF sur le site du projet			
11. Préciser la maturité de la technologie dite «PEM»			
12. Afin d'éviter la construction d'une ligne électrique, la production d'énergie électrique sur place a-t-elle été étudiée ? Par exemple la construction d'une usine expérimentale ou la construction d'un ou deux SMR.			
13. Préciser qui supportera le coût du raccordement électrique : RTE ou Verso Energy			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
1. Organiser une réunion publique de reddition des comptes. Si le projet est poursuivi cette réunion devra amorcer le processus de concertation continue et permettra à la maîtrise d'ouvrage de partager avec le public les enseignements tirés de la concertation suite au bilan des garant.e.s.			
2. Communiquer la nature et la temporalité des études techniques et environnementales requises dans le cadre du projet LiCHEN.			
3. Partager avec le public les études techniques et environnementales au fil de leur avancement, permettant ainsi de répondre aux nombreux questionnements du public en concertation dont les réponses sont suspendues aux résultats de ces études .			

<p>4. Si la concertation continue est engagée, maintenir opérationnel le site de la concertation préalable et la possibilité de déposer des contributions. Organiser sur le site une FAQ des questions posées durant la concertation préalable avec les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage.</p>			
<p>5. Mettre en place une newsletter de suivi de projet</p>			
<p>6. Faire vivre la participation engagée avec le lycée E.Vaillant. Dans la recherche d'inclusion de publics jeunes, le maître d'ouvrage pourra envisager d'associer le conseil des enfants de Saillat.</p>			
<p>7. Partager le bilan de la concertation préalable avec les membres de l'instance de concertation qui sera mise en œuvre dans la concertation «Ferracci» sur l'aire d'étude et le tracé de moindre impact de la ligne électrique.</p>			
<p>8. Partager avec le public les résultats de la concertation «Ferracci»</p>			
<p>9. Dans la poursuite de la démarche, mettre en place un outil permettant de garantir une communication de proximité entre le territoire et le porteur de projet. Certains contributeurs ont fait des propositions concrètes de comité de suivi.</p>			
<p>10. Continuer à associer les organisations environnementales et capitaliser sur le travail d'analyse qu'elles ont produit durant la concertation.</p>			
<p>11. Si le porteur obtient les autorisations requises, organiser une visite de chantier au public (demande formulée par un contributeur et acceptée par le maître d'ouvrage)</p>			

Annexe 2 : lettre de mission des garant.e.s



Le président

Paris, le 18 octobre 2024

Madame, Monsieur,

Lors de la séance plénière du 2 octobre 2024, la Commission nationale du débat public (CNDP) vous a désignés garante et garant du processus de concertation préalable pour le projet « LiCHEN » d'infrastructures de production de e-carburant porté par Verso Energy et RTE sur les communes de Saillat-sur-Vienne ou Etagnac (87, 16).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général sur ce projet qui comporte des impacts significatifs sur l'environnement et des enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques majeurs et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

La concertation préalable pour ce projet a été décidée en application de l'article L.121-8 du code de l'environnement. Comme le précise l'article L.121-9, « *lorsque la CNDP estime qu'un débat public n'est pas nécessaire, elle peut décider de l'organisation d'une concertation préalable. Elle en définit les modalités, en confie l'organisation au maître d'ouvrage et désigne un garant* ».

I. Rappel des objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large puisque l'article L121-15-1 du code de l'environnement précise que celle-ci doit permettre de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives (non seulement techniques), y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il est important que vos interlocuteurs et l'ensemble des parties prenantes aient connaissance des dispositions légales.

Au regard du dossier de saisine et de son instruction, j'attire votre attention sur les éléments suivants qui devront être rappelés aux maîtres d'ouvrage(MO) et qui nécessiteront une vigilance particulière de votre part :

- le site de production n'étant pas encore déterminé, les maîtres d'ouvrage (MO) doivent préciser les critères de détermination de l'implantation des sites sur les communes de Saillat-sur-Vienne et/ou Etagnac ;
- compte tenu de la complexité technique du projet, l'enjeu d'information du public et d'accessibilité de cette information délivrée est très important pour permettre le débat sur l'opportunité et les alternatives. Les MO doivent ainsi préciser les besoins auxquels ce projet répond et ses alternatives possibles. Quels dispositifs et quels acteurs comptent-ils mobiliser pour y parvenir ?
- les maîtres d'ouvrage envisagent des projets identiques sur d'autres sites en France (CarlHyng, OrCHyDé, DéZYR, ep'Hyne ReSTart). Il conviendra de nouer des synergies avec les garantes et garants de ces autres concertations pour tirer des retours d'expériences et rendre plus efficace la présente concertation ;
- les enjeux du projet devront être présentés au public, qu'il s'agisse du captage de CO₂ dont l'infrastructure sera installée sur le site de la papeterie de Saillat-sur-Vienne alimentée par la chaudière à biomasse Sylvamo, ou des impacts environnementaux à prévoir (ressources en électricité et en eau prélevées dans la Vienne et rejets d'eau traitée), les risques industriels identifiés tels que le risque d'incendie et d'explosion, les nuisances liées au chantier (terrassment, passage d'engins, déblais, circulation de camions, etc.), les risques liés à la manipulation, au stockage et au transport de ces gaz;
- le sujet du trafic lié au transport du CO₂ entre les différents sites : selon la localisation du projet retenu, il pourrait provoquer plus ou moins de nuisances sur l'environnement et/ ou sur les habitations alentours.

Vous devez faire des préconisations très précises aux maîtres d'ouvrage (MO) quant à la mobilisation des publics. Le périmètre de la concertation devra notamment tenir compte des deux sites d'implantation des infrastructures. Une attention particulière devra être portée envers les publics les plus éloignés et potentiellement concernés pour qu'ils soient informés, et travailler avec les MO pour qu'il mettent tout en œuvre pour leur faciliter l'accès aux espaces de débat.

II. La définition des modalités et du périmètre de la concertation préalable et son déroulement

La définition du dossier, des modalités, du périmètre et du calendrier de la concertation revient à la CNDP (art. L. 121-8 et R. 121-8 CE). L'organisation pratique de la concertation revient, quant à elle, au maître d'ouvrage.

Dans le cadre des articles L.121-8 et R.121-8 du code de l'environnement, il appartient à la CNDP de définir les modalités et la durée de la concertation, ainsi que de valider le calendrier et le dossier proposés.

L'étude de contexte, c'est-à-dire l'analyse précise du territoire, des enjeux du projet et des publics spécifiques est la première étape que vous avez à réaliser. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés (notamment riverains, associations environnementales, syndicats professionnels, acteurs économiques, collectivités territoriales, services de l'État, etc.) afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il apparaît souhaitable de soumettre à la concertation, mais également les modalités d'information, de mobilisation et de participation les plus adaptées.

L'étude de contexte vous permettra de définir **les modalités de concertation adaptées**, naturellement en collaboration avec la CNDP. S'il est fortement souhaitable que les MO soient consultés sur vos propositions et préconisations, il appartient à la CNDP en séance plénière d'adopter les modalités, la durée et le calendrier de la concertation.

Vous réaliserez **une synthèse** de votre étude de contexte et de l'ensemble des échanges pour justifier vos propositions de calendrier, d'outils et support d'information et de participation. Cette synthèse, accompagnée du dossier et des modalités de concertation sera présentée à l'équipe de la CNDP un mois avant que le dossier et les modalités ne soient soumis à l'approbation du collège de la CNDP.

Le dossier de concertation des MO

Vous accompagnerez également les MO dans la constitution du **dossier de concertation**. Il doit être complet et compréhensible pour présenter au public les objectifs du projet, ses alternatives, ses caractéristiques, son opportunité et ses impacts (avantages et inconvénients).

Des éléments d'information émanant d'autres acteurs locaux doivent pouvoir être présentés au public afin qu'il bénéficie d'une information pluraliste et contradictoire sur le projet.

La concertation préalable

Il est important que vous indiquiez au MO la nécessité de réunir les moyens budgétaires et les ressources humaines nécessaires au bon déroulement de cette concertation.

La concertation ne peut s'engager moins de deux semaines après la validation des modalités par la CNDP. En effet, le public doit être informé au minimum 15 jours avant le début de la concertation de ses modalités et de sa durée par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieu(x) concerné(s) (**art. L. 121-16 CE**). Vous veillerez à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication, à leur éventuelle démultiplication et publication locale afin que le public le plus large soit clairement informé de la démarche de concertation.

En votre qualité de garante et garant, il vous appartiendra de veiller tout au long du dispositif à la bonne mise en œuvre organisationnelle de la

concertation déléguée aux MO, au respect par ce dernier des modalités proposées par vous et validées par la CNDP, ainsi qu'au respect des principes de la participation par l'ensemble des participantes et participants.

Rôle et missions des garant.e.s

Au-delà de la réalisation de l'étude de contexte et de la proposition d'un calendrier et de modalités d'information et participation précises, vous devez rester à disposition du public pour l'informer de ses droits.

Comme vous le savez, vous devez exercer votre mission dans le plus strict respect du principe de **neutralité et d'indépendance**. Il exige de n'avoir aucune attitude, acte ou intervention témoignant de votre prise de position quant au projet, aux arguments exprimés ou acteurs de cette concertation.

Toute préconisation, recommandation ou demande de complément au MO, en phase préparatoire et pendant le déroulement de la concertation, en matière d'information et de participation du public, doit lui être envoyé par écrit. Ces préconisations et demandes ont vocation à être publiques.

Conclusions de la concertation préalable

Vous devrez rédiger et publier votre bilan dans le mois suivant la fin de la concertation préalable.

Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, doit présenter la façon dont la concertation s'est déroulée. Il comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il présente la méthodologie préconisée et votre appréciation indépendante sur la manière effective dont le MO a organisé la concertation. Il doit intégrer la liste des questions du public restées sans réponse et vos recommandations aux MO pour améliorer l'information et la participation du public qui suivra la concertation préalable.

Ce **bilan**, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis aux MO qui le publie sans délai sur leur site ou, à défaut, sur celui des préfectures concernées par le projet (art. R.121-23 CE). Ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique.

La concertation s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par les MO aux enseignements de la concertation, aux questions du public et aux recommandations contenues dans votre bilan, **dans les deux mois suivant sa clôture** (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'Etat et publiée sur le site internet des MO. Il vous est ensuite demandé de transmettre à la CNDP **votre analyse quant à la complétude de ces réponses** au regard de vos demandes de précisions et recommandations. Un tableau à annexer à la décision vous sera proposé pour faciliter l'analyse.

Je vous demande d'informer les MO que, dans le cadre de l'article L.121-14 du code de l'environnement, **la CNDP désignera un.e garant.e pour garantir la bonne information et participation du public entre la réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique.** Cette nouvelle phase de participation continue se fondera pour partie sur vos recommandations, les engagements des MO et l'avis que la CNDP aura rendu sur la qualité de ces engagements.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Madame Monsieur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président



Signature numérique de

Marc PAPINUTTI

marc.papinutti

Date : 2024.10.18

18:24:45 +02'00'

Marc PAPINUTTI

Madame Marianne AZARIO

Monsieur Roland VERGER

Garant.e.s de la concertation préalable

LiCHEN _ e-carburant pour le secteur de l'aviation

sur les communes de Saillat-sur-Vienne et Etagnac (87,16)

[la commission nationale du débat public](#)

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Annexe 3 :entretiens étude de contexte

Les entretiens menés dans le cadre de l'étude de contexte par les garant.e.s ont été réalisés avec les acteurs suivants :

Mairies d'Etagnac et Saillat, police de l'eau 87, DREAL NA, CDC Porte Océane du Limousin, CDC Charente Limousine, département de la Charente, chambre d'agriculture de la Haute-Vienne, préfecture de la Haute-Vienne, sous-préfecture de Confolens, ADEME NA, chambres de commerce et d'industrie de la Charente et de la Haute-Vienne, SDIS 87, FNE Limousin, Charente Nature, GMHL, LPO Limousin, IRP Smurfit Westrock et Sylvamo, ACCA Saillat, Associations Familles Rurales, enseignants-chercheurs (université de Limoges, ENSMA, CNRS), association Territoire d'Industrie, EPTB Vienne, DREETS NA, FFB de la Charente, lycée E.Vaillant, industriel-économiste Cnam.

