



Création d'une unité de capture de CO₂ à Alizay
et d'un site de production de carburant d'aviation
durable à Petit-Couronne

Verbatim Concertation Projet DEZiR

du 13 janvier au 15 mars 2025

Réunion Publique DE SYNTHÈSE

PETIT-COURONNE

MARDI 11 mars 2025 de 18h00 à 20h00

Salle du Sillon

Participant.es : 100

GARANTS CNDP :

Philippe Bertran - Garant de la CNDP

Caroline Werkoff - Garante de la CNDP

Modérateur

Sébastien ALBERT

VERSO ENERGY :

Xavier CAÏTUCOLI - Président

Victor LEVY-FRÉBAULT – Directeur du développement

Camille PETIT – Cheffe de projet

RTE

Aurélia BELHOCINE – Responsable d'Études Concertation Environnement

Aymeric COTREL – Directeur des affaires publiques Normandie

Intervenants externes aux maîtres d'ouvrage :

Joël BIGOT - Maire de Petit Couronne

Richard GRÈGE - Administrateur et membre du Conseil scientifique de la LPE Normandie

Véronique BÉRÉGOVOY - Conseillère régionale de Normandie

Valérie RAI PUNSOLA - Normandie Énergie

Aline LOUISY-LOUIS - Vice-Présidente région Normandie

Coline COLBOC - BEA

Bernard LEROY, Président de l'agglomération Seine-Eure

Sébastien Albert - Modérateur

Mesdames et Messieurs, bonsoir à toutes et à tous.

Nous vous souhaitons la bienvenue dans cette très belle salle du Sillon, à Petit-Couronne, pour la réunion de synthèse de la concertation préalable qui s'est déroulée du 13 janvier au 15 mars.

Cette rencontre porte sur le projet DÉZiR.

Je me présente : Sébastien Albert, modérateur de cette soirée. Pour ceux d'entre vous qui ont assisté aux réunions précédentes, nous avons déjà eu l'occasion d'échanger. Mon rôle est d'assurer le bon déroulement de cette réunion, notamment le respect du temps de parole, ainsi que la fluidité des échanges entre les intervenants.

Pour ouvrir cette soirée, je donne la parole à notre hôte, Monsieur le Maire de Petit-Couronne, Joël Bigot.

Joël Bigot - Maire de Petit-Couronne

Merci.

Je tiens d'abord à vous souhaiter la bienvenue à toutes et à tous pour cette réunion de clôture organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public.

J'en profite pour saluer Madame Caroline Werkoff et Monsieur Philippe Bertran. C'est la deuxième fois que nous nous retrouvons dans cette salle du Sillon.

Ce projet suscite naturellement des questions et des interrogations. Nous étions d'ailleurs encore réunis vendredi dernier, en préfecture, à l'occasion du premier comité de pilotage du projet DÉZiR. Un projet que je soutiens pleinement.

Comme je l'ai déjà exprimé à plusieurs reprises, DÉZiR représente une opportunité majeure pour notre ville au sein de la métropole : un projet important sur le plan du développement économique, mais également en termes d'emploi. Petit-Couronne est aujourd'hui marquée par le développement de la logistique. Alors, voir émerger un projet industriel est une véritable satisfaction. Cela ouvre des perspectives, avec, à terme, une diversité d'emplois qui profiteront prioritairement aux habitants de Petit-Couronne, mais également à ceux de l'ensemble de la métropole.

Bien entendu, lors du comité de pilotage, des questions ont été soulevées, et c'est parfaitement normal et légitime. Il est sain qu'il y ait un débat, en particulier lorsque l'on parle d'une industrie de nouvelle génération, engagée dans la transition écologique.

Ce débat, sous l'autorité de la Commission nationale du débat public, est le bienvenu. Il garantit, comme je l'avais souligné dès notre première rencontre, une transparence totale sur le projet.

Je vous remercie de votre présence et vous souhaite à nouveau la bienvenue dans cette salle du Sillon, à Petit-Couronne.

Sébastien Albert - Modérateur

Merci, Monsieur le Maire, Joël Bigot, qui nous accueille ce soir.

Nous allons à présent donner la parole à Monsieur Xavier Caïtucoli, président de Verso Energy.

Xavier Caïtucoli - Président Verso Energy

Monsieur le Maire, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs,

Un grand merci à vous tous. Merci également à Madame Werkoff et Monsieur Bertran, garants de la Commission nationale du débat public. Merci de votre présence ce soir, ici, pour vous intéresser au projet porté par Verso Energy, le projet DÉZiR.

Être présents un soir de semaine, de 18 h à 20 h, témoigne de votre intérêt pour le territoire, d'une exigence démocratique qui honore Petit-Couronne et nous engage, nous, en tant que porteur du projet. Nous nous en félicitons.

Quelques mots, tout d'abord, pour vous rappeler qui nous sommes, même si vous commencez à bien connaître Verso Energy, depuis que le projet DÉZiR est devenu public sur votre territoire.

On présente souvent Verso Energy comme une entreprise industrielle du XXI^e siècle. Mais qu'est-ce que cela signifie ? Le XXI^e siècle est une époque où les choses évoluent à une vitesse sans précédent. La deuxième décennie n'a déjà plus grand-chose à voir avec la première, et encore moins avec les années 2000. Chaque année, chaque mois, chaque semaine, de nouvelles évolutions nous rappellent la nécessité d'accélérer nos transformations.

Le dernier «coup de pied aux fesses», si je puis dire, est venu récemment du Bureau ovale. Il a été brutal, mais il y en aura d'autres. Ces événements accélèrent la transformation du monde, non seulement sur le plan technologique, mais aussi sur le plan sociétal.

Être un industriel du XXI^e siècle, pour Verso Energy, cela signifie refuser de croire que le monde est figé. Lorsque nous développons un projet qui sera mis en service dans cinq ans, nous savons que le monde d'aujourd'hui ne sera plus celui de demain. Si l'on considère que rien ne changera d'ici là, alors il faut sans doute changer de métier ou de siècle.

Verso Energy s'est donc construit sur la base de cette conviction : celle de s'adapter à un rythme soutenu, à l'accélération des mutations que nous connaissons aujourd'hui.

Nous avons une mission, et nous nous y tenons : décarboner ce qui est le plus difficile à décarboner. Ce sont les fameux «secteurs difficiles à décarboner», comme on les appelle souvent, même si l'expression est un anglicisme approximatif. C'est la spécialité de Verso Energy : aller chercher la décarbonation là où elle est la plus complexe.

Pour relever ce défi, notre conviction est que l'électrification, à elle seule, ne suffira pas. Vous le savez, l'essentiel de la décarbonation repose sur l'électrification des usages. Les scénarios de transition prévoient qu'à horizon 2050, environ 80 % de la décarbonation de notre économie passera par l'électricité. Mais les 20 % restants, ceux des secteurs qui ne pourront pas être électrifiés, nécessiteront des solutions complémentaires, fondées sur des molécules vertes.

Ce sont ces molécules vertes qui joueront un rôle essentiel dans la décarbonation des secteurs comme l'industrie lourde, la métallurgie, ou encore le transport aérien. Ce sont ces secteurs que Verso Energy ambitionne de servir. C'est à partir de cette mission et de cette conviction que Verso Energy développe plusieurs projets en France et en Europe. Et en particulier, ici même, le projet DÉZiR, dont nous parlons ensemble depuis plusieurs semaines à Petit-Couronne.

Je ne sais pas si beaucoup d'entre vous rêvent, la nuit, de carburants de synthèse... Mais si nous devons imaginer un territoire idéal pour accueillir un tel projet, ce serait celui-ci. Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, nous sommes convaincus que Petit-Couronne est le site le plus adapté en France, et peut-être même en Europe, pour produire des carburants de synthèse.

Pourquoi ? Parce que nous y trouvons un tissu industriel dynamique et cohérent avec nos besoins, du CO₂ biogénique – c'est-à-dire un CO₂ qui n'a pas passé des millions d'années dans le sous-sol –, un accès direct au réseau électrique, ainsi qu'une capacité d'acheminement de nos carburants vers les zones de consommation.

Toutes ces conditions font de ce site un lieu unique pour développer un projet de cette nature. Nous sommes très heureux de pouvoir nous y implanter. Et pour cela, Monsieur le Maire, Mesdames et Messieurs les élus, je vous remercie à nouveau de votre accueil.

Vous verrez que Verso Energy est un industriel responsable, engagé à tenir ses promesses. Vous avez évoqué tout à l'heure la clôture de la concertation, ou plutôt la synthèse de cette concertation préalable. Mais cela ne marque en aucun cas la fin des échanges. Nous poursuivrons le dialogue, jusqu'à la mise en service du projet DÉZiR, et bien au-delà.

Nous nous installons ici pour longtemps. Monsieur le Maire, j'espère que vous apprendrez à nous apprécier, car nous sommes là pour plusieurs dizaines d'années.

Voilà ce que je souhaitais partager avec vous en introduction. Merci encore à toutes et à tous pour votre présence.

Sébastien Albert - Modérateur

Merci beaucoup, Monsieur Caïtucoli.

Nous allons maintenant entrer dans le programme de cette soirée. Comme je vous l'ai indiqué, l'objectif est de terminer aux alentours de 20 h, 20 h 05, puisque nous avons commencé à 18 h 05.

Au programme de cette réunion de synthèse :

Nous reviendrons tout d'abord sur les modalités de la concertation.

À cette occasion, nous laisserons la parole aux garants présents ce soir.

Nous ferons ensuite une présentation du projet DÉZiR, en bref, qui sera assurée par l'équipe de Verso Energy.

Un retour sur le déroulement de la concertation vous sera proposé, avec notamment la présentation des cahiers d'acteurs. Nous y reviendrons plus en détail un peu plus tard.

Ce soir, il y aura six présentations, qui nous permettront de faire un retour sur les principaux sujets abordés lors de cette concertation. Un temps d'échange vous sera également proposé, comme à l'habitude, d'une vingtaine de minutes. Vous pourrez y poser vos questions.

Nous présenterons ensuite les premiers engagements pris par Verso Energy, puis nous entendrons le regard final des garants sur cette concertation préalable.

Enfin, nous concluons cette soirée avec un point sur les prochaines étapes du projet DÉZiR.

Et comme toujours, nous vous inviterons à partager un moment convivial autour d'un buffet, pour poursuivre les échanges de façon informelle.

Alors, qui est présent ce soir pour travailler avec nous autour de la table ?

Du côté de la Commission nationale du débat public (CNDP), nous saluons la présence de Madame Caroline Werhoff et de Monsieur Philippe Bertran, garants de cette concertation, qui prendront la parole dans quelques instants.

Du côté de Verso Energy, sont présents Camille Petit, cheffe de projet DÉZiR, ainsi que Victor Lévy Frébault, directeur du développement de Verso Energy.

Et enfin, du côté de RTE, nous avons le plaisir d'accueillir Madame Aurélia Belhocine, responsable d'études concertation et environnement.

Sans plus attendre, nous allons maintenant aborder le cadre et le contexte de cette concertation. Je donne donc la parole à Madame Werkoff.

Caroline Werkoff - Garante de la CNDP

Plutôt que de revenir en détail sur les modalités de la concertation, je souhaite simplement rappeler, en quelques mots, le rôle des garants.

Nous représentons la Commission nationale du débat public (CNDP), une autorité administrative indépendante. Lors d'une concertation préalable – c'est-à-dire bien en amont du projet, à un moment où il est encore temps de discuter de son opportunité et d'examiner des alternatives –, nous avons deux missions principales.

La première est de veiller à la bonne information du public. La seconde est de garantir que le public puisse effectivement participer et donner son avis.

Cela passe par différents moyens. Par exemple, tous les documents qui ont servi de support à cette concertation préalable ont été relus par nos soins. Nous avons vérifié leur complétude et veillé à ce qu'ils soient diffusés correctement.

Nous avons également été présents lors de toutes les réunions publiques organisées dans le cadre de cette concertation, et nous avons systématiquement rédigé un compte rendu pour chacune d'entre elles.

À l'issue de la concertation, nous rédigerons un rapport de synthèse dans un délai d'un mois. Ce rapport sera ensuite remis au maître d'ouvrage, qui disposera de deux mois pour y répondre, en apportant des réponses aux questions et observations soulevées dans notre rapport.

Enfin, nous jouons un rôle de recours. Vous disposez de nos adresses mail – elles vous ont été communiquées tout au long de cette concertation – et nous restons à votre disposition, notamment durant la concertation continue. Si vous estimez ne pas avoir été correctement informés ou si vous considérez que vous n'avez pas pu participer dans de bonnes conditions, vous pouvez vous adresser directement à nous.

Monsieur Bertran, souhaitez-vous ajouter quelque chose ?

Sébastien Albert - Modérateur

Merci, Madame Werkoff.

Je vous invite à garder le micro pour le moment.

Nous allons à présent revoir, en bref, le projet DÉZiR, avec une présentation assurée par Camille Petit.

Je vais lui remettre la télécommande de la projection, ainsi que le pointeur laser, pour illustrer les différentes zones sur les écrans.

Camille Petit - Verso Energy

Présentation du projet DÉZiR

Bonsoir à toutes et à tous,

Je vous remercie d'être aussi nombreux ce soir, comme lors de nos précédentes réunions publiques.

Je vous propose à présent un petit détour par le projet DÉZiR. Vous avez sous les yeux une carte qui illustre le déploiement du projet. Celui-ci s'étend sur plusieurs communes, réparties sur deux départements : la Seine-Maritime et l'Eure.

Nous commençons dans l'Eure, sur la commune d'Alizay, qui accueillera l'unité de capture de CO₂ nécessaire au projet. Cette unité sera implantée sur la zone industrielle du Clos-Pré, accolée à l'installation de BEA (*Biomasse Énergie Alizay*). Le CO₂ extrait des fumées de BEA sera ensuite acheminé jusqu'à Petit-Couronne par une canalisation. Je reviendrai en détail sur cet aspect dans un second temps.

À Petit-Couronne, le projet prévoit l'implantation des autres unités nécessaires : l'électrolyse, la méthanolation, ainsi que l'unité de conversion Methanol-to-Jet.

L'unité de méthanolation accueillera à la fois l'hydrogène produit par électrolyse et le CO₂ acheminé depuis BEA. Ces deux composants permettront de produire du méthanol de synthèse. Ce méthanol sera ensuite transformé, dans l'unité Methanol-to-Jet, en kérosène de synthèse, qui sera acheminé vers les aéroports franciliens par une canalisation spécifique.

Pour revenir au début de la chaîne : la capture de CO₂ se fera sur une surface d'environ deux hectares, située entre la chaudière biomasse exploitée par BEA et la Seine. Pendant la concertation, nous avons travaillé avec un cabinet d'architectes afin de proposer une première insertion paysagère de cette unité de capture.

Sur l'image présentée, le périmètre dédié à la capture est entouré en noir. Les infrastructures en blanc correspondent aux nouvelles installations, tandis que celles en gris représentent les unités déjà existantes, exploitées par BEA et les autres industriels de la zone.

Concernant la canalisation : il s'agit d'une conduite d'environ 30 cm de diamètre, qui traversera six communes : Alizay, Igoville, Sotteville-sous-le-Val, Tourville-la-Rivière, Oissel et, enfin, Petit-Couronne. Elle sera enterrée à environ 1,20 m de profondeur, voire davantage lors du franchissement d'obstacles tels que la Seine. Cette canalisation sera entièrement souterraine.

À son extrémité, nous retrouvons le site destiné à accueillir les unités d'électrolyse, de méthanolation et de conversion Methanol-to-Jet. Ce site industriel appartient à la société DRPC (Dépôts de Petit-Couronne), exploitant les dépôts pétroliers du secteur. Ce site présente un atout majeur : il est connecté au pipeline LHP (Le Havre-Paris), qui achemine déjà les carburants, dont le kérosène, vers les aéroports franciliens.

Ce raccordement au LHP nous permet de limiter le trafic routier local, en évitant le transport par camion du kérosène produit.

Ce terrain présente également d'autres avantages stratégiques, notamment la proximité de la Seine, ressource en eau essentielle, ainsi qu'un accès à la capacité électrique disponible, estimée à 399 mégawatts, soutirés du poste électrique de Grand-Couronne, situé juste au sud.

Voici une esquisse type du site de production de carburant de synthèse. Vous y distinguez des bâtiments, ainsi que des unités industrielles plus techniques, regroupant l'ensemble des installations du projet.

Quelques chiffres pour illustrer le projet DÉZiR :

- BEA génère un gisement de CO₂ biogénique estimé à 350 000 tonnes par an.
- La capture prévue permettra de récupérer 95 % de ce CO₂, soit environ 334 000 tonnes par an, qui seront acheminées vers Petit-Couronne.
- En parallèle, les autres intrants nécessaires à la production de carburant incluent l'eau, indispensable à l'électrolyse, ainsi que l'électricité. La consommation nette d'eau est estimée à 100 m³ par heure.
- La puissance électrique réservée auprès de RTE est de 399 MW, tirée du poste de Grand-Couronne.
- À terme, la production de carburant de synthèse s'élèvera à environ 81 000 tonnes par an de SAF (*Sustainable Aviation Fuel*), soit du kérosène de synthèse.

Concernant les retombées économiques :

- La phase de chantier, prévue pour durer trois ans, mobilisera environ 800 personnes, avec un pic pouvant atteindre 1 400 personnes en phase de montage.
- En phase d'exploitation, le projet générera environ 250 emplois directs et indirects, dont une centaine de salariés directs.
- L'investissement total du projet est estimé à 1,3 milliard d'euros, dont 300 millions dédiés à l'unité de capture de CO₂.

En ce qui concerne le calendrier :

- La concertation préalable se termine le samedi 15 mars.
- L'année 2025 sera consacrée à la constitution des dossiers de permis (études environnementales, études de faisabilité, demandes d'autorisations).
- L'instruction de ces permis est prévue pour 2026, en parallèle des études techniques de détail.
- La construction pourrait débuter fin 2026, pour une durée estimée à trois ans. La mise en service est visée fin 2029, début 2030.

Un mot maintenant sur la concertation préalable que nous venons de mener :

Cette concertation a été organisée sous l'égide de la CNDP, en co-maîtrise d'ouvrage avec RTE, qui est responsable du raccordement électrique du site de DÉZiR à Petit-Couronne.

Pendant ces deux mois de concertation, un dispositif d'information a été mis en place :

- La publication d'avis légaux dans La Dépêche du Louviers et Paris Normandie.
- L'affichage en mairie.
- La création d'un site internet dédié.
- Une conférence de presse le 8 janvier, suivie de parutions dans la presse locale.
- La distribution de plus de 65 000 exemplaires du dépliant de synthèse par voie postale.

Ce dépliant contient un coupon préaffranchi permettant de poser des questions ou de déposer un avis, encore possible jusqu'à la fin de cette semaine.

Des dossiers de concertation (environ 80 pages) ont également été mis à disposition lors des réunions publiques et en mairie.

En termes de rencontres :

- 4 réunions publiques ont été organisées, dont deux à Petit-Couronne (réunion d'ouverture et réunion de synthèse).
- 2 rencontres de proximité, notamment à Oissel et au marché de Pont-de-l'Arche.
- Plusieurs ateliers thématiques ont eu lieu à Saint-Étienne-du-Rouvray, sur des sujets comme l'insertion paysagère, la gestion des risques industriels, les retombées économiques et la décarbonation du secteur aérien.

Quelques chiffres de participation :

- Une moyenne de 90 à 92 participants par réunion publique.
- Plus de 40 prises de parole enregistrées, hors ateliers.
- Une fréquentation élevée du site internet, avec plus de 50 contributions enregistrées (via les dépliant ou le site).

Nous avons également pu compter sur la participation de plusieurs partenaires :

- BEA, qui fournit le CO₂ biogénique.
- TRAPIL, en charge du tracé et futur exploitant de la canalisation.
- Normandie Aérospace, pour l'atelier sur la décarbonation de l'aviation.
- L'INSA de Rouen, sur le volet emplois et formation.
- Bureau Veritas et EGI, pour les études réglementaires.
- Le cabinet Boro Architectes, pour l'insertion paysagère.

En conclusion :

Nous avons mené à bien le programme de concertation validé avec les garants. La concertation ne s'arrête pas là : elle se poursuivra en concertation continue, même si les modalités précises restent à définir.

Les retours sur les documents, en particulier le dossier de concertation, ont été globalement positifs. Tous les supports et comptes-rendus sont disponibles sur le site internet, y compris les verbatim des réunions, que nous avons pris soin de consigner grâce à l'enregistrement audio.

Les échanges ont été constructifs, dans une ambiance sereine et respectueuse.

Au nom de Verso Energy, je vous remercie pour vos questions, vos remarques et vos préoccupations, qui nourrissent nos réflexions et alimentent le travail d'ingénierie et de conception de ce projet.

Nous sommes ravis d'avoir pu mener cette concertation à vos côtés.

Sébastien Albert - Modérateur

Merci, Madame Petit, pour cette présentation détaillée du projet DÉZiR.

Je vais récupérer la télécommande de la présentation et nous allons désormais passer à la séquence consacrée aux cahiers d'acteurs.

Avant de donner la parole aux différents intervenants, je vais vous expliquer ce qu'est un cahier d'acteurs.

Un cahier d'acteurs est une contribution libre et volontaire, rédigée par une personne morale, qu'il s'agisse d'une collectivité, d'une association ou d'une entreprise. Ce document exprime un positionnement argumenté sur le sujet de la concertation, en l'occurrence sur le projet DÉZiR.

Ces cahiers doivent respecter un format unique, ce qui garantit que chaque structure s'exprime dans les mêmes conditions. Une fois rédigés, ces cahiers d'acteurs sont déposés sur le site internet dédié à la concertation et contribuent à nourrir le compte rendu de la Commission nationale du débat public.

Le contenu de chaque cahier relève bien évidemment de la responsabilité de la personne morale qui le présente.

Ce soir, six cahiers d'acteurs seront présentés :

- La Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)
- Les Écologistes de Normandie
- La Région Normandie
- Normandie Énergies
- BEA (Biomasse Énergie Alizay)
- Seine-Eure Agglomération

Voici maintenant comment va se dérouler cette séquence : je vais inviter les représentants de chaque structure à me rejoindre, au fur et à mesure de leurs interventions. Chacun disposera de cinq minutes pour exposer de manière synthétique le contenu de son cahier d'acteurs.

Je me permettrai de vous signaler, une minute avant la fin de votre intervention, qu'il vous reste peu de temps afin de faciliter la gestion du temps de parole.

Nous commençons sans plus attendre avec Monsieur Richard Grèbe, que j'invite à me rejoindre.

Je vous donne le micro, Monsieur Grèbe. Vous avez cinq minutes. C'est à vous.

Richard GRÈGE - Administrateur et membre du Conseil scientifique de la LPE Normandie

Bonjour Mesdames et Messieurs,

Je suis Richard Grège, administrateur et membre du Conseil scientifique de la LPO Normandie.

Ce soir, j'interviens exclusivement pour aborder une thématique que l'on évoque peut-être un peu moins dans le cadre de ce projet, mais qui nous semble essentielle : celle de la biodiversité. Je ne m'exprimerai donc pas sur les autres aspects du projet DÉZiR, mais bien sur la question de l'impact potentiel sur la faune, et plus particulièrement sur l'avifaune.

Nous avons été alertés par des citoyens au sujet de ce projet, dont nous avons pris connaissance par la suite. Nous avons alors consulté les documents disponibles et mené une recherche dans la base de données Faune Normandie, afin de vérifier si le projet pouvait avoir un impact sur la biodiversité locale.

Concernant les oiseaux, nous avons relevé certaines données. En revanche, pour les autres espèces – mammifères, insectes, etc. – nous n'avons à ce stade aucune donnée spécifique. Compte tenu du calendrier très contraint, nous n'avons pas été en mesure de mener des investigations de terrain. Notre travail s'est donc limité à une recherche bibliographique.

Dans le cadre de cette recherche, nous avons identifié la présence du oedicnème criard, dont vous voyez une illustration à l'écran. Cet oiseau, que l'on qualifie de vinicole, est présent en Normandie pratiquement toute l'année, du mois de février jusqu'à octobre-novembre. Il s'agit d'une espèce inscrite à l'annexe I de la directive européenne Oiseaux.

On estime actuellement à environ 70 le nombre de couples nicheurs en Normandie, sous réserve de confirmation. Cet oiseau a des exigences écologiques très particulières pour sa reproduction : il privilégie des milieux ouverts, secs, caillouteux, avec une végétation rase. En Normandie, il niche également dans des cultures, comme le maïs, ce qui est bien documenté dans la littérature scientifique, notamment par Paul Géroutet.

Dans le cas qui nous occupe, des observations récentes ont été faites sur la parcelle située à proximité des citernes, où des jeunes individus ont été identifiés. Cela ne signifie pas que le nid est précisément localisé sur cette parcelle ou sur les zones cultivées attenantes, mais cela implique une vigilance accrue. Il est essentiel que l'étude environnementale à venir précise si le nid se situe ou non sur la zone concernée par le projet. Cette étude devra être particulièrement rigoureuse, car le territoire de l'espèce couvre un rayon de deux à trois kilomètres.

L'étude est d'autant plus délicate que cet oiseau a un comportement discret : ses manifestations sonores sont quasi exclusivement nocturnes et, en journée, il est extrêmement difficile à repérer. La prospection peut même s'avérer risquée, car on peut sans le vouloir piétiner un nid ou des œufs, tant ils sont mimétiques avec leur environnement.

Lorsque l'on observe cet oiseau de jour, il paraît totalement immobile, alors qu'il se déplace très lentement pour ne pas être détecté par ses prédateurs.

Concernant son régime alimentaire, le Vanneau criard se nourrit principalement d'insectes et d'invertébrés. Nous supposons qu'il bénéficie actuellement d'un environnement relativement préservé autour des citernes, où il y a peu d'activités humaines : pas de chasse, pas de circulation de piétons ni de chiens, uniquement des techniciens qui interviennent ponctuellement.

Il est aussi probable qu'il utilise les cultures de maïs alentour comme zone d'alimentation.

En conclusion, nous serons extrêmement vigilants sur la qualité de l'étude environnementale relative à cette espèce et sur les mesures qui seront prises pour garantir sa protection.

Merci de votre attention.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci beaucoup, Monsieur Grège, pour votre intervention. Nous allons à présent passer au deuxième cahier d'acteurs.

Nous laissons à présent la parole à Madame Véronique Bérégovoy.

Véronique BÉRÉGOVOY - Conseillère régionale de Normandie

Bonsoir à toutes et à tous,

Véronique Bérégovoy, conseillère régionale de Normandie. Ce soir, je m'exprime au nom d'un travail collectif, mené par les groupes écologistes de la Métropole Rouen Normandie, de la Région Normandie et de l'agglomération Seine-Eure.

Nous souhaitons vous présenter les principales observations issues de notre cahier d'acteurs.

En trente ans, le trafic aérien a été multiplié par quatre. Cette croissance a neutralisé les effets positifs des améliorations de l'efficacité énergétique. Aujourd'hui, les émissions de CO₂ du secteur aérien sont celles qui ont le plus augmenté en Europe, juste après celles des SUV.

La programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) rappelle que la maîtrise de la demande est le premier levier de la décarbonation. Ainsi, un véritable plan de réduction des émissions du secteur aérien en valeur absolue doit viser en priorité une baisse du trafic.

Croire en une solution exclusivement technique nous semble irresponsable. La modération des usages est indispensable dans le cadre de la lutte contre le changement climatique.

L'électrification des usages est évidemment un levier nécessaire, mais elle doit être utilisée à bon escient. Nous nous opposons à une consommation électrique débridée qui conduit à justifier le recours au nucléaire, trop coûteux, trop dangereux et trop long à mettre en œuvre.

Nous restons également très prudents sur les biocarburants, qui impliquent souvent des changements d'usage des sols. Ces impacts ne sont pas toujours intégrés dans les bilans d'émissions de gaz à effet de serre, ce qui donne une image faussement vertueuse de ces solutions pour la biodiversité.

La décarbonation des mobilités est un enjeu majeur de la lutte contre le réchauffement climatique. Pour rappel, le transport est le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre en France, représentant 30 % des émissions nationales.

Le secteur aérien, à lui seul, pèse 3 % de ces émissions. Nous nous interrogeons donc sur la pertinence d'investir 1,3 milliard d'euros dans un projet qui ne nous semble pas prioritaire au regard des enjeux actuels.

L'effort public et privé devrait être concentré sur le développement d'alternatives à la voiture individuelle (qui représente 53 % des émissions du secteur des transports) ainsi qu'au transport de marchandises par poids lourds, également fortement émetteur.

De plus, le projet DÉZiR justifie un doublement du trafic aérien dans les vingt prochaines années, alors que la priorité devrait être la réduction de ce trafic.

Nous souhaiterions savoir à quel moment seront réalisés les bilans en analyse de cycle de vie (ACV) pour toutes les phases du projet.

Ce projet est-il compatible avec un scénario dans lequel la France subirait un réchauffement supérieur à +3 °C d'ici 2050, avec plus de sécheresses et de canicules ? Existe-t-il un plan d'adaptation au changement climatique annexé à la conception du projet DÉZiR ? Nous rappelons qu'investir 1 € dans l'adaptation permet d'éviter 10 € de dégâts liés au dérèglement climatique.

Créée en 2021, votre entreprise Verso Energy a annoncé de nombreux projets sur le territoire français :

- 1,3 milliard d'euros pour le projet DÉZiR à Petit-Couronne,
- 1,4 milliard dans les Landes pour la production de kérosène,
- 450 millions d'euros en Moselle,
- 810 millions dans l'Aisne pour la production d'hydrogène bas carbone.

Nous nous interrogeons sur la stratégie financière de votre entreprise pour mener à bien ces projets.

Par ailleurs, dans un contexte de tensions géopolitiques fortes, nous souhaiterions avoir la garantie que ce projet ne sera pas financé par des investisseurs russes, chinois, américains ou issus de pétromonarchies.

Le projet DÉZiR prévoit une consommation électrique de 380 mégawatts, soit environ 30 % de la puissance d'un réacteur nucléaire comme ceux de Paluel ou Penly, correspondant à la consommation d'environ 1,5 million d'habitants. Trois ans après la crise énergétique, nous questionnons la pertinence d'utiliser autant d'électricité pour produire du carburant destiné à faire voler davantage d'avions.

Nous souhaitons également obtenir des précisions sur le rendement énergétique global du projet. Les différentes étapes nécessaires à l'obtention du carburant durable d'aviation impliquent une forte consommation énergétique pour produire 80 000 tonnes annuelles de SAF.

Une étude récente, que nous mentionnons dans notre cahier d'acteurs, démontre la faible efficacité générale des chaînes de synthèse pour produire du méthanol. Elle recommande d'ailleurs une approche raisonnée du déploiement des carburants de synthèse (e-fuels) et la mise en place de mesures de sobriété.

Concernant la sécurité du site : la proximité de l'installation DRPC, envisagée pour le stockage du méthanol, permettrait au projet d'échapper à la réglementation Seveso. Toutefois, le site resterait classé en tant qu'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) soumise à autorisation. Ce site remplit-il d'ores et déjà toutes les conditions de sécurité requises ?

Il faut rappeler que le territoire accueille déjà 24 sites Seveso, situés le long de la Seine, avec des zones proches d'habitations, d'établissements scolaires, dont un lycée à 200 mètres.

Sur le tracé de la canalisation de CO₂, nous avons des interrogations, notamment concernant la présence potentielle de dépressions ou de cuvettes le long du parcours, où du CO₂ pourrait s'accumuler en cas de rupture du pipeline.

Faute de temps, nous n'aborderons pas la question de la ressource en eau, mais celle-ci est détaillée dans notre cahier d'acteurs, accessible sur notre site internet.

En conclusion, nous demandons des réponses claires et précises sur l'ensemble de ces questions :

- Impact environnemental,
- Impact énergétique,
- Conditions de financement,
- Mesures de sécurité et d'adaptation au changement climatique.
- Nous resterons mobilisés et vigilants pour défendre un aménagement du territoire et un développement économique en phase avec les impératifs climatiques, environnementaux et sanitaires.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci beaucoup, Madame Bérégovoy, pour votre intervention. Nous allons maintenant écouter la présentation suivante.

J'invite Madame Valérie Rai Punsola, représentante de Normandie Énergies, à nous rejoindre.

Comme pour les précédents intervenants, je vous demanderai de respecter le temps imparti de cinq minutes.

Valérie RAI PUNSOLA - Normandie Énergies

Bonsoir Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs,

Je m'exprime ce soir au nom du collectif Normandie Énergies, qui regroupe 300 acteurs engagés dans l'efficacité énergétique et le développement du mix énergétique en Normandie. Il s'agit d'une véritable filière économique régionale.

Le projet DÉZiR que nous soutenons est, selon nous, un projet vertueux et tourné vers l'avenir. Il s'inscrit pleinement dans la dynamique de décarbonation, un objectif sur lequel nous œuvrons collectivement.

Ce projet vise à décarboner deux secteurs clés :

Le secteur aérien, essentiel et porteur de perspectives à l'échelle mondiale. Même si, en Europe, nous sommes appelés à modérer nos usages, la croissance du trafic aérien restera forte en Asie ou en Inde. Cette croissance ne sera acceptable qu'à condition que le secteur aérien réussisse sa transition énergétique. C'est d'ailleurs ce que demande l'Union européenne, en imposant progressivement des objectifs d'incorporation de SAF (Sustainable Aviation Fuel), dont les carburants de synthèse.

L'industrie normande, en particulier sur le territoire de Seine-Eure avec le site d'Alizay. Ce projet permettra de valoriser le CO₂ biogénique issu de la chaudière biomasse BEA (Biomasse Énergie Alizay), en améliorant la rentabilité du site.

Pourquoi cette décarbonation est-elle fondamentale ? Parce qu'elle est un levier de réindustrialisation, dont nous avons tant besoin en France et en Normandie. C'est aussi un facteur essentiel de compétitivité industrielle pour notre territoire.

À Alizay, le projet permet de valoriser intelligemment le carbone biogénique capté sur le site de BEA, en contribuant à la pérennité de cette activité.

Sur la zone industrialo-portuaire de Rouen et à Petit-Couronne, l'installation de ce projet industriel d'envergure constitue une opportunité rare. Ce type de projet se fait aujourd'hui trop rare en France et en Normandie. Le développement de la production de SAF permettra de générer de nouvelles compétences et savoir-faire en matière d'exploitation et de maintenance, ainsi que la coproduction d'oxygène par électrolyse, un co-produit qui pourra être valorisé, notamment dans le secteur de la santé.

La production de carburants de synthèse représente un enjeu stratégique pour l'axe Seine et pour la Normandie. Cette région est aujourd'hui un territoire clé pour l'approvisionnement en kérosène des aéroports parisiens.

Nous avons sur notre territoire les deux raffineries d'envergure européenne de TotalEnergies, qui assurent 40 % des capacités nationales de raffinage et livrent 100 % du kérosène aux aéroports d'Orly et de Roissy.

L'axe Seine, avec son corridor industriel, ses réseaux de pipelines reliant Le Havre à Paris, ses disponibilités foncières (près de 400 hectares dédiés au développement de projets industriels décarbonés), et son vecteur écologique qu'est la Seine, possède tous les atouts pour réussir ce type de projet.

Le projet DÉZiR contribuera également à diminuer les importations de pétrole brut, qui sont raffinées pour produire du kérosène, et à réduire notre déficit commercial lié à ces importations.

Si nous ne nous positionnons pas sur ces carburants durables en Normandie, d'autres le feront à notre place : Rotterdam, Anvers ou d'autres hubs européens. Les avions iront s'approvisionner ailleurs, au détriment de notre compétitivité, de nos infrastructures et de nos emplois.

Enfin, le projet DÉZiR vient renforcer l'écosystème normand de l'hydrogène décarboné et de ses dérivés, comme les carburants de synthèse, auquel nous contribuons chez Normandie Énergies.

Soutenir cette filière, c'est aussi renforcer la filière industrielle française dans son ensemble :

- 6 300 emplois à ce jour,
- 2,4 milliards d'euros de chiffre d'affaires,
- 23 sites industriels implantés sur le territoire.
- Ce projet va générer des retombées économiques directes pour les entreprises locales et mobiliser des compétences normandes dès la phase de construction. En phase d'exploitation, 250 emplois pérennes seront créés, dont une centaine sur site.

Nous avons en Normandie des compétences historiques dans les secteurs du gaz, du pétrole et de la chimie. Ce projet permettra de valoriser ces savoir-faire et de les faire évoluer grâce à des programmes de formation que nous sommes déjà en train de préparer.

Au niveau national, nous avons déjà perdu des filières industrielles stratégiques :

- Le photovoltaïque : plus d'usines de panneaux en France.
- L'éolien : pas de turbines produites sur notre territoire.
- Les batteries : nous peinons encore à structurer la filière.

Nous avons aujourd'hui une carte à jouer sur l'hydrogène et sur les carburants de synthèse. À condition d'accepter ces projets industriels en France.

Le projet DÉZiR incarne l'avenir de notre économie régionale, celle de la Normandie, de l'agglomération Seine-Eure et de la Métropole Rouen Normandie. Il contribue à la transition énergétique de notre territoire.

C'est une véritable chance pour la région, et c'est pourquoi Normandie Énergies soutient fortement ce projet.
Je vous remercie.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Nous poursuivons avec le quatrième cahier d'acteurs présenté ce soir, avec la Région Normandie et l'intervention de Madame Aline Louisy-Louis, Vice-Présidente de la Région.

Vous disposez de cinq minutes pour votre intervention.

C'est à vous !

Aline Louisy-Louis - Vice présidente région Normandie

Chers collègues, élus, Mesdames et Messieurs,

Alors, tout a déjà été dit, me direz-vous... Mais vous allez sûrement vous demander : « Qu'est-ce qu'elle vient faire là ? L'imposteuse ? » Eh bien non ! Moi aussi, je souhaite vous parler, parce que c'est important.

Oui, les carburants de synthèse sont essentiels aujourd'hui pour que nos jeunes puissent continuer à pratiquer certains sports qui, eux aussi, sont en pleine transition écologique, à la fois dans le secteur de l'automobile et de l'aéronautique.

En Normandie, nous avons trois jeunes pilotes en formation. Deux d'entre eux conduisent actuellement des Formules 4 alimentées par du carburant de synthèse, et le troisième pilote participe à des rallyes sur un véhicule électrique. Nous avons besoin de faire cette transition et ces jeunes la vivent pleinement. C'est tout un écosystème qui se met en place. Je fais ici le parallèle avec le sport automobile : aujourd'hui, l'Académie de la Fédération Française du Sport Automobile, basée au Mans, forme chaque année 45 mécaniciens en alternance. Ces jeunes trouvent ensuite du travail dans le sport automobile de haut niveau et participent à cette transition écologique, puisqu'ils sont formés aux nouvelles technologies et à la réparation des coques en carbone, que l'on retrouve aussi dans le secteur aéronautique.

J'en profite pour évoquer un autre exemple : samedi dernier, j'ai eu la chance d'assister à l'Assemblée générale de la Ligue d'Aéronautique de Normandie. Nous avons beaucoup parlé des carburants de synthèse. La Ligue prépare activement sa transformation, avec des avions qui pourront accueillir ces nouveaux carburants. Aujourd'hui, ils fonctionnent à l'essence sans plomb, ce qui leur permet déjà de réduire de 40 % leurs émissions de CO₂. C'est peut-être perçu comme une petite avancée, mais c'est en réalité énorme.

Avec le développement des carburants de synthèse, tel que proposé par Verso Energy, ces jeunes pourront poursuivre leur formation au brevet d'initiation aéronautique, véritable premier palier vers les métiers de demain. Certains de ces jeunes poursuivront des formations du CAP au Bac+5, dans des métiers de la mécanique aéronautique et de l'ingénierie, pour filles comme pour garçons.

Ce sont des emplois d'avenir, des compétences industrielles, et une filière régionale que nous soutenons pleinement. Pour toutes ces raisons, la Région Normandie soutient fortement ce projet. Il s'inscrit totalement dans notre politique de mix énergétique sur l'ensemble du territoire.

Je vous remercie.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Nous allons maintenant écouter le cinquième cahier d'acteurs de la soirée, présenté par la société BEA, Biomasse Énergie d'Alizay.

Je vais demander à Madame Coline Colboc de bien vouloir nous rejoindre.

Coline COLBOC - BEA

Bonsoir à toutes et à tous,

Je suis Coline Colboc et je représente la société Biomasse Énergie Alizay, plus communément appelée BEA.

BEA accueillera sur son site l'implantation de l'unité de capture de CO₂ du projet DÉZiR.

Pour rappel, Biomasse Énergie Alizay est une filiale du groupe thaïlandais NPS, un leader sur le secteur des énergies renouvelables. Nous sommes, pour notre part, producteurs d'énergie à partir de biomasse.

BEA s'inscrit dans un pôle de développement durable et d'économie circulaire, initié sur le site industriel d'Alizay, suite au rachat de la papeterie par le groupe VPK, un cartonnier belge. Ce dernier a lancé un pôle d'économie circulaire sur ce site industriel, au sein duquel BEA fournit à VPK la vapeur nécessaire à ses activités, tout en vendant de l'électricité verte à EDF via le réseau.

De plus, BEA contribue activement aux objectifs de transition énergétique :

En récupérant la chaleur fatale de ses fumées, utilisée pour alimenter une usine de granulés de bois (pellets), en cours de construction sur le site.

En capturant le CO₂ issu de sa chaudière biomasse pour le vendre à Verso Energy dans le cadre du projet DÉZiR. Quels sont les atouts de ce projet pour BEA ?

Le projet DÉZiR, porté par Verso Energy, s'insère parfaitement dans la logique d'économie circulaire développée sur le site d'Alizay. En récupérant le CO₂ de nos fumées, Verso Energy contribue à faire de notre site, aujourd'hui neutre en carbone, un site à bilan carbone négatif. Ce CO₂ sera utilisé pour produire un carburant de synthèse destiné au secteur aérien.

Par ailleurs, le projet permettra de réhabiliter et moderniser une zone du site industriel, inutilisée depuis plusieurs années. Il s'agit d'un site ancien, qui date de la Seconde Guerre mondiale, et dont certains espaces étaient en friche. Verso Energy assurera également, grâce à ce partenariat, la pérennité de l'activité industrielle sur Alizay à long terme.

La transition écologique passe par la réduction des gaz à effet de serre. Depuis 1954, notre site industriel utilise de la biomasse normande pour produire la vapeur nécessaire à l'industrie papetière puis cartonnaire.

La biomasse utilisée est composée de :

- Plaquettes forestières
- Écorces
- Bois d'élagage
- Déchets de scierie
- Déchets industriels

Cette biomasse est une énergie renouvelable, car lors de sa combustion, elle libère dans l'atmosphère le carbone que les arbres ont auparavant absorbé durant leur croissance.

BEA et ses fournisseurs respectent scrupuleusement les règles environnementales de gestion durable de la forêt, telles que définies par la directive européenne RED II sur les énergies renouvelables.

Aujourd'hui, BEA émet 350 000 tonnes de CO₂ par an. Verso Energy s'engage à en capter 95 %, soit 332 500 tonnes de CO₂. Cette capture fera du site d'Alizay un site à bilan carbone négatif. À elle seule, cette capture représente environ 50 % des émissions de l'agglomération Seine-Eure.

Le projet DÉZiR permet également :

La modernisation du site industriel d'Alizay. Vous pouvez d'ailleurs observer sur l'écran une projection visuelle de l'aménagement futur de la zone où sera implantée l'unité de capture de CO₂. Ce projet intègre le démantèlement d'anciennes infrastructures, dans le respect des normes environnementales.

Le développement de nouvelles synergies industrielles. Verso Energy s'intègre au sein du pôle Énergies renouvelables animé par BEA, visant à proposer à d'autres industriels des services et utilités mutualisés : station d'épura-

tion, parc à bois, alimentation en électricité, gestion de l'eau, infrastructures partagées, ainsi que la sécurité du site, notamment en matière de protection incendie.

Ce projet assure enfin la pérennité du site industriel d'Alizay :

La modernisation de la centrale de production d'énergie de BEA en 2021 a déjà permis d'attirer de nouveaux partenaires industriels à la recherche d'une énergie renouvelable.

Verso Energy a choisi BEA pour son CO₂ biogénique, c'est-à-dire issu de la biomasse, et non des énergies fossiles, afin de produire un carburant de synthèse répondant aux exigences environnementales européennes.

En plus du CO₂, BEA pourra également vendre à Verso Energy la vapeur nécessaire à son procédé de capture, renforçant ainsi l'efficacité énergétique du site.

En conclusion, en implantant son unité de capture de CO₂ sur le site d'Alizay, Verso Energy permet la consolidation d'un véritable pôle dédié aux énergies renouvelables et à l'économie circulaire. Ce partenariat contribue à la décarbonation de l'ensemble de l'agglomération Seine-Eure, ainsi qu'au secteur aérien.

Je vous remercie.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci beaucoup, Madame Coline Colboc, pour votre intervention. Nous passons maintenant au dernier cahier d'acteurs de cette soirée.

J'invite Monsieur Bernard Leroy, président de Seine-Eure Agglomération, à nous rejoindre.

Monsieur le Président, je vous donne la parole.

Bernard LEROY, Président de l'agglomération Seine-Eure

Bonsoir à toutes et à tous,

Je suis heureux d'être avec vous ce soir. Nous sommes voisins, puisque Seine-Eure Agglomération, que je préside, regroupe 60 communes et compte 105 000 habitants. C'est surtout le premier pôle économique du département de l'Eure, avec plus de 50 % des emplois dans l'industrie.

Nous sommes ravis de retrouver ici nos partenaires industriels. Le site d'Alizay, au cœur de ce projet, est emblématique pour notre agglomération. Il a connu des fragilités par le passé, mais grâce à des projets comme celui-ci, il redonne aujourd'hui de l'espoir à des centaines de salariés et à leurs familles.

Comme l'a très bien expliqué Madame Coline Colboc, nous sommes sur un site où l'économie circulaire est au cœur du projet. C'est, à mes yeux, le premier site industriel de cette importance en France où l'on parvient à structurer un véritable écosystème circulaire :

L'énergie produite par BEA, issue d'une biomasse provenant dans un rayon de 150 km, alimente la machine à papier de VPK.

Cette même énergie produit du CO₂, qui sera capté et valorisé par Verso Energy.

La chaleur fatale de l'installation est récupérée pour alimenter une usine de pellets.

Une station d'épuration permet de traiter les effluents industriels, et une unité de méthanisation est en cours de développement.

Pour vous donner un exemple concret : le papier recyclé utilisé par VPK arrive par la Seine, depuis la région parisienne, grâce à l'aménagement d'un port fluvial sur le site d'Alizay. Ce papier est ensuite transformé, et les déchets issus du processus alimenteront le méthaniseur pour produire de l'énergie renouvelable supplémentaire.

Il y a environ un an, nous avons été sollicités par les dirigeants de Verso Energy, ce qui nous a permis de découvrir en détail ce projet, mais également de nous familiariser avec la réglementation européenne en matière de carburants durables.

À partir du 1^{er} janvier 2030, tous les avions qui se poseront et redécolleront depuis des aéroports européens devront incorporer une part significative de carburants durables, en substitution aux carburants fossiles. Ce projet s'inscrit donc pleinement dans cette dynamique.

Si ces carburants ne sont pas produits en France, ils le seront de toute façon ailleurs, aux États-Unis, en Asie ou dans d'autres régions du monde. Ce serait paradoxal que des acteurs étrangers profitent d'une réglementation européenne pour développer leurs activités industrielles, pendant que nous laisserions passer cette opportunité.

Ce projet est donc fondamental, non seulement pour la souveraineté énergétique de la France, mais également pour notre souveraineté économique.

Par ailleurs, ce projet aura un impact très significatif sur l'empreinte carbone de Seine-Eure Agglomération. Aujourd'hui, avec nos activités économiques et les déplacements sur notre territoire, nous émettons environ 700 000 tonnes de CO₂ par an. Le projet DÉZiR, en captant 350 000 tonnes de CO₂ biogénique, réduira de manière très significative nos émissions.

Si l'on additionne ces 700 000 tonnes de CO₂ fossile et les 350 000 tonnes de CO₂ issues de la biomasse, on atteint environ 1 million de tonnes. Le projet permettra donc de réduire de près de 30 % notre bilan carbone total, en tenant compte à la fois des émissions fossiles et biogéniques.

Ce projet est donc majeur pour notre territoire. Il s'inscrit dans un tissu industriel dynamique, qui constitue l'ossature économique de notre agglomération. Nous avons à cœur de concilier développement économique, écologie, protection de la nature et qualité de vie.

Ce projet DÉZiR s'inscrit parfaitement dans cette logique d'équilibre. Nous le soutenons pleinement.

Je crois avoir respecté mes cinq minutes. Je vous remercie de votre attention.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Monsieur Leroy, je crois que vous pourriez faire de la radio : 4 minutes et 53 secondes, c'est parfait !
Merci beaucoup pour votre intervention.

Nous allons maintenant poursuivre cette soirée. Je vais repasser la parole, et peut-être aussi la petite télécommande pour les diapositives, à Madame Camille Petit.

Elle va nous présenter un retour sur les principaux sujets qui ont émergé lors de cette concertation, ainsi que sur les différents échanges que nous avons eus depuis le début de cette démarche.

Victor LÉVY-FRÉBAULT - Verso Energy

L'idée de cette séquence est de revenir sur les principaux sujets qui ont fait l'objet d'échanges et de questionnements tout au long de la concertation préalable.

La première thématique, récurrente, a concerné l'opportunité même du projet :

Pourquoi ce projet ?

Pourquoi décarboner le secteur aérien en particulier ?

Quelles sont les alternatives envisageables ?

Est-il possible de faire autre chose que produire des carburants de synthèse ?

Enfin, quelle est la place de la sobriété dans ce projet, en lien avec la réglementation existante ?

Nous avons également reçu de nombreuses questions sur l'usage du carburant de synthèse produit :

Est-ce uniquement pour alimenter les aéroports français ?

Est-ce que ce carburant pourrait aussi approvisionner d'autres aéroports européens, en Belgique, en Suisse ou en Allemagne ?

Certaines personnes ont également interrogé la compatibilité de ces carburants avec les moteurs d'avions actuels :

Faut-il modifier les moteurs pour pouvoir utiliser ces carburants de synthèse ?

Que représentent 80 000 tonnes de carburant de synthèse, en termes de nombre de vols ou de proportion de trafic aérien décarboné ?

La maturité technologique du projet a aussi suscité des interrogations :

Ces unités industrielles sont-elles matures ?

Existe-t-il des retours d'expérience ou des références sur des installations similaires ?

Concernant Verso Energy elle-même, des questions ont été posées sur notre capacité à conduire un projet d'une telle envergure :

- Combien de projets avons-nous en parallèle ?

- Quel est notre niveau d'expérience ?

Pour répondre à ce point : Verso Energy porte aujourd'hui sept projets de carburant de synthèse, et non quatre comme cela a pu être évoqué précédemment.

L'approvisionnement électrique a également été un sujet important :

- De quelle manière allons-nous alimenter ces unités industrielles ?

- Quelle est la part d'électricité consommée ?

Nous avons précisé à plusieurs reprises que Verso Energy produit également de l'électricité renouvelable. Nous développons actuellement environ 2 gigawatts de capacités de production en énergies renouvelables.

L'ensemble de ces questions a fait l'objet de réponses lors de plusieurs temps d'échanges :

Lors des réunions publiques d'ouverture, à Alizay et à Petit-Couronne.

Lors des ateliers thématiques consacrés à la décarbonation du secteur aérien.

À travers des jeux de questions-réponses en séance.

Sur le site internet dédié, où nous avons répondu aux contributions et questions écrites.

Enfin, le dossier de concertation mis à disposition répond de manière détaillée à l'ensemble de ces sujets.

Je vais maintenant aborder plus en détail les questions relatives au raccordement électrique, avec l'intervention de RTE...

Camille PETIT - Verso Energy

Je voudrais à mon tour revenir sur les principaux sujets qui ont émergé au sujet de la capture et du transport de CO₂.

La première question récurrente porte sur la différence entre du CO₂ biogénique et du CO₂ fossile, dans le cadre de la canalisation de CO₂ prévue sur environ 15 kilomètres.

Beaucoup d'interrogations ont également concerné l'aire d'étude :

Quel sera le tracé précis ?

Par où passerons-nous pour franchir certains obstacles, comme la Seine ou une voie ferrée ?

Des questions ont été soulevées à propos des risques industriels, avec un fort enjeu de maîtrise des risques sur le site DÉZiR, compte tenu du passé industriel de la métropole.

Voici quelques-unes des questions posées :

Y a-t-il un risque d'explosion sur le site ?

Existe-t-il des risques d'effet domino avec les installations voisines, notamment DRPC ou BEA ?

Les effets domino sont-ils bien pris en compte dans les études de dangers ?

Nous avons également eu des échanges sur les risques liés au transport du CO₂, notamment en cas d'inondation.

Le site est situé à proximité d'un PPRI (Plan de Prévention du Risque Inondation).

Quelles sont les mesures prévues en cas de fuite de CO₂ ?

Toutes ces questions ont fait l'objet de réponses, que ce soit lors des réunions d'ouverture, des réunions publiques, des ateliers thématiques ou encore sur le site internet dédié, ainsi que dans le dossier de concertation.

Concernant les impacts environnementaux, la ressource en eau a suscité beaucoup d'interrogations :

Où allons-nous prélever l'eau nécessaire à l'installation ?

Il nous faudra prélever 180 m³ par heure dans la Seine.

Y aura-t-il un impact sur la Seine ?

Quels traitements seront mis en œuvre avant rejet ?

Quel sera l'impact potentiel sur le milieu récepteur, en particulier pour la biodiversité ?

Des remarques ont également été formulées concernant la présence d'espèces protégées à proximité des sites d'implantation, en particulier en bordure de zone.

Nous avons également discuté de la nécessité de limiter les nuisances, en particulier les nuisances sonores et l'impact visuel pour les riverains. Là encore, ces préoccupations ont été prises en compte et intégrées à nos études.

Enfin, un point important concerne l'emploi et la formation :

De nombreuses questions ont porté sur le nombre d'emplois créés, tant en phase de chantier qu'en phase d'exploitation.

Le lien avec le tissu économique local est apparu comme une attente forte.

Comment allons-nous favoriser l'intégration des entreprises locales à ce projet ? C'est une question que nous avons souvent entendue. Verso Energy s'engage à privilégier les entreprises du territoire et à favoriser leur participation à toutes les phases du projet.

Côté formation, nous avons également eu des échanges sur les partenariats possibles avec les écoles et centres de formation locaux :

L'INSA de Rouen a été mentionnée à plusieurs reprises, en tant qu'acteur majeur dans le domaine de l'ingénierie.

Le CESI, voisin direct, a également été cité.

La question posée était : Quels partenariats envisageons-nous et comment intégrerons-nous ces établissements au projet ?

Tous ces sujets ont été discutés lors des réunions publiques, des ateliers thématiques, et des différentes consultations en ligne.

Voilà pour les principaux échanges qui ont eu lieu durant cette concertation.

Pour l'ensemble des questions qui vous ont été présentées ce soir, vous pouvez retrouver de nombreux éléments de réponse sur différents supports. D'abord, dans les verbatims des réunions publiques, qui sont intégralement mis à disposition sur le site internet dédié à la concertation. Ensuite, dans les supports de présentation qui ont été diffusés, notamment lors des ateliers de formation, et qui sont également accessibles sur le site.

Bien sûr, vous retrouverez ces réponses dans le dossier de concertation, mis à disposition lors des différentes réunions et en ligne. Et puis, sur l'espace « Questions/Réponses » du site internet, nous avons publié des réponses aux questions qui nous ont été adressées en dehors des réunions, directement en ligne.

Enfin, pour les questions auxquelles nous n'avons pas encore pu répondre de façon définitive, sachez que les études se poursuivent. Nous nous engageons à prendre en compte l'ensemble de vos questionnements, de vos remarques et de vos recommandations pour la bonne tenue de ces études, et à intégrer ces éléments dans la conception finale du projet, comme nous l'avons expliqué en introduction.

Merci.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Nous arrivons maintenant à un temps d'échange avec vous. Vous allez pouvoir prendre la parole. Nous allons partir sur une séquence d'environ quinze minutes. Il est actuellement 19h15 ; nous échangerons donc jusqu'à 19h30.

Je vais vous demander, si possible, d'aborder des questions qui n'ont peut-être pas encore été soulevées lors des différentes réunions ou sur le site internet, dont nous venons de parler à l'instant.

Quelques rappels pour que ce temps d'échange se déroule au mieux :

- L'objectif est que le plus grand nombre puisse s'exprimer ce soir.
- Je vous invite à lever la main de façon claire et franche lorsque nous commencerons cette session de questions.
- Nous donnerons prioritairement la parole aux personnes qui ne sont pas déjà intervenues à travers un cahier d'acteurs ce soir.
- Pour respecter le temps imparti de quinze minutes, nous vous demanderons d'être concis et d'aller directement à l'essentiel dans votre question.

Autre point important : merci d'attendre que le micro vous soit remis avant de prendre la parole, et de bien parler dans le micro. Comme nous vous l'avons indiqué en début de séance, cette réunion est enregistrée, et son verbatim sera disponible sur le site internet dans les prochains jours.

Enfin, avant de poser votre question, nous vous demanderons de vous présenter en indiquant votre prénom, votre nom et, si vous le souhaitez, votre commune d'origine.

Je vous invite maintenant à lever la main. Nous partons pour ce temps d'échange avec vous, jusqu'à 19h30. Nous allons prendre trois questions dans un premier temps, puis nous solliciterons les experts pour y répondre.

Alexis Fraisse de Louviers

Bonsoir,

Je m'appelle Alexis Fraisse, j'habite à Louviers et je m'intéresse au domaine des transports. J'ai d'ailleurs écrit un petit livre intitulé Petit traité d'éco-mobilité.

Ma question est la suivante :

À l'heure où nous sommes en train de franchir les seuils de réchauffement climatique, avec une trajectoire qui nous mène désormais vers +3°C, est-il bien raisonnable de miser sur un doublement du trafic aérien ?

Le trafic aérien, malgré l'introduction des carburants d'aviation dits « durables », ne pourra jamais être totalement neutre.

D'une part, les SAF (carburants durables d'aviation), même s'ils sont incorporés, ne le seront qu'en proportion limitée dans les réservoirs des avions. Cela signifie que les avions continueront à émettre du CO₂ fossile.

D'autre part, les avions ont des effets non-CO₂ significatifs, notamment à travers les traînées de condensation et les autres gaz émis par les réacteurs. Ces effets ont un impact climatique qui est au moins équivalent, voire supérieur, à celui des seules émissions de CO₂.

Enfin, est-il raisonnable de produire des carburants qui nécessitent, pour leur fabrication, plus d'électricité que l'énergie contenue dans le carburant lui-même ? Le bilan énergétique des carburants de synthèse est, de ce point de vue, assez mauvais.

Je reconnais qu'il y a des applications pour lesquelles nous ne pourrions pas nous passer de carburants de synthèse – par exemple, pour les services de secours ou les forces armées, en espérant devoir y recourir le moins souvent possible.

Mais ce n'est pas, à mes yeux, une justification pour continuer à prendre l'avion comme avant. Il faudrait plutôt chercher à réduire le trafic aérien, et non l'encourager.

Hubert Guilbert de Petit-Couronne

Bonjour,

Je suis Hubert Guilbert, habitant de Petit-Couronne.

Ma question porte sur le transport électrique, plus précisément sur les lignes électriques prévues dans le cadre du projet. Si j'ai bien compris, le raccordement sera assuré par une ligne aérienne, et il n'est pas prévu d'enfouissement.

Ma question est d'ordre préventif. Vous savez que sur un transport électrique de cette puissance et de cette tension, les champs électromagnétiques générés sont importants. Je voulais donc savoir si des études ont été menées sur les risques potentiels, non seulement en termes d'accidents, mais également sur les risques sanitaires, en particulier le risque de maladies liées à l'exposition prolongée aux champs électromagnétiques.

Est-ce que la disposition des câbles d'arrivée et l'ensemble du tracé prévoient des distances de sécurité suffisantes pour protéger les personnes, qu'il s'agisse des riverains ou des personnes qui vont travailler autour de ces installations ?

Et ce, tant en ce qui concerne le risque d'accident que celui de maladies professionnelles liées à une exposition aux champs électromagnétiques.

Guillaume Grima

Bonjour à toutes et à tous,

Je suis Guillaume Grima, membre d'une association rouennaise et également représentant de France Nature Environnement Normandie.

Je vais intervenir sur deux aspects distincts :

- L'aspect démocratique de cette concertation.
- La question de l'utilité industrielle du projet.

Sur le premier point, relatif à la démocratie :

Nous avons bien observé, ce soir encore, que la présentation initiale du projet était favorable, ce qui est logique de la part du porteur de projet. Cependant, nous nous inquiétons de certaines pratiques qui donnent le sentiment d'une pression exercée sur les personnes exprimant une remise en cause du projet. Ce soir, par exemple, les temps de parole sont très inégaux. Le porteur de projet bénéficie de quinze à vingt minutes pour ses interventions, tandis que les opposants ou les personnes critiques n'ont que cinq minutes, lorsqu'elles peuvent s'exprimer.

Nous nous interrogeons donc sur la manière de garantir un véritable équilibre dans la représentation des points de vue, tant dans les temps de parole que dans l'accès à l'information technique.

Concernant le dossier qui nous a été remis, nous reconnaissons qu'il s'agit d'un document de bonne communication. Cependant, sur le plan technique, ce dossier laisse planer énormément de questions. Aujourd'hui, nous nous retrouvons dans une situation où nous restons dubitatifs, à la fois sur la réalité économique du projet et sur ses fondements techniques.

J'en viens à mon second point : l'utilité industrielle du projet.

L'une des grandes questions soulevées concerne l'équilibre énergétique :

Quel est le rapport entre l'énergie dépensée et l'énergie réellement produite ?

Ce rapport est-il soutenable, à la fois en phase de travaux et en phase d'exploitation industrielle ?

La deuxième question, qui est liée, est celle du rapport entre l'investissement financier et le coût réel des énergies produites.

À ce jour, nous n'avons reçu aucune donnée concrète sur ces aspects fondamentaux du projet. Nous ne demandons pas simplement une réponse orale ici, ce soir. Ce que nous souhaitons, ce sont des documents écrits, des démonstrations techniques précises, appuyées par des éléments vérifiables.

Nous ne voulons pas de communication, mais de véritables informations techniques objectives, permettant une comparaison avec d'autres alternatives de production énergétique. Sans ces éléments, nous restons dans un flou complet, soumis uniquement à la vision industrielle du porteur de projet. Vision que nous ne contestons pas en tant que telle, mais qui, à ce jour, ne nous permet pas d'apprécier objectivement et scientifiquement la pertinence industrielle du projet DÉZiR.

Merci.

Réponses de Camille Petit - Verso Energy

Merci.

Je vais commencer par répondre au premier lot de questions, notamment celles posées par Monsieur Fraisse :

Est-il raisonnable de miser sur les carburants de synthèse, dans le contexte du réchauffement climatique ?

Comme cela a été dit, répété et rappelé à plusieurs reprises, notamment lors des séances de concertation et dans les ateliers thématiques où une table entière était dédiée à ce sujet, il est essentiel de réduire l'utilisation du secteur aérien. Nous sommes complètement d'accord sur ce point. La réduction de la demande est une action immédiate et efficace pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Toutefois, comme cela a également été expliqué plus tôt par notre président, cela ne suffira pas. Le secteur aérien continuera d'exister, ne serait-ce que pour les usages essentiels ou résiduels. C'est précisément à ce résiduel que notre projet s'adresse.

Notre ambition avec le projet DÉZiR n'est pas de favoriser la croissance du trafic aérien. Ce projet vise à décarboner la part du trafic aérien qui demeurera.

Aujourd'hui, le secteur aérien est difficilement décarbonable autrement que par les carburants de synthèse.

Les appareils actuels sont très difficilement électrifiables. Des recherches sont en cours, notamment sur les avions à hydrogène, mais ces technologies en sont encore au stade de projets de recherche. Airbus a d'ailleurs annoncé la mise en stand-by de son projet d'avion à hydrogène. En attendant des solutions plus matures, il est impératif de décarboner avec les moyens existants, dont les carburants de synthèse font partie.

À ce jour, les moteurs d'avions sont capables d'accepter jusqu'à 50 % de carburants durables dans leur mélange. C'est une opportunité immédiate, et il est donc pertinent de développer cette filière pour réduire les émissions dès maintenant. Bien entendu, ces actions s'inscrivent en complément des autres leviers de décarbonation du secteur aérien :

- La réduction du trafic
- L'amélioration de l'efficacité énergétique des appareils
- La décarbonation des vecteurs énergétiques, en remplaçant les kérosènes fossiles par des carburants durables.

Vous avez également évoqué les effets non-CO₂, comme les traînées de condensation et les autres gaz émis par les moteurs. Il est important de préciser que les carburants de synthèse présentent certains avantages de ce point de vue. Le kérosène fossile contient des hydrocarbures aromatiques ainsi que des oxydes de soufre, qui sont à l'origine de la production de suies. Ces suies contribuent à la formation des traînées de condensation et aux effets radiatifs indirects.

À l'inverse, le carburant de synthèse est un kérosène pur, dépourvu d'aromatiques et d'oxydes de soufre. Il ne génère donc pas de suies, ce qui réduit ces effets secondaires. Le kérosène de synthèse n'aggrave pas l'effet de serre par rapport au kérosène traditionnel ; au contraire, il permet de réduire certaines émissions secondaires et contribue à une meilleure qualité de l'air, notamment en limitant les particules fines.

Voilà les premiers éléments de réponse sur ce point.

Réponse de Aurélia Belhocine - RTE

Oui, merci.

Sur le sujet des champs électromagnétiques, il est important d'apporter quelques précisions.

Chez RTE, nous suivons assidûment, depuis près de vingt ans, les différentes études scientifiques menées sur ce sujet, en France comme à l'international. À ce jour, ces études ne démontrent pas de lien avéré entre les champs électromagnétiques émis par nos ouvrages et d'éventuels effets sur la santé des personnes vivant ou travaillant à proximité. Cela étant, conscients que ce sujet peut susciter de l'inquiétude au sein de la population, nous mettons en œuvre le principe de précaution via une analyse des risques et d'exposition des riverains et des travailleurs, nous mettons également en place une information transparente sur le sujet.

Concrètement, nous respectons les normes recommandées par l'Agence Régionale de Santé (ARS). Toutes nos installations respectent ou sont en dessous de seuils recommandés par l'ARS». Ces installations font par ailleurs l'objet de contrôles réguliers, afin de s'assurer que nous respectons en permanence ces normes de sécurité.

De ce fait, nous considérons qu'il y a peu, voire aucun risque de problématique de sécurité liée à cette installation, que ce soit en termes de santé publique ou de sécurité pour les travailleurs.

Enfin, pour ce qui est des niveaux de tension, nous parlons ici d'un raccordement en 225 kilovolts. Il faut savoir que RTE exploite aussi, de manière régulière, des lignes de 400 000 volts, et que ce sont des technologies et des équipements que nous maîtrisons parfaitement.

Ces types d'ouvrages existent depuis des décennies sur le territoire national, et à ce jour, aucun incident de sécurité majeur ou avéré lié à ces installations n'a été constaté.

Voilà les éléments que je souhaitais vous partager sur ce sujet.

Réponse de Victor Lévy-Frébault - Verso Energy

Oui, merci.

Je vais répondre à la question posée par France Nature Environnement, concernant le niveau de détail du dossier et les attentes que vous avez exprimées.

Tout d'abord, ce n'est pas un dossier d'étude d'impact que vous avez entre les mains aujourd'hui. Nous ne sommes pas encore à cette étape du projet. Nous sommes dans le cadre de la concertation préalable, ce qui signifie que le dossier que vous avez pu consulter est un document de communication, et c'est bien son objectif. Ce document a pour but de présenter le projet de manière globale, afin de recueillir l'ensemble de vos remarques et observations. C'est précisément ce que nous faisons à travers cette concertation.

L'étape suivante sera la réalisation de l'étude d'impact. C'est à partir de vos remarques, de vos recommandations et de vos contributions, recueillies durant la concertation, que nous allons pouvoir enrichir et approfondir cette étude d'impact. Cette étude sera, bien entendu, beaucoup plus détaillée. Elle comprendra notamment une étude faune-flore approfondie, que j'imagine être un point d'attention particulier pour vous. Vous aurez accès à cette étude lors de l'enquête publique, qui devrait avoir lieu fin d'année ou début d'année prochaine.

Il faut nous laisser le temps de réaliser cette étude d'impact, qui est un document complexe, souvent de plus de 400 pages, assorti de nombreuses annexes. Cette enquête publique comprendra également deux réunions publiques, au cours desquelles vous pourrez poser toutes vos questions et formuler de nouvelles observations. Nous aurons alors l'occasion d'y répondre en détail. Je tiens à préciser que la concertation préalable n'a pas le même rôle que l'enquête publique. Elle permet d'orienter les études, en recueillant vos attentes et préoccupations, avant d'entrer dans la phase d'autorisation administrative.

Concernant la question de l'équilibre énergétique du projet, nous sommes aujourd'hui sur un rendement global d'environ 43 %. Ce rendement est équivalent à celui d'une centrale thermique en France, voire supérieur à celui de nombreuses autres alternatives énergétiques.

Par rapport aux autres pistes de décarbonation du secteur aérien, Camille en parlait tout à l'heure : l'électrification des avions n'est pas d'actualité, et la piste de l'hydrogène rencontre des difficultés techniques majeures. Pour que l'hydrogène soit utilisable dans un avion, il faut le liquéfier à moins 250°C. Cela signifie qu'une partie significative de l'énergie embarquée serait auto-consommée simplement pour maintenir cet hydrogène à l'état liquide. C'est un obstacle technique majeur, car la liquéfaction de l'hydrogène consomme une énergie considérable.

L'intérêt des SAF (carburants durables d'aviation), c'est qu'ils ne nécessitent pas de modifications majeures sur les moteurs existants. Ils sont disponibles immédiatement pour une intégration progressive dans la flotte actuelle. C'est cette immédiateté d'utilisation, sans transformation radicale des infrastructures aériennes, qui fait l'atout principal des carburants de synthèse aujourd'hui.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci.

Il est déjà 19h30, mais nous allons prendre encore deux ou trois questions maximum, pour clôturer ce temps d'échange.

Je vous demanderai de formuler vos questions de manière directe, d'aller à l'essentiel, afin que nous puissions respecter le timing de la soirée.

Karim Ternati, Adjoint au maire de Grand-Quevilly

Merci.

Karim Ternati, adjoint au maire en charge des risques industriels sur la commune de Grand-Couronne, voisine de Petit-Couronne.

D'abord, je tiens à vous remercier pour votre transparence. Ces réunions sont importantes et le fait de pouvoir nous exprimer est essentiel.

J'ai trois questions à vous poser :

>> Première question : concernant le réseau enterré pour le transport du CO₂.

Ce réseau va nécessiter des travaux pour être mis en place.

Quelle est la durée de vie prévue de cette canalisation ?

Que se passe-t-il en cas de fuite ? Quels seraient les impacts sur la faune et la flore ?

Et à quel moment faudra-t-il prévoir une réouverture pour maintenance ou renouvellement de cette infrastructure ?

>> Deuxième question : sur le trafic routier, en particulier pour le transport du produit fini jusqu'aux aéroports.

Est-ce que cela générera du trafic routier supplémentaire ?

Quelle sera la fréquence et le volume des transports envisagés ?

>> Troisième question : sur la sécurité du site.

Quelles mesures de sécurité spécifiques seront mises en œuvre sur le site ?

Y aura-t-il un poste de secours permanent ?

Une surveillance 24 heures sur 24 est-elle prévue pour garantir la sécurité des installations ?

Merci.

Question d'un habitant du périmètre

J'avais cru comprendre, Monsieur et Madame les garants, que je disposerais d'un peu de temps pour m'exprimer.

Je constate que ce n'est pas le cas, et j'avoue avoir l'impression qu'on se moque de nous.

Je confirme le sentiment qui a été exprimé précédemment par le représentant de France Nature Environnement : Nous avons entendu beaucoup d'intentions, beaucoup de communication, mais nous attendons des preuves, des engagements concrets et vérifiables. Vous nous dites : « Nous allons travailler au-delà. » Très bien, mais sachez que vous avez intérêt à être bons, car les intentions ne suffiront pas.

J'ai une question simple et directe :

Allez-vous, oui ou non, traverser la forêt ?

Ou bien :

Comptez-vous utiliser les bas-côtés du CD 18E, puis de la rocade sud ?

Je vous rappelle que si vous choisissez de traverser la forêt, vous traverserez une forêt de protection périurbaine. Ce choix impliquerait une procédure spécifique, qui dure au minimum deux ans et demi.

Bien sûr, vous êtes puissants et vous espérez sans doute que cela passera.

Mais nous ferons le nécessaire pour que le Conseil d'État fasse son travail, en toute impartialité.

Question de Alexis Vernier

Bonjour,

Alexis Vernier, je suis conseiller métropolitain de Sotteville-l'Hérault, en face de Louviers-sous-le-Val.

Merci.

Simplement, j'avais une question à propos du processus de formulation du carburant.

Lors de la réunion qui s'est tenue à Saint-Étienne-du-Rouvray, il me semble avoir compris qu'il y avait une étape particulière, notamment lors de la production de méthanol, suivie de la transformation pour obtenir le carburant de synthèse.

À cette occasion, vous avez indiqué qu'il pouvait y avoir l'ajout d'adjuvants dans le produit final, pour réaliser la formulation chimique du carburant.

Ma question est donc la suivante :

Étant donné les récentes alertes médiatiques et analyses qui ont mis en évidence la présence préoccupante de PFAS (substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées) dans les eaux, pouvez-vous nous préciser si ce type de polluants est utilisé dans votre processus de formulation du kérosène de synthèse ? Et, si oui, quelles mesures sont prévues pour éviter ces rejets ou pollutions liées aux PFAS ?

Merci.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci beaucoup pour votre brièveté et la clarté de vos questions.

Nous allons répondre à plusieurs points qui ont été soulevés à l'instant :

- La question du trafic routier lié au transport du produit fini.
- Les aspects sécuritaires, concernant notamment la surveillance du site et les dispositifs de secours.
- La gestion du réseau enterré, en particulier sa durée de vie, la maintenance, et la prévention des fuites.
- La question de la traversée de la forêt ou du passage par les bas-côtés de la CD 18E, s'agissant du tracé envisagé pour la canalisation.
- Et enfin, la question spécifique concernant la présence éventuelle de PFAS dans le procédé de formulation chimique du carburant de synthèse.

Nous allons apporter des éléments de réponse sur chacun de ces sujets.

Réponse de Camille Petit - Verso Energy

Oui, alors, il y avait une question concernant le réseau enterré et les risques associés, notamment en lien avec les phases d'ouverture et de fermeture de la tranchée pour la pose de la canalisation.

Effectivement, il est prévu la mise en place d'un réseau enterré d'environ 16 kilomètres, qui reliera Alizay à Petit-Couronne.

La phase de travaux nécessaire pour poser la canalisation sera ponctuelle. Une fois la canalisation posée et la tranchée refermée, il n'est généralement pas nécessaire d'y revenir.

Il est toutefois prévu une maintenance préventive tout au long de l'exploitation du projet. Cela permet de s'assurer

du bon fonctionnement du réseau et de prévenir tout risque de fuite. En complément, des systèmes de comptage seront installés à chaque extrémité de la canalisation, permettant de vérifier en continu que la quantité de CO₂ injectée en amont correspond bien à celle réceptionnée en aval. En ce qui concerne la nuisance liée à ces travaux, elle est limitée à la phase de construction, donc temporaire. Une fois le réseau en service, aucune gêne n'est à prévoir.

Quant à la fin de vie du projet, se posera alors la question de l'éventuelle dépose de la canalisation. Il est encore trop tôt pour statuer, mais il existe des cas où des canalisations sont réutilisées pour d'autres usages. Ce sera une décision prise en temps voulu, en concertation avec les parties prenantes.

Concernant maintenant le transport du produit fini, donc le carburant de synthèse :

Non, le projet ne générera pas de trafic routier supplémentaire pour l'acheminement du carburant vers les aéroports. L'intérêt d'avoir implanté ce projet à Petit-Couronne, c'est que cette commune est traversée par la canalisation existante appelée le LHP, pour Le Havre – Paris, qui est opérée par la société Trapil. Cette canalisation achemine déjà aujourd'hui des carburants raffinés depuis Le Havre vers les aéroports franciliens.

Le projet prévoit un raccordement direct à cette infrastructure, ce qui permettra d'acheminer notre production de carburant de synthèse par canalisation, sans nécessiter de transport par camions.

Il n'y aura donc aucun trafic routier généré par l'acheminement du carburant produit vers les aéroports de Paris, ni à Petit-Couronne, ni à Grand-Couronne.

Réponse de Victor Lévy-Frébault - Verso Energy

Oui, alors, concernant les questions liées à la sécurité du site, effectivement :

Nous allons réaliser ce que l'on appelle une étude de dangers, qui sera, elle aussi, rendue accessible au public lors de l'enquête publique. Cette étude permettra d'analyser de façon approfondie les risques potentiels, y compris ce que l'on appelle les effets dominos, c'est-à-dire les interactions possibles avec nos voisins directs, en l'occurrence BEA d'un côté, et DRPC de l'autre. L'objectif de cette étude de dangers est de démontrer que l'ensemble des effets accidentels ou incidents restent strictement contenus à l'intérieur du site. C'est d'ailleurs l'une des raisons pour lesquelles nous avons choisi un site de grande superficie : pour garantir une zone tampon suffisante, et ainsi éviter tout impact au-delà du périmètre du projet.

Concrètement, si les résultats de l'étude de dangers montraient que les effets d'un incident dépassent les limites du site, alors le projet ne pourrait pas se faire. Nous mettrons donc en œuvre toutes les mesures nécessaires pour nous assurer que ce ne soit pas le cas. Il est important de préciser que, en fonctionnement normal, il n'y a pas de danger avéré sur le site.

L'étude de dangers examine des scénarios théoriques, par exemple :

- Une rupture de canalisation.
- Un acte de malveillance.

Chaque scénario est analysé et nous démontrons que les effets potentiels sont maîtrisés et contenus sur site grâce aux dispositifs de sécurité mis en place.

Sur la surveillance, elle sera bien évidemment permanente, et un dispositif de sécurité adapté sera prévu, en lien avec les obligations réglementaires relatives aux installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Concernant la traversée de la forêt, Monsieur, vous avez effectivement posé la question. À ce stade, nous étudions plusieurs options de tracé pour la canalisation. L'une de ces options prévoit une traversée de la forêt, qui est classée forêt de protection périurbaine. Nous sommes parfaitement conscients de ce statut spécifique et de ses contraintes réglementaires, que vous avez rappelées.

Nous n'avons pas le droit de pratiquer de déforestation dans cette zone protégée. Cependant, il existe déjà des che-

mins existants, ainsi que des emprises techniques, notamment pour des canalisations gérées par Trapil. Ces tracés ne nécessitent pas d'abattage d'arbres.

L'option que nous privilégions à ce jour serait de réutiliser ces tracés existants, ce qui permettrait d'éviter toute nouvelle atteinte à la forêt. Par ailleurs, nous étudions également des techniques comme le forage dirigé ou l'utilisation de micro-tunneliers, qui permettent de passer sous la forêt sans retirer d'arbres ni toucher à la surface. Enfin, concernant la dernière question posée sur les adjuvants et la présence éventuelle de PFAS dans notre procédé, je n'ai pas eu le temps de noter précisément l'ensemble de votre intervention.

Monsieur, si vous pouvez répéter votre question, cela me permettra d'y répondre avec précision.
Merci.

Intervention de Alexis Vernier

Oui, je vais préciser ma question.

On me demande d'être bref, donc je vais essayer de l'être, mais je profite de ce temps pour mieux m'expliquer.

Lors de la réunion publique organisée à Saint-Étienne-du-Rouvray, si j'ai bien compris, il a été évoqué l'existence de cheminées, mises en place dans le cadre du procédé industriel, notamment pour assurer une phase de refroidissement lors de l'une des étapes du process.

Il a également été mentionné, si je ne me trompe pas, que certains produits pourraient être ajoutés pour faciliter ce refroidissement.

Je m'interroge donc :

Est-ce que, dans votre processus de fabrication, vous utilisez des produits chimiques tels que les PFAS (substances perfluoroalkylées et polyfluoroalkylées), soit lors du refroidissement, soit à d'autres étapes du process, par exemple pour le revêtement des cuves, ou dans d'autres usages industriels ?

Cette question est motivée par les récentes alertes sur la contamination de l'eau par des PFAS dans plusieurs territoires, et je souhaite savoir si ce type de polluants est présent dans votre projet et, si oui, quelles mesures sont prévues pour éviter leur dispersion dans l'environnement.

Merci.

Réponse de Victor Lévy-Frébault - Verso Energy sur la question de Alexis Vernier

Oui, alors pour répondre précisément à votre question sur le refroidissement et l'utilisation éventuelle de PFAS dans notre procédé. Nous avons effectivement prévu l'installation d'une tour de refroidissement sur le site.

Il s'agit d'un système de refroidissement humide, à convection forcée. Concrètement, cela signifie qu'un flux d'air est généré par des petits ventilateurs, et que l'eau de refroidissement est diffusée en pluie dans cette tour, afin d'évacuer la chaleur. Cette eau de refroidissement sera traitée, mais uniquement pour prévenir la corrosion des installations. Les produits anti-corrosion que nous utiliserons ne sont pas des PFAS, ni des substances susceptibles de se retrouver dans l'atmosphère ou dans les eaux usées, en tout cas pas au-delà des normes réglementaires en vigueur.

Ces points seront d'ailleurs démontrés et documentés dans le cadre des études d'impact et des autorisations environnementales que nous déposerons.

À ce stade, nous ne prévoyons aucune utilisation de PFAS dans notre procédé industriel, ni lors du refroidissement,

ni pour le traitement des cuves, ni à d'autres étapes du process.

Voilà les éléments de réponse que je peux vous apporter sur ce point.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci, merci à tous pour vos interventions et vos questions.

Je vous rappelle que vous pouvez encore poser vos questions ou formuler vos contributions sur le site internet dédié à la concertation, et ce, jusqu'à la clôture officielle de la concertation, le 15 mars.

Par ailleurs, tout à l'heure, lors du cocktail de clôture, l'ensemble des équipes de Verso Energy, ainsi que les représentants de RTE et des garants de la CNDP, seront présents pour échanger de manière plus informelle et répondre à toutes les interrogations qui pourraient encore exister.

Nous allons maintenant passer à la présentation des premiers engagements pris par Verso Energy à l'issue de cette concertation.

Présentation des premiers engagements de Verso Energy par Victor Lévy-Frébault

Alors, comme nous l'évoquions tout à l'heure, il y a une forte attente du territoire en matière d'emplois. Nous souhaitons répondre à cette attente avec une série de premiers engagements, que nous présentons ce soir, à l'issue de cette concertation préalable.

1. Favoriser l'emploi local en phase chantier et exploitation

Notre premier engagement est de favoriser l'emploi local, tout particulièrement durant la phase chantier. Nous intégrerons des clauses spécifiques dans le contrat qui nous liera à notre constructeur principal, afin de favoriser l'embauche d'entreprises locales.

Nous avons également prévu de rencontrer les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI) de toute la région Normandie, pour identifier les entreprises susceptibles de participer aux différents travaux. Notre objectif est qu'une très grande partie de l'investissement bénéficie aux entreprises locales, et en priorité à celles de l'agglomération de Rouen. Par ailleurs, nous proposerons la mise en place d'un guide des services locaux, qui facilitera la venue des intervenants du chantier. Ce guide répertoriera les offres d'hébergement, de restauration, ainsi que les services disponibles localement. Sur le chantier, nous estimons un effectif de 800 à 1 200 personnes pendant trois ans, et plus de 100 personnes sur la phase d'exploitation.

2. Création d'un guichet emploi unique avec Pôle Emploi

Comme évoqué lors du dernier atelier, nous avons décidé de mettre en place un guichet emploi unique, en partenariat avec Pôle Emploi.

Ce dispositif permettra à toutes les personnes souhaitant travailler sur le projet (en phase chantier comme en phase exploitation) de postuler via un interlocuteur unique. Ce guichet centralisera les candidatures, qui seront ensuite redistribuées à l'ensemble des entreprises partenaires et sous-traitantes du projet. Ce système a déjà prouvé son efficacité sur d'autres projets industriels que nous avons menés.

3. Valorisation des compétences locales et formation

Nous nous engageons à recruter prioritairement des profils locaux, en tenant compte du fort potentiel industriel du bassin de Rouen et de ses environs.

Par ailleurs, nous proposerons des programmes de formation, en partenariat avec des établissements comme l'INSA ou les lycées techniques voisins. Ces formations viseront à développer les compétences nécessaires pour accompagner la montée en puissance d'une filière de production de carburants de synthèse sur l'agglomération rouennaise.

4. Engagements environnementaux

Concernant les rejets d'eaux, nous mettrons en place des équipements de traitement performants afin de garantir que nos rejets soient compatibles avec le milieu récepteur, en l'occurrence la Seine.

Sur l'intégration paysagère, nous nous engageons à déployer des mesures spécifiques, comme :

- La création de merlons paysagers ;
- L'installation de murs végétalisés ;

Ou encore des bardages métalliques permettant de masquer les équipements techniques.

5. Alimentation en électricité renouvelable

En ce qui concerne l'alimentation électrique des électrolyseurs, une grande partie proviendra de nos propres installations d'énergie renouvelable. Verso Energy développe actuellement plus de 2 gigawatts de projets photovoltaïques en France, dont une partie sera dédiée à l'alimentation de ce projet.

6. Protection de la biodiversité

Suite aux remarques formulées sur la présence d'espèces protégées, notamment par la LPO, nous proposons de mettre en relation notre bureau d'études avec leurs experts pour assurer une concertation renforcée sur ce sujet.

Nous engageons également un écologue indépendant, qui interviendra :

- Avant le début des travaux ;
- Pendant le chantier ;
- Et en phase d'exploitation, afin de contrôler la bonne prise en compte des mesures de protection des espèces présentes sur le site et ses abords.

7. Canalisation de CO₂ : concertation sur le tracé

Sur la canalisation de CO₂, nous poursuivons nos études pour finaliser le tracé.

L'objectif est de présenter le tracé définitif aux communes concernées dans les prochains mois et d'obtenir leur accord, si possible, avant l'enquête publique.

8. Gestion du bruit et des nuisances en phase chantier

En matière de bruit, nous mettrons en place des mesures régulières de contrôle en phase d'exploitation, pour vérifier le respect des normes. Les mesures d'intégration paysagère (merlons, murs anti-bruit, murs végétaux) viendront renforcer la réduction des nuisances sonores. Concernant la gestion du trafic en phase chantier, nous travaillerons avec les collectivités et les élus locaux pour définir des itinéraires alternatifs, évitant les centres-villes autant que possible.

Enfin, nous porterons une attention particulière au nettoyage des voiries aux abords du site, afin d'éviter tout désagrément dû aux passages des véhicules de chantier.

9. Dispositif de concertation et de transparence sur la sécurité

Enfin, nous avons bien entendu les attentes en matière de sécurité industrielle.

Nous nous engageons à mettre en place un CLIC (Comité Local d'Information et de Concertation), qui se réunira

régulièrement, y compris en phase d'exploitation, pour suivre la sécurité du site et informer la population locale.

Ce comité permettra de faire le point sur le plan de sécurité et d'intervention du site, en toute transparence.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci pour ces informations et ces engagements qui viennent conclure cette présentation.

Nous approchons désormais de la fin de cette soirée de synthèse.

Conformément au programme, nous allons à présent donner la parole à la Commission Nationale du Débat Public.

C'est Monsieur Philippe Bertran, l'un des garants de la concertation, qui va s'exprimer pour partager le regard de la CNDP sur le déroulement de cette concertation préalable.

Monsieur Bertran, je vous cède la parole.

Philippe BERTRAN - CNDP

Oui, merci.

Ce soir marque la dernière réunion publique de cette concertation préalable. Ce n'est toutefois pas encore la fin de la concertation, puisque celle-ci se poursuit jusqu'au samedi 15 mars, c'est-à-dire la fin de cette semaine.

Je vous invite toutes et tous à mettre à profit ces quatre jours restants. Qu'ils ne soient pas une période vide après cette réunion de synthèse, mais bien un temps pour continuer à vous exprimer.

D'ici samedi, vous pouvez encore :

- Déposer un cahier d'acteur si vous représentez une association, un collectif, une collectivité ou toute autre personne morale.

- Ou bien formuler un avis en tant que simple citoyen, à titre individuel.

Que ce soit dans ces cahiers d'acteurs ou ces avis individuels, il ne s'agit pas simplement de dire « je suis pour » ou « je suis contre ». Une concertation préalable, ce n'est pas un référendum, mais bien une confrontation d'idées, d'arguments, d'inquiétudes et de propositions.

Ce qui fait l'intérêt d'une concertation, ce sont ces argumentaires, ces conditions, ces réserves.

Vous pouvez dire :

« Je suis pour, parce que... »

« Je suis contre, parce que... »

« Je suis pour, à condition que... »

« Je suis contre, sauf si... »

L'essentiel est d'apporter des explications, des attentes, des préconisations.

Vous pouvez également, et nous vous y encourageons, exprimer vos suggestions :

- Proposer des modifications du projet.

- Demander que certains éléments soient ajoutés ou retirés.

- Émettre des attentes spécifiques concernant les engagements des porteurs de projet.

Ce soir, nous avons entendu certains engagements de la part de Verso Energy. Si vous estimez qu'ils doivent aller plus loin, c'est le moment de le dire, par écrit, avant la clôture de la concertation.

Vous pouvez aussi formuler vos demandes de précisions sur des points que vous considérez insuffisamment traités

dans le dossier de concertation ou lors des réunions publiques.

Voilà ce à quoi nous vous invitons dans les quatre jours restants de cette concertation préalable.

Et après ?

Une fois la concertation terminée, nous, les garants, rédigerons un bilan de la concertation.

Ce bilan sera :

- Rédigé dans un délai d'un mois après la fin de la concertation.
 - Il relatera la manière dont la concertation s'est déroulée.
 - Il synthétisera les arguments échangés, les préoccupations exprimées sur le site internet, lors des réunions publiques, dans les coupons-réponses, et dans les cahiers d'acteurs déposés.
- Ensuite, les porteurs de projet auront deux mois pour répondre par écrit à ce bilan.

Que peuvent-ils répondre ? Très schématiquement, il existe trois types de réponses possibles :

- Renoncer au projet, considérant que les arguments entendus lors de la concertation rendent sa poursuite impossible. Cela arrive.
- Maintenir le projet en l'état, sans tenir compte des contributions. Cela arrive aussi, mais ce n'est jamais une bonne idée, et cela conduit en général à des difficultés.
- Poursuivre le projet, en l'adaptant : en précisant certains points, en modifiant des aspects, en prenant de nouveaux engagements. C'est souvent ce qui se passe.

Certaines questions nécessiteront peut-être encore des études complémentaires. Si ces études n'ont pas été terminées dans les deux mois impartis, les porteurs du projet pourront s'engager à apporter ultérieurement des réponses, une fois ces études achevées.

À l'issue de ces réponses, lorsque le projet sera suffisamment mature, les demandes d'autorisation pourront être déposées, après la fin des études techniques et environnementales, sans doute à la fin de cette année.

Prochaines étapes :

Environ dans un an, une enquête publique aura lieu. Ce sera un nouveau temps fort d'expression du public.

D'ici là, se tiendra la période dite de concertation continue, durant laquelle les garants veillent à la bonne information du public et à la participation effective.

Pour conclure, je rappelle le slogan de la Commission Nationale du Débat Public :

Votre parole a du pouvoir.

Et ce soir, comme tout au long de ces deux mois de concertation, vous l'avez exprimée.

Nous vous remercions pour votre participation active, et nous vous encourageons à continuer à faire entendre votre voix durant ces derniers jours de la concertation préalable.

Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci, Monsieur Bertran, pour ces précisions et pour votre regard sur cette concertation préalable.

Nous arrivons maintenant aux dernières étapes de cette soirée de synthèse.

Pour conclure cette réunion, nous allons donner la parole à Monsieur Xavier Caïtucoli, Président de Verso Energy, qui va partager avec nous quelques mots de conclusion sur cette concertation et sur la suite du projet.

Monsieur Caïtucoli, je vous laisse la parole.

Conclusion par Xavier CAÏTUCOLI - Président de Verso Energy

Merci beaucoup.

Je vais être très bref, car il nous reste quelques minutes seulement avant de conclure cette soirée.

Merci à toutes et à tous pour votre présence ce soir, et d'être restés jusqu'à 20h00 pour participer à cet échange. J'ai pris de nombreuses notes tout au long de cette réunion et je tiens à vous dire plusieurs choses importantes.

La première, c'est que – et je le disais tout à l'heure à Monsieur le Maire – nous allons nous installer sur votre territoire pour longtemps. En tout cas, c'est notre ambition. Nous souhaitons mener ce projet jusqu'au bout et cela signifie que nous allons devenir, en quelque sorte, des gens d'ici.

Vos préoccupations sont, dès lors, les nôtres. Et si vous êtes là ce soir, si vous posez des questions, même si elles sont parfois adverses ou rugueuses, nous savons qu'elles sont légitimes. Vous êtes là à 20h00, un soir de semaine, parce que ce sujet vous tient à cœur. Et nous en avons pleinement conscience. Alors, nous vous reconnaissons cette légitimité d'intention, et nous vous demandons de ne pas nous faire le procès d'intention de faire de la simple communication. Ce que nous vivons ici, dans le cadre de cette concertation préalable, est par nature frustrant. Ce dispositif intervient avant que le projet soit totalement ficelé, finalisé, et il est normal que beaucoup de questions ne trouvent pas encore de réponses immédiates.

Mais, comme je l'ai dit, nous prendrons le temps nécessaire pour répondre, nous produirons des études approfondies, et nous y attacherons avec sérieux.

L'équipe de Verso Energy est composée de personnes engagées, responsables, et surtout concernées, en tant que citoyens, par les mêmes sujets que vous. Cela fait vingt ans que nous développons des projets industriels, et toujours avec la même exigence de qualité et de responsabilité vis-à-vis des territoires sur lesquels nous nous implantons. Un grand merci également à nos partenaires industriels, et en particulier à BEA. Nous sommes très heureux de contribuer à la modernisation de votre site et au développement de vos activités. Nous espérons que vous ne regretterez pas de nous faire confiance.

Je remercie aussi la Ligue de Protection des Oiseaux, qui a évoqué ce soir la présence du Duc criard (je découvre cet oiseau), et je vous assure que nous tiendrons nos engagements. Nous avons déjà eu à cœur, sur d'autres projets, de préserver des espèces protégées, comme la linotte mélodieuse sur un précédent chantier. Nous savons prendre soin de ces enjeux, et nous continuerons à le faire.

Ensuite, il y a un débat de fond qui a été soulevé par Madame la représentante des écologistes, mais aussi par France Nature Environnement : celui de la croissance du trafic aérien.

Nous, chez Verso Energy, nous ne sommes pas une compagnie aérienne. Nous sommes un industriel qui produit du carburant de synthèse. Le débat entre maîtrise de la demande et solutions technologiques pour accompagner la transition est un débat légitime, mais il ne doit pas opposer ceux qui cherchent des solutions à ceux qui appellent à la sobriété. Les deux démarches sont complémentaires, et la lutte contre le changement climatique doit mobiliser toutes les solutions disponibles.

Je suis optimiste, profondément. Je crois que nous trouverons des solutions et que l'humanité saura s'adapter. Mais cela implique d'agir, de se mobiliser, de mettre en œuvre des solutions concrètes. Notre projet, j'en suis convaincu, fait partie de ces solutions.

Je ne sais pas comment sera le monde dans cinq ans, dans dix ans, ou dans quinze ans, mais ce que je sais, c'est qu'il y aura encore des avions, qu'il faudra encore décarboner l'industrie, et que nous aurons besoin de molécules décarbonées pour le faire.

Les troubles géopolitiques que nous connaissons sont une raison de plus pour développer des capacités de pro-

duction locales, indépendantes, sur notre territoire, en France. Le carburant que nous produirons ici ne nécessitera aucun intrant extérieur : de l'électricité locale, de la biomasse locale, du CO₂ biogénique local, et un circuit circulaire qui donne de la valeur à une ressource aujourd'hui inexploitée. C'est un enjeu de souveraineté, mais aussi un enjeu de transition écologique.

Merci à Madame la représentante de Normandie Énergie pour son optimisme, que je partage pleinement. Nous avons l'opportunité de développer une filière industrielle d'avenir, ici en France. Si nous ne le faisons pas, d'autres le feront à notre place. Nous avons les compétences, nous avons les ressources, et nous avons un territoire exceptionnel, ici à Petite Couronne et sur l'axe Seine, pour développer ce projet.

Ne manquons pas cette opportunité.

Continuez à nous questionner, à nous interpeller, à nous nourrir de vos réflexions. C'est ainsi que nous construirons un projet responsable, partagé et utile. Et j'espère que, dans quelques années, nous serons ensemble pour inaugurer ce bel outil industriel, dont nous serons fiers collectivement.

Un grand merci à vous toutes et à vous tous.
Bonne soirée

Clôture de la réunion par Sébastien ALBERT - Modérateur

Merci, Monsieur le Président pour cette conclusion.

Pour terminer, je souhaiterais remercier chaleureusement toutes les équipes techniques mobilisées ce soir, qui ont facilité le bon déroulement de cette réunion et qui, comme à chaque fois, nous permettent de travailler dans d'excellentes conditions.

Un grand merci également à Monsieur le Maire, Monsieur Joël Bigot, pour votre accueil ici, à Petite Couronne, dans cette salle du Sillon, qui nous a permis d'organiser cette réunion de synthèse dans les meilleures conditions.

Et enfin, nous vous invitons à poursuivre les échanges de manière plus conviviale, autour d'un buffet, qui est servi à l'arrière de la salle. Ce moment d'échange informel est aussi l'occasion de continuer à poser vos questions à l'ensemble des intervenants présents ce soir.

Merci à toutes et à tous pour votre participation, votre écoute et vos contributions.
Bonne fin de soirée à chacun d'entre vous.