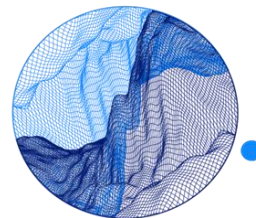


Take Kair

PROJET D'USINE DE E-CARBURANT
POUR L'AVIATION



CONCERTATION PRÉALABLE DU 16 DÉCEMBRE 2024 AU 9 MARS 2025

COMPTE-RENDU SYNTHÉTIQUE DE RÉUNION PUBLIQUE

Mardi 4 mars 2025 | De 18h35 à 21h25

Salle des Guifettes de DONGES

La réunion publique de synthèse de la concertation préalable sur Take Kair, un projet d'usine d'e-carburant à Donges, s'est tenue dans la salle des Guifettes de Donges, le mardi 4 mars 2025. 69 personnes ont assisté à la réunion.

À l'issue des temps introductifs, la réunion publique s'est déroulée en 2 temps :

- un premier temps de présentation de la synthèse quantitative de la concertation (+/- 15 mn) ;
- un second temps de présentation de la synthèse qualitative de la concertation, entrecoupée de deux temps d'échange avec le public (+/- 2h30).

Les participants avaient la possibilité de s'exprimer à l'oral lors des temps d'échange, ainsi que par écrit, par l'intermédiaire d'un outil d'envoi de questions écrites (sli.do).

Représentant de la ville de Donges :

- **François CHÉNEAU**, Vice-Président de Saint-Nazaire Agglo en charge de l'eau, de l'assainissement et des loisirs aquatiques, Maire de Donges.

Représentants de la maîtrise d'ouvrage Hynamics :

- **Christelle ROUILLÉ**, Directrice Générale d'Hynamics
- **Géraldine ANCEAU**, Directrice du projet Take Kair ;
- **Arnaud SOUILLÉ**, Responsable territorial du projet Take Kair ;
- **Isabelle POUPARD-GUÉNAULT**, Directrice technique du projet Take Kair.

Représentant de la maîtrise d'ouvrage RTE :

- **Jérôme BARREAU**, Responsable du raccordement RTE.

Représentante de Nantes Saint-Nazaire Port :

- **Sophie COCHARD**, Directrice de l'aménagement et de l'environnement.

Les deux garants désignés par la Commission nationale du débat public (CNDP), **Mireille AMAT** et **Bernard PACORY**, étaient également présents en tribune afin de présenter leur rôle et rappeler le cadre de la concertation.

1. Ouverture de la réunion

La réunion commence à 18h35. **Frédéric FIATTE** (consultant à l'agence stratéact, AMO d'Hynamics) introduit la réunion par une présentation du déroulé de la réunion et des modalités de participation aux temps d'échange.

François CHÉNEAU, Vice-Président de Saint-Nazaire Agglo en charge de l'eau, de l'assainissement et des loisirs aquatiques, Maire de Donges, souhaite la bienvenue aux participants à la réunion et remercie l'ensemble des personnes présentes ainsi que toutes celles qui se sont mobilisées pour assurer le bon déroulement de cette concertation : la maîtrise d'ouvrage et ses représentants, les organisateurs techniques, ainsi que les garants de la concertation, dont le rôle est important pour la bonne organisation des débats et l'efficacité des échanges.

La Ville accorde une importance particulière à ce projet, notamment en ce qui concerne ses impacts potentiels sur les habitants, la santé et la sécurité. Il souligne également les enjeux liés au Grand Port Maritime, à l'emploi et à l'avenir industriel de Donges, territoire marqué par son identité industrielle.

Christelle ROUILLÉ, Directrice Générale d'Hynamics, remercie le Maire pour son accueil. Elle insiste sur l'importance de cette réunion, qui permet de revenir sur les thématiques abordées par les parties prenantes au cours des trois derniers mois. De nombreuses questions ont été soulevées par le public, en présence des garants mandatés par la Commission nationale du débat public (CNDP). Elle souligne l'importante mobilisation autour de cette concertation, rassemblant des acteurs de divers horizons : citoyens, associations, collectivités, entreprises locales et nationales, ainsi que des élus. Cet engagement témoigne de l'intérêt porté à ce projet d'envergure. Cette réunion de synthèse constitue une nouvelle opportunité pour chacun de s'exprimer. L'équipe du projet est particulièrement attentive aux remarques et questions, qui viendront nourrir la réflexion et les orientations à venir. Ce projet représente un investissement de 850 millions d'euros pour une production annuelle de 50 000 tonnes de carburant de synthèse écologique, permettant d'éviter 130 000 tonnes de CO₂.

Elle évoque également les emplois directs et indirects qui seront créés, et conclut en exprimant une nouvelle fois sa satisfaction de participer à cette concertation et en remerciant l'ensemble des intervenants. Ces discussions sont particulièrement importantes dans un cadre démocratique, qui, selon elle, constitue, une véritable chance.

Les garants de la Commission nationale du débat public (CNDP) présentent la CNDP, une autorité indépendante, et son rôle. Le rôle des garants est de veiller à garantir l'information et la participation du public dans les projets ayant un impact sur l'environnement. Les modalités d'expression possibles pendant la concertation sont les suivantes : le site internet, les coupons T, l'expression lors des rendez-vous de la concertation, notamment lors des rencontres de proximité (au marché de Donges et au Super U de Montoir) qui permettent de rencontrer des personnes n'ayant pas l'habitude de se déplacer dans les réunions publiques. À la fin de la concertation, qui se termine le 9 mars, les garants auront un mois pour écrire un bilan et poser des questions au maître d'ouvrage, qui aura deux mois pour y répondre. Ces documents seront publiés sur le site internet de la concertation.

L'animateur présente les interlocuteurs de la concertation : Hynamics, RTE et Nantes Saint-Nazaire Port.

Une vidéo pédagogique de 3 minutes présente le projet Take Kair.

2. Synthèse quantitative de la concertation

Marine de CLERMONT (consultante à l'agence stratéact, AMO d'Hynamics) présente la synthèse quantitative de la concertation, avec des informations concernant :

- les outils de mobilisation pendant la concertation ;
- les outils d'information sur le projet ;
- les temps d'échange ;
- les premiers chiffres de la participation.

Ces données sont à retrouver dans [le support de présentation de la réunion publique](#).

3. Synthèse qualitative de la concertation - première partie

Frédéric FIATTE et **Marine de CLERMONT** présentent la synthèse qualitative de la concertation.

Les verbatims (extraits des rencontres de la concertation et de l'espace participatif du site internet) sont à retrouver dans [le support de présentation de la réunion publique](#). Des éléments de réponse à ces différents questionnements sont disponibles dans les comptes-rendus des différentes réunions ou dans la [FAQ](#).

L'opportunité du projet Take Kair :

- **Un projet globalement soutenu avec des vigilances. Pas de point de blocage majeur identifié.**

La concertation sur le projet Take Kair a permis de discuter de son opportunité. Le projet est globalement soutenu, sans point de blocage majeur identifié. La question des emplois a été évoquée comme un point fort, et plusieurs élus ont souligné l'inscription du projet dans la démarche de décarbonation de la zone portuaire (démarche ZIBaC). Quelques interrogations demeurent sur l'impact écologique du projet (en faisant référence à la notion de « greenwashing ») et son utilité sociale. Enfin, des remarques ont porté sur le coût du projet et la pertinence d'un tel investissement.

- **Des questions sur la contribution du projet à la décarbonation de l'aérien**

Les discussions ont porté sur la contribution du projet à la décarbonation de l'aérien et sur l'équilibre entre sobriété énergétique et solutions technologiques. Une question a émergé : faut-il moins prendre l'avion plutôt que développer une usine pour décarboner le secteur ? Une table-ronde dédiée, demandée par les associations et les garants, a réuni plusieurs acteurs de l'aérien. Un consensus s'est dégagé sur la nécessité de projets pilotes comme Take Kair pour structurer une filière et accompagner la transition du secteur de l'aérien. La décarbonation du tissu industriel de Saint-Nazaire a également été perçue positivement.

Focus sur l'opportunité du projet :

Géraldine ANCEAU, Directrice du projet Take Kair, revient sur l'opportunité du projet en soulignant son rôle dans la décarbonation du secteur aérien, qui représente plus de 5 % des émissions de CO₂ en France. Ce projet s'inscrit en complémentarité avec les mesures de sobriété et d'efficacité énergétique. Le volume de consommation de kérosène est important et quel que soit l'avenir du trafic, une part de kérosène restera à décarboner.

Le projet prévoit de synthétiser du kérosène sans utiliser de ressources fossiles, en utilisant du CO₂ capté en sortie d'un procédé industriel et de l'hydrogène produit sur place. Ce carburant de synthèse, identique au kérosène actuel, offre une solution immédiatement utilisable pour l'aviation, notamment pour les vols long-courriers.

En produisant ce carburant en France, le projet contribue à la création d'une filière nationale et répond aux enjeux de souveraineté énergétique. Il s'inscrit pleinement dans la stratégie européenne de décarbonation,

qui imposera aux avions d'incorporer progressivement du carburant de synthèse, de 1,2 % en 2030 à 35 % en 2050. L'investissement pour ce projet, bien que significatif, est un levier essentiel pour structurer une filière nationale et développer une alternative durable en France.

- **Des questions sur l'Analyse du Cycle de Vie du projet**

L'Analyse du Cycle de Vie du projet est une méthode de calcul qui permet de mesurer les impacts environnementaux d'un projet, y compris l'impact lié aux émissions de CO₂. Les participants se sont interrogés sur :

- le périmètre de cette analyse : inclut-elle la construction de l'usine, du pipeline, des infrastructures électriques ? se limite-t-on au CO₂ ou prend-on en compte d'autres impacts, comme la réduction des traînées de condensation ?
- les hypothèses de départ utilisées pour réaliser les calculs : quelle intensité du mix électrique français est pris en compte ? quel procédé de capture du CO₂ ?

Focus sur le carbone d'origine biogénique :

Géraldine ANCEAU explique la notion de CO₂ d'origine biogénique, qui joue un rôle clé dans l'évaluation de l'Analyse Cycle de Vie (ACV). Le kérosène fossile est produit à partir de pétrole extrait du sous-sol. Lorsqu'il est brûlé, le CO₂ émis par l'avion provient de ce pétrole et s'ajoute à la quantité de CO₂ déjà présente dans l'atmosphère, car il était initialement stocké sous terre. À l'inverse, le CO₂ d'origine biogénique ne rajoute pas de CO₂ additionnel dans l'atmosphère : il était dans l'atmosphère et a été temporairement absorbé par des plantes ou des arbres, qui ont ensuite été transformés en divers objets (comme des meubles). Une fois ces objets en fin de vie, ce qui peut être trié et recyclé est recyclé, et les déchets restants, lorsqu'ils sont brûlés, libèrent du CO₂ qui était déjà présent dans l'atmosphère et non issu de réserves fossiles. L'utilisation de CO₂ biogénique dans le projet permet ainsi de ne pas augmenter la concentration globale de CO₂ dans l'atmosphère.

Focus sur l'Analyse du Cycle de Vie : (Cf. slide 27 de la présentation)

L'illustration compare l'Analyse Cycle de Vie entre un carburant fossile et un carburant de synthèse. Pour le kérosène fossile, 78 % des émissions (en orange sur le graphe) proviennent de sa combustion en vol, tandis que 22 % sont liées à l'extraction et au transport du pétrole jusqu'à son lieu de consommation et aux activités de raffinage.

Avec le carburant de synthèse, l'utilisation de CO₂ biogénique élimine ces émissions fossiles à la combustion. Les émissions restantes proviennent du processus de production, incluant la fabrication des équipements (captage du CO₂, électrolyse, synthèse du carburant), la consommation d'électricité nécessaire à la production de l'hydrogène et du kérosène, ainsi que le transport du CO₂ et du kérosène.

Le graphique montre une réduction des émissions de 80 %. Cette analyse, encore préliminaire et conservatrice, sera affinée à mesure que le projet avancera. Elle sera intégrée aux dossiers de demande d'autorisation environnementale et ses détails seront communiqués au public dans le cadre de ce processus réglementaire.

- **Des remarques sur les alternatives au projet**

Des questions ont été soulevées sur l'emplacement de l'usine Take Kair, notamment pour préciser sa localisation exacte sur la plateforme. Certains ont aussi interrogé le choix du site, suggérant d'autres implantations possibles, comme à proximité de la cimenterie qui fournira le CO₂ ou sur d'autres sites portuaires (Dunkerque, Le Havre, Marseille). Enfin, des remarques ont porté sur la pertinence d'implanter cette activité dans une zone où sont déjà installées des industries polluantes.

Focus sur le choix du lieu :

Selon, **Arnaud SOUILLÉ, Responsable territorial du projet Take Kair**, il existe aujourd'hui plusieurs projets en France et en Europe concernant le développement de carburants alternatifs durables, avec environ une quinzaine de projets sur le territoire français. Le territoire Loire-Estuaire présente des atouts majeurs pour accueillir ce type d'industrie verte, notamment grâce à l'accès à des ressources essentielles. L'emplacement sur la zone industrielle portuaire permet d'accéder facilement à du CO₂ biogénique, notamment via le projet GOCO₂. Des capacités de raccordement électrique sont prévues, avec un renforcement du réseau mené par RTE. Concernant l'eau, Take Kair collabore avec Saint-Nazaire Agglomération pour utiliser les eaux usées de la station d'épuration de Montoir-de-Bretagne. De plus, le port de Saint-Nazaire, avec son projet de plateforme industrielle verte près de la raffinerie, offre un foncier stratégique pour le développement de l'usine.

Ce territoire bénéficie également d'infrastructures industrielles déjà existantes, comme les appointements pétroliers, qui permettront d'acheminer les carburants par bateau. La majorité de la consommation de kérosène en France se trouve dans les aéroports parisiens (plus de 70 %), ce qui rend l'acheminement par bateau du port de Saint-Nazaire au port du Havre, puis par oléoduc vers les aéroports parisiens, le scénario le plus probable. D'autres scénarios sont envisageables en fonction des demandes des compagnies aériennes. Par exemple, si elles préfèrent que le kérosène soit consommé à l'aéroport de Nantes, cela pourrait se faire par camion sans ajouter de trafic supplémentaire, ou éventuellement par bateau via le fleuve. Il existe aussi la possibilité d'approvisionner les aéroports du sud-ouest par bateau.

L'oléoduc partant de la SFDM (Société Française Donges-Metz) ne permet pas d'acheminer du kérosène vers les aéroports parisiens, car il n'est pas directement connecté d'une part, et d'autre part, il ne transporte pas ce type de carburant. Cela entraînerait des coûts supplémentaires pour éviter les risques de contamination entre produits transportés. Le scénario préférentiel reste donc l'acheminement par bateau vers Le Havre, puis par oléoduc vers les aéroports parisiens.

Le projet dans son environnement territorial :

- **Un besoin d'information sur la transformation de la zone industrielle, à l'échelle du Port**

Pendant la concertation, deux principaux sujets ont émergé concernant l'intégration du projet dans son environnement territorial. D'abord, un besoin d'informations sur la transformation de la zone industrielle dans son ensemble, au-delà du seul projet Take Kair. Les habitants, notamment à Donges, sont habitués à accueillir ce type de projet, mais des questions ont été soulevées concernant les usines existantes, comme la raffinerie Total, et leur rôle dans le projet ainsi que leur avenir. Il y a également eu des demandes pour une vision globale des projets futurs dans la zone portuaire, notamment en termes d'impacts environnementaux, et pour organiser une réunion d'information présentant tous ces projets à venir.

Focus sur l'écosystème du projet et la zone portuaire : (Cf. slide 34 de la présentation)

Sophie COCHARD, Directrice de l'aménagement et de l'environnement, rappelle que le Port, actuellement dépendant à 70 % des énergies fossiles, s'engage depuis plusieurs années dans la transition énergétique, en soutenant des projets structurants tout en maintenant les industries existantes. 500 entreprises et 28 500 emplois sont générés sur la zone industrialo-portuaire. Le Port s'investit pour des projets actuels et futurs tournés vers la transition et la décarbonation. Il dispose de 200 hectares de fonciers aménageables, permettant d'accueillir des projets liés à cette transition.

Mme COCHARD présente ensuite les projets en cours. Concernant le quai Éole, la concertation préalable est terminée et une concertation continue est en cours, avec des informations fournies régulièrement sur le site internet. Fort de son expertise liée à la construction du premier parc éolien en mer français (Parc du Banc de Guérande), le port de Nantes Saint-Nazaire souhaite adapter ses infrastructures pour accompagner

le déploiement de l'éolien en mer de grande puissance avec le projet Éole. Véritable plateforme d'assemblage pour les éoliennes posées et flottantes de demain, le site Éole sera mis à la disposition des industriels de la filière pour stocker et assembler les éoliennes destinées aux futurs parcs de la façade atlantique. Le Port souhaite se positionner comme un acteur clé des énergies renouvelables marines (EMR) et attirer des emplois à forte valeur ajoutée. Les Chantiers de l'Atlantique sont aussi fortement en lien avec Éole, puisqu'ils ont obtenu un contrat important pour les sous-stations électriques.

Au nord du terminal roulier, quelques fonciers sont disponibles. Si les terrains sont proches des habitations, ils ont vocation à accueillir des activités tertiaires liées au transport maritime ou aux activités industrielles.

Sur le terminal container, un AMI frigo a été lancé pour des entrepôts. Le Port souhaite développer son activité container.

Des projets comme GOCO₂, qui vise à capter du CO₂ en Mayenne et l'acheminer jusqu'au terminal méthanier du Port, et le projet Scott pour une production de ciment bas-carbone sont aussi en développement. Des projets comme Scott ou Eurovia sont importants pour le Port puisqu'ils permettent de générer une plus forte activité de trafic maritime.

Le projet Lhyfe-Elyse, destiné à produire de l'hydrogène vert et du e-méthanol pour le transport maritime, fera également l'objet d'une concertation. Le projet Take Kair, dédié à l'aviation décarbonée, s'inscrit dans cette dynamique et dans la démarche Zone Industrielle Bas-Carbone (ZIBaC). Ces projets visent à transformer le territoire en un pôle majeur pour la décarbonation.

- **La gestion des risques industriels à l'échelle du site Take Kair**

Les risques spécifiques au site de l'usine Take Kair ont été évoqués, comme la gestion de l'élévation du niveau de la mer, les inondations et les mesures de protection comme les remblais, mais également les risques liés au procédé de production, notamment l'éventuel stockage ou les risques de fuite d'hydrogène. Ces préoccupations ont entraîné des questions sur la protection des travailleurs et la formation des acteurs locaux, comme les pompiers.

- **Des interrogations sur la gestion de la sécurité à l'échelle de la plateforme**

Dans la complémentarité, il y a eu aussi des interrogations sur la gestion de la sécurité à l'échelle de l'ensemble de la plateforme portuaire, avec la question d'un possible « effet domino », l'usine Take Kair étant entourée d'autres installations à risque. Dans une zone marquée par des « accidents industriels », les habitants ont demandé si le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) devrait être révisé avec l'arrivée du projet et s'il existait un dispositif de coordination pour la gestion des risques à l'échelle du territoire.

Focus sur la sécurité de la zone portuaire :

Isabelle POUPARD-GUÉNAULT rappelle que l'installation, qui produit à la fois de l'hydrogène et des hydrocarbures, est soumise à une réglementation stricte. Une étude de danger préliminaire a été réalisée pour identifier et quantifier les risques, et définir des mesures de réduction. Cette étude intègre également l'environnement industriel du site, où se trouvent d'autres installations à risques, comme celles de Total et Yara, soumises au PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques).

L'installation sera conforme aux prescriptions reprises dans les PPRT. En ce qui concerne le stockage, il est très limité tant pour l'hydrogène que pour les hydrocarbures, qui sont envoyés directement aux utilisateurs finaux. L'installation est classée Seveso seuil bas, et il n'y aura à ce titre pas de modification du PPRT. Les zones de danger à impact cumulé générées par l'installation sont circonscrites dans le périmètre du projet et ne débordent pas sur les zones tierces, évitant ainsi tout effet domino. Ces études sont soumises à l'administration, qui veille à la prise en compte de tous les risques, y compris ceux liés aux installations voisines. Des échanges avec la Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

(DREAL) ont été initiés et sont prévus jusqu'au dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale. Un comité des procédures a par ailleurs été initié par la Préfecture regroupant les différents projets de la zone.

4. Premier temps d'échange

Un habitant de Donges demande où va le pipeline du projet GOCO₂ qui arrive des cimenteries.

M. SOUILLÉ indique que le projet GOCO₂ permet de relier des industriels émetteurs de CO₂, comme Lhoist (Mayenne), Heidelberg (Airvault en Nouvelle-Aquitaine), Lafarge (Saint-Pierre-la-Cour en Mayenne), jusqu'au terminal GOCO₂ opéré par Elengy dans le port de Saint-Nazaire. Là, il pourra être liquéfié et être transporté par bateau. Le tracé exact n'est pas encore connu à ce jour.

Une membre de l'Association Environnementale Dongeoise des Zones à Risque et du PPRT (AEDZRP) adresse une question aux garants. Autour de Take Kair, d'autres projets feront l'objet de concertations. Il semble possible d'organiser une concertation globale dans le cadre de la CNDP, pour ces projets qui se cumulent sur un même territoire, à l'instar de ce qui est prévu pour Fos-Marseille au printemps. Elle demande s'il est possible de mettre en place une démarche similaire à Saint-Nazaire. Il est nécessaire d'avoir des échanges sur chaque projet individuellement, mais certains aspects, comme les impacts sur l'électricité, les mobilités, ou encore l'impact sur le trafic routier (pour les salariés et les marchandises), méritent d'être abordés sous un angle global.

Mireille AMAT, garante CNDP, explique que les garants ont alerté la CNDP pour ces différents projets au moment de leur étude de contexte l'été dernier. Cependant, la CNDP n'a pas encore été saisie par les autres porteurs de projet, ce qui explique la décision de ne pas organiser de concertation commune pour l'ensemble des projets, contrairement à ce qui est prévu sur le site de Fos.

Mme COCHARD complète la réponse en accusant bonne réception du courrier envoyé par les associations au Port. Le Port a bien conscience des difficultés liées à ces concertations et au manque de vision globale. Une réunion globale avec les différents porteurs de projets sera proposée à l'ensemble des associations environnementales ainsi qu'aux collectivités. Elle pourrait être planifiée courant juin 2025. L'objectif est d'offrir une vue d'ensemble sur la stratégie du Port en matière de décarbonation.

Un élu communautaire à Saint-Nazaire Agglo demande quelle est la source d'énergie de la cimenterie et si cette dernière est prise en compte dans l'Analyse du Cycle de Vie du projet.

Mme ANCEAU explique que le four de la cimenterie fonctionne avec une énergie mixte, dont une partie de déchets contenant de la biomasse. C'est cette fraction de déchets de biomasse qui émet du CO₂ biogénique, et c'est ce CO₂ qui sera utilisé dans le cadre du projet. En tout, la cimenterie émet environ 1 million de tonnes de CO₂, dont 15 % est du CO₂ biogénique. Un système de traçabilité sera mis en place pour garantir que le CO₂ biogénique consommé correspond bien au CO₂ biogénique injecté. Actuellement, cette traçabilité existe déjà dans le cadre des rapports sur les émissions de CO₂, que les émetteurs de CO₂ sont obligés de produire, car la taxe est différente pour le CO₂ d'origine biogénique et celui d'origine fossile. Il existe des organismes certificateurs qui assurent déjà la distinction des émissions de CO₂ par type, et ce système garantira qu'il n'y ait pas de double comptabilisation du même CO₂ parmi les utilisateurs, y compris Take Kair.

Un membre de l'AEDZRP exprime un regret des suites de la rencontre avec les garants en juillet, où il avait été suggéré qu'il serait pertinent d'inviter des intervenants extérieurs, tels que des spécialistes, des journalistes ou des experts en environnement, lors de ces différentes rencontres. Il a été surpris de constater que cette suggestion n'a pas été prise en compte.

Il rappelle ensuite la possibilité prévue par le Code de l'environnement, dans un ajout à l'article 121.8, devenu aujourd'hui 121.8.2, et demande l'organisation d'une concertation préalable globale ou d'un débat public. Il souhaite une vision globale du projet Take Kair et du projet GOCO₂, deux projets étant étroitement liés.

M. PACORY, garant CNDP, rappelle que des intervenants extérieurs ont été sollicités lors de la table-ronde sur la décarbonation aérienne du 27 février, et que ceux-ci n'étaient pas porteurs du projet. Cette démarche volontaire de la part de la maîtrise d'ouvrage et des garants avait pour but d'intégrer un regard extérieur, pour enrichir les échanges en apportant des perspectives indépendantes, sans lien direct avec le projet.

S'agissant de la question du débat public, la Commission nationale du débat public (CNDP) a estimé qu'un débat public n'était pas requis. Cette décision repose sur l'analyse du cadre général ainsi que sur la nature du projet, qui ne répond pas aux critères justifiant une telle procédure.

Enfin, concernant l'articulation entre les concertations des différents projets en cours, la principale difficulté vient du fait que les calendriers respectifs des projets diffèrent. À titre d'exemple, la concertation du projet GOCO₂ n'est pas prévue à court terme, tandis que le projet Take Kair est déjà en phase avancée de développement. Cela explique la décision de la CNDP de ne pas organiser une concertation globale. D'un point de vue économique, il n'aurait pas été opportun de ralentir des initiatives bien avancées pour attendre d'autres projets encore en phase préparatoire.

Un membre de la Ligue des Droits de l'Homme évoque le besoin de réaliser une étude des risques globale en amont. Actuellement, plusieurs entreprises dangereuses sont placées dans la même zone. Il manque une gestion globale des risques anticipée par la DREAL, et non après chaque projet.

Mme POUPARD-GUÉNAULT précise que, lors de la présentation d'un projet à l'administration, il convient de démontrer que celui-ci ne génère pas de risques pour des tiers et que les risques liés à d'autres projets ont été intégrés dans la conception. Le projet Take Kair ne génère pas d'effets cumulatifs avec les autres projets, mais cette démarche de démonstration s'applique à l'ensemble des projets. Chaque projet doit prouver, auprès de l'administration, que les risques ont été correctement pris en compte. Le rôle de l'administration est de vérifier que toutes les contraintes, tant liées au projet qu'à l'environnement, ont été intégrées de manière adéquate.

Un habitant de Donges demande à quand remonte l'idée même d'un tel projet. S'agit-il d'un projet français ou européen ? Est-ce que ce type de projet sera répandu dans le monde ?

Mme ANCEAU indique que l'initiative de la fabrication du e-kérosène émane de la décision des autorités européennes d'imposer l'utilisation de carburants alternatifs dans le secteur aérien, notamment à partir de deux types de carburants : les biocarburants, dérivés de la biomasse, et les carburants de synthèse, comme le e-kérosène, dont le projet Take Kair est un exemple.

À titre indicatif, la France consomme environ 7 millions de tonnes de kérosène par an. L'obligation de l'utilisation du e-kérosène imposée par l'Europe débutera en 2030 avec un pourcentage de 1,2 % de la consommation, avec une augmentation progressive par la suite. Le projet Take Kair permettra de couvrir environ 40 % du besoin de e-kérosène en France dès 2030. Ce besoin ne fera qu'augmenter, avec des objectifs fixés à 5 % en 2035. Le projet Take Kair marque ainsi le début d'une filière en pleine expansion, avec pour objectif de développer d'autres projets similaires en France et à l'international. Plusieurs initiatives de ce type sont déjà en développement, non seulement en France, avec des projets soutenus par Engie par exemple, mais aussi à l'étranger, en Espagne, en Norvège, etc.

Le projet Take Kair est porté par Hynamics, une filiale du Groupe EDF, un acteur français. Une collaboration avec des financiers privés est également envisagée pour soutenir le financement de l'investissement nécessaire au projet.

Un participant demande comment sera récupéré le CO₂. Est-il possible de capter directement le CO₂ dans l'air, pour éviter de faire un pipeline entre la Mayenne et le Port ?

Mme POUPARD-GUÉNAULT explique qu'il existe des solutions permettant de capter le CO₂ directement dans l'air, mais celles-ci sont encore en phase émergente. Elles présentent des coûts élevés, une consommation énergétique importante et nécessitent une vaste surface au sol. Ces solutions ne sont pas envisagées à terme. Il est plus avantageux de réutiliser le CO₂ capté dans des installations industrielles.

Question posée via sli.do : Que transporte aujourd'hui l'oléoduc provenant de Saint-Pierre-la-Cour et nécessite-t-il des adaptations pour transporter le CO₂ de la cimenterie ?

M. SOUILLÉ explique que cet oléoduc n'existe pas encore. A priori, le tracé suivrait celui des gazoducs déjà en place, en y ajoutant une nouvelle infrastructure dédiée au transport du CO₂.

Question posée via sli.do : Comment est-il possible de dissocier le projet Take Kair du projet de raccordement CO₂ (GOCO₂) ?

M. SOUILLÉ précise qu'il s'agit avant tout d'une opportunité. Si ce pipeline se développe, Take Kair pourra en bénéficier en se raccordant directement à cette infrastructure, permettant ainsi un acheminement du CO₂ à moindre coût, tant sur le plan financier qu'en termes d'empreinte carbone, en réutilisant un tracé existant.

Toutefois, si ce projet ne voyait pas le jour, d'autres sources de CO₂ seraient disponibles. Des études ont déjà été menées dans la région, pour identifier d'importants gisements de CO₂ biogénique. La question porterait alors sur les modalités de transport et de conditionnement du CO₂ jusqu'à l'usine Take Kair. Plusieurs solutions existent, avec toujours l'objectif de privilégier un CO₂ biogénique issu d'un périmètre proche, local.

Question posée via sli.do : Si je comprends bien, le pipe (du projet GOCO₂) n'existe pas. S'il n'existe pas, à quel coût est estimé sa construction et son exploitation ? Existe-t-il des risques sur d'éventuelles fuites ?

M. SOUILLÉ indique que les porteurs du projet étant absents, il est difficile pour la Maitrise d'Ouvrage de répondre à cette question.

Une participante rappelle que le projet vise à décarboner l'aviation, mais souligne qu'environ 55 % des personnes ne prennent jamais l'avion et que 22 % ne le prennent qu'une fois par an. Selon elle, cela signifie que le projet concernera une minorité de la population et pose donc une question de justice sociale face à l'investissement qu'il représente.

Elle pose la question du mix énergétique nécessaire à la production de ce kérosène, qui pourrait inclure l'éolien, le solaire et le nucléaire. Elle suppose que l'énergie utilisée serait majoritairement nucléaire et s'interroge alors sur la réelle indépendance énergétique du projet, rappelant que la France reste dépendante d'autres pays pour l'approvisionnement en uranium.

Mme ANCEAU souligne que le projet s'inscrit dans une démarche de décarbonation urgente, touchant tous les secteurs, y compris celui de l'aviation. Elle rappelle que ce dernier représente 5 % des émissions de CO₂ en France et qu'il est donc essentiel de le prendre en compte au même titre que les autres, afin de réduire ces émissions qui concernent l'ensemble de la population.

Cf. le **Focus sur les ressources** ci-dessous (partie « Les caractéristiques du projet ») pour la question du mix énergétique.

Mme l'adjointe au Maire de Donges demande si la densité des carburants alternatifs a été étudiée. Elle évoque notamment les effets possibles sur l'usure mécanique des moteurs, en prenant l'exemple du GPL, connu pour accélérer l'usure de certaines pièces mécaniques.

Mme ANCEAU précise que le kérosène n'abîmera pas l'avion. Le kérosène de synthèse a été certifié par les organismes de contrôle, qui valident son utilisation dans les avions. À ce jour, ce carburant est autorisé à être utilisé en mélange jusqu'à 50 % dans les moteurs d'avion.

Un habitant de Saint-Nazaire demande comme le projet Take Kair pourra démarrer sans un approvisionnement en hydrogène du projet Lhyfe qui n'a pas commencé. Il questionne les alternatives envisagées pour l'approvisionnement en hydrogène si Take Kair venait à débiter sans certitude sur ce point.

Mme ANCEAU précise que l'approvisionnement en hydrogène est bien pris en compte dans le périmètre du projet. Un électrolyseur sera installé sur le site de Take Kair afin de produire l'hydrogène nécessaire, indépendamment du projet Lhyfe, qui, lui, vise une production d'hydrogène destinée à d'autres usages. Elle rappelle que les intrants du projet incluent l'électricité, l'eau et le CO₂, permettant ainsi de fabriquer l'hydrogène et d'alimenter les réacteurs nécessaires à la synthèse du kérosène.

Questions posées via sli.do :

- Est-il raisonnable de penser qu'un projet de 140 km de raccordement pour le CO₂ est réalisable dans les temps, alors qu'aucune démarche administrative n'a encore été entreprise pour sa réalisation ?*
- N'y aurait-il pas fallu commencer par le projet de raccordement et de terminal CO₂ avant de parler de l'usine ?*
- Concrètement, quel est le plan B si la captation du CO₂ à la cimenterie de Saint-Pierre-La-Cour ne se fait pas ?*
- Le gazoduc existant alimente-t-il la cimenterie aujourd'hui ?*

Mme ANCEAU souligne que plusieurs projets interconnectés sont en cours de développement simultanément, notamment GOCO₂ et Take Kair, en raison de l'urgence à décarboner. Attendre la finalisation d'un premier projet avant d'en lancer un second compromettrait l'atteinte des objectifs fixés pour 2030. Ainsi, ces projets nécessitent une coordination étroite afin de garantir la production de e-kérosène dans les délais impartis.

Un habitant de Donges interroge le périmètre de risque du site. Il a été annoncé que ce périmètre ne dépasserait pas les limites fixées. Or un accident est survenu il y a quelques années sur le site des Bossènes, situé à proximité de la future implantation, impliquant une fuite de carburant dont les retombées ont largement dépassé les limites de la raffinerie de Donges. Bien que son habitation ne soit pas située dans le périmètre officiel, il a constaté des retombées chimiques sur son terrain. Existe-t-il un autre périmètre qui ne serait pas officiel par rapport au risque potentiel du site ? Pour la prise en compte du risque porté sur l'usine qui viendrait des autres sites, est-il pris en compte le fait que le périmètre de risque de la raffinerie Total est sous-estimé actuellement ?

Mme POUPARD-GUÉNAULT indique que diverses mesures ont été mises en place pour réduire les risques, limiter les impacts et assurer une limitation à la zone, notamment des bacs de rétention au niveau des réservoirs afin de contenir d'éventuelles fuites de carburant. Des moyens préventifs supplémentaires sont également intégrés, tels que la limitation des brides et l'utilisation exclusive de tuyauteries soudées, avec la mise en place de doubles isollements de vannes, garantissant ainsi une sécurisation optimale des opérations liées à la manutention du kérosène.

Un système de détection et de protection incendie spécifique à l'usine sera conçu pour intervenir rapidement en cas de départ de feu. Ce dispositif comprend un stockage d'eau dimensionné pour répondre au scénario d'incendie le plus critique pouvant survenir sur le site.

Concernant les risques liés aux installations voisines, le document de référence utilisé est le PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) établi par la préfecture. Ce document précise les exigences à prendre en compte pour toute nouvelle installation à proximité des sites classés Seveso seuil haut de la zone. L'analyse de la conformité du projet Take Kair fait partie intégrante de l'étude de danger du projet et fait l'objet d'échanges avec la DREAL. L'objectif est d'assurer que toutes les contraintes identifiées dans le PPRT sont correctement prises en compte dans la conception du projet.

Un membre de l'AEDZRP apporte une précision concernant le coût des travaux GOCO₂, qui pourraient atteindre 1 milliard 700 millions.

Un participant demande combien d'usines comme celle du projet Take Kair existe dans le monde et si c'est la première usine de ce type en France.

Il demande à quel intervalle auront lieu les arrêts de l'usine.

Mme ANCEAU indique qu'il n'existe actuellement aucun projet de production de carburant de synthèse en activité dans le monde. En revanche, plusieurs projets sont en phase de conception, de préconception ou de concertation. En France, plusieurs initiatives en sont au même stade de développement, notamment en Normandie, à Lacq et autour de Fos.

Mme POUPARD-GUÉNAULT précise que les arrêts de l'installation seront principalement liés au remplacement des catalyseurs utilisés dans le procédé de production d'e-kérosène. Ces interventions seront planifiées tous les deux ans. Il y aura également des opérations de maintenance qui s'étendront sur une période d'environ deux à trois semaines. Par ailleurs, des arrêts plus longs seront également prévus pour les épreuves décennales, notamment sur les réservoirs et autres équipements soumis à des inspections régulières.

Question posée via sli.do : Précision sur la question à propos du gazoduc : la cimenterie utilise-t-elle le gaz comme énergie ?

La maîtrise d'ouvrage n'a pas la réponse à cette question, cette dernière étant hors du périmètre de la concertation Take Kair.

Question posée via sli.do : Quelles sont les autres sources de gisement de CO₂ biogénique, avec un volume équivalent de la cimenterie de Saint-Pierre-La-Cour ?

M. SOUILLÉ précise que des études sont en cours pour identifier les gisements de CO₂ disponibles dans la région. L'usine Take Kair nécessite une consommation de 160 000 tonnes de CO₂, tandis que les gisements actuels dépassent le million de tonnes.

. Parmi les sources identifiées, on retrouve les industriels raccordés au réseau CO₂, mais aussi les méthaniseurs qui produisent du CO₂ biogénique, les chaudières biomasse, ainsi que les centrales de traitement et de revalorisation des déchets. Tous ces gisements représentent aujourd'hui une ressource accessible et à des coûts abordables pour le projet. Les gisements devraient augmenter avec le développement des méthaniseurs.

Question posée via sli.do : Quelle est la concentration du CO₂ en % issue des fumées des cimenteries et comment sont traités les autres composants ?

Mme ANCEAU explique que l'intérêt d'utiliser ces fumées réside dans le fait que le CO₂ est beaucoup plus concentré en sortie d'usine. Il est donc plus efficace énergétiquement d'aller extraire le CO₂ dans ces fumées plutôt que de le récupérer dans l'air où il est beaucoup moins concentré.

Complément apporté dans le compte-rendu : La concentration en CO₂ dans les fumées de cimenterie actuellement en opération est en général comprise entre 15 % et 25 % (sur les procédés les plus modernes).

Question posée via sli.do : Cette technologie ne va-t-elle pas entraîner un effet rebond de l'utilisation de l'aviation ? Quel est le bénéfice pour la décarbonation du transport aérien ?

Mme ANCEAU indique qu'actuellement, le pétrole et le kérosène sont disponibles, et l'aviation continue de se développer. L'absence de carburant de synthèse ne freine donc pas cette progression, puisque le kérosène d'origine fossile reste une alternative accessible.

L'impact de cet effet dépendra en partie des politiques de tarification des compagnies aériennes. Le coût de production du kérosène de synthèse est nettement plus élevé, avec un facteur de multiplication estimé entre six et sept par rapport au prix actuel du kérosène conventionnel. Cette différence de coût se répercutera nécessairement sur le prix des billets d'avion. La manière dont les compagnies aériennes ajusteront cette hausse selon les types de clientèle relèvera ensuite de leur propre stratégie tarifaire.

5. Synthèse qualitative de la concertation - seconde partie

Les caractéristiques du projet :

- **Les ressources nécessaires au projet**

Plusieurs sujets ont été évoqués pendant la concertation, notamment le « sourcing » du CO₂ biogénique et la vérification de son origine. Les participants ont également abordé les questions de la consommation d'eau de l'usine Take Kair, avec des interrogations sur la part d'eaux usées utilisées, l'origine de l'eau, son usage dans le processus et son éventuel rejet. Enfin, la question de la pérennité de l'approvisionnement en CO₂ a également été soulevée.

- **L'électricité : raccordement, approvisionnement et origine**

Concernant l'approvisionnement en électricité de l'usine Take Kair, il y a eu des interrogations sur la provenance précise de l'électricité utilisée et les garanties permettant de s'assurer qu'il s'agit bien d'une électricité bas carbone. Un sujet a également émergé autour de la consommation énergétique importante liée à la production d'hydrogène, avec des questions sur la capacité de production et d'approvisionnement en électricité à long terme. Enfin, des précisions ont été demandées sur la liaison souterraine électrique qui connectera l'usine au réseau, notamment sur son tracé et son implantation.

Focus sur les ressources :

Mme ANCEAU récapitule les ressources nécessaires et le processus de production. L'usine produira 50 000 tonnes de carburant synthétique par an à partir de CO₂ biogénique, qui sera acheminé, probablement via la canalisation dédiée, avec une consommation annuelle estimée à 160 000 tonnes. Ce CO₂ sera combiné avec de l'hydrogène, produit directement sur place grâce à un électrolyseur.

En termes de ressources, le projet nécessitera à la fois de l'eau et de l'électricité. La consommation d'eau pour l'électrolyseur est estimée à 220 000 m³ par an. Des discussions sont en cours avec la communauté d'agglomération pour utiliser les eaux usées traitées par la station d'épuration de Montoir. Par ailleurs, lors de la synthèse du kérosène, une quantité d'eau est rejetée et pourrait être réutilisée dans l'électrolyseur, permettant ainsi une approche plus économe, avec environ 40 % des besoins en eau couverts par cette réutilisation.

Concernant le refroidissement, plusieurs solutions sont à l'étude : des solutions plus sèches, et des solutions humides, qui nécessiteraient d'importants volumes d'eau prélevés et rejetés dans la Loire en respectant les conditions de température. L'objectif est de privilégier des alternatives moins consommatrices d'eau, et des études sont en cours pour affiner cette approche.

À propos de l'électricité, la consommation du projet est estimée à 1,7 TWh par an. L'usine sera raccordée au réseau RTE et utilisera donc l'électricité du mix français, composé d'éolien, de solaire et de nucléaire.

L'objectif est d'assurer un approvisionnement en électricité bas carbone, respectant un certain seuil d'émissions de CO₂.

Focus sur le raccordement électrique du projet :

M. BARREAU, Responsable du raccordement RTE, rappelle les principales missions de RTE, notamment l'acheminement de l'électricité produite par les grands sites de production en France. L'électricité est transportée à haute et très haute tension (400 000 volts, 225 000 volts, 63 000 volts) avant d'être redistribuée par Enedis à des tensions plus basses (20 000 volts, puis 400 volts pour les particuliers). Certains sites industriels nécessitant une puissance électrique importante sont directement raccordés au réseau de RTE.

Dans le cadre du projet Take Kair, la puissance requise étant de 307 MW, le site sera raccordé au réseau de RTE en 225 000 volts via deux liaisons souterraines. Ce doublement de l'alimentation garantit la mise à disposition de la puissance nécessaire au projet.

L'animateur rappelle la question précédemment posée : Comment identifie-t-on l'origine de l'électricité ? Est-il possible de s'assurer pleinement que le site Take Kair utilisera de l'énergie 100 % bas carbone ?

Il existe deux niveaux de réponse à cette question. Le premier concerne le contrat que Take Kair souscrira avec son fournisseur d'électricité, qui déterminera la nature de l'énergie achetée. Ensuite, pour garantir que cette électricité est bien bas carbone, il est essentiel de distinguer le cadre contractuel du flux physique d'électricité.

En pratique, il est impossible de savoir précisément d'où proviennent les électrons arrivant sur le site à un instant donné. Cependant, ce qui importe, c'est que l'énergie électrique soutirée par Take Kair corresponde à une quantité équivalente d'énergie injectée sur le réseau et sourcée par le fournisseur sélectionné dans le cadre du contrat.

L'électricité transitant sur le réseau public est relevée aux points d'injection (production) et aux points de soutirage (consommation). Ce suivi permet d'assurer la traçabilité de l'électricité et de garantir que la consommation de Take Kair correspond bien à une électricité bas carbone, conformément aux engagements du contrat conclu avec le fournisseur.

(Cf. le [compte-rendu](#) de la rencontre avec les associations environnementales pour plus de précisions.)

Mme ANCEAU complète en précisant que les données fournies par RTE sont essentielles pour tracer l'origine de l'électricité consommée. Ces informations seront utilisées chaque année pour justifier, auprès du certificateur, la provenance de l'électricité employée. Ce dernier vérifiera ainsi le facteur d'émission de CO₂ associé au kérosène produit. Pour que ce carburant soit reconnu comme kérosène de synthèse et puisse être commercialisé, il doit démontrer une réduction d'au moins 70 % des émissions de CO₂ par rapport au kérosène fossile. La certification est donc une étape indispensable, car sans elle, le kérosène produit ne pourrait pas être valorisé à un prix différencié par rapport au kérosène fossile.

- **La production de l'usine Take Kair**

Les participants ont interrogé la maîtrise d'ouvrage sur l'expédition du kérosène, notamment sa destination, les moyens de transport utilisés et ses futurs utilisateurs. La compatibilité du kérosène synthétique avec les avions actuels a également été discutée. Enfin, des questions ont été soulevées sur l'impact carbone des bâtiments de l'usine et la possibilité d'une extension future de l'usine.

- **Le coût et le calendrier du projet**

Les questions ont porté sur les financements, qu'ils soient publics ou privés, ainsi que sur les échéances de construction et de mise en service. Ce sujet a été relativement peu abordé, hormis en lien avec l'opportunité du projet. Quelques interrogations ont tout de même émergé, notamment lors des rencontres de proximité, où certains habitants ont indiqué que 2030 leur paraissait être une échéance lointaine.

| Question posée via sli.do : Y aura-t-il une subvention de l'État et à combien s'élèvera-t-elle ?

Mme ANCEAU précise que le financement du projet sera en très grande majorité privé, avec un remboursement assuré par la vente du kérosène aux compagnies aériennes sur une période de 15 à 20 ans. Cela explique en partie le prix de vente élevé, puisqu'aucune subvention publique n'est prévue à ce jour pour soutenir directement l'investissement.

Toutefois, Hynamics a candidaté auprès de l'ADEME dans le cadre d'un appel à projets, visant un financement très minoritaire destiné à couvrir une partie des études d'ingénierie en phase initiale de développement du projet. Ce soutien, s'il est accordé, représenterait une part très marginale du coût global du projet. À ce jour, la réponse à cette candidature n'a pas encore été reçue.

Les impacts :

- **Les impacts environnementaux locaux**

Plusieurs interrogations ont émergé concernant les impacts environnementaux locaux du projet. Les participants ont soulevé des questions sur d'éventuelles nuisances pour la population, notamment en termes d'impacts olfactifs, toxiques ou sonores. L'impact sur l'environnement et la biodiversité a également été un sujet de préoccupation. Le principal point de discussion a concerné l'eau, avec des interrogations sur la qualité et la quantité des rejets, ainsi que sur les risques de pollution lumineuse. Ces sujets ont particulièrement été abordés lors de la rencontre avec les associations, qui ont insisté sur la nécessité de propositions concrètes et ont exprimé une forte attente quant aux mesures de compensation environnementale prévues dans le cadre du projet.

- **L'insertion paysagère**

La question de l'insertion paysagère du projet a été abordée en lien avec la visibilité de l'usine et son implantation, en particulier pendant la phase de construction. Ce sujet a suscité peu de remarques, essentiellement lors des rencontres de proximité sur le marché de Donges, où des inquiétudes ont été exprimées concernant la visibilité des cheminées et des éventuelles fumées. Les nuisances liées au chantier ont également été peu évoquées, mais une préoccupation récurrente a concerné l'augmentation du trafic routier, en particulier la circulation des camions pendant les travaux.

- **La création d'emplois**

Lors de la concertation, les impacts socio-économiques du projet ont été largement abordés, notamment la question de la création d'emplois. Ce sujet a suscité des remarques, tant lors des rencontres de proximité que des réunions publiques. Les participants ont reconnu l'intérêt du projet en termes d'emploi, mais ont insisté sur l'importance que ces opportunités bénéficient directement au territoire. Des interrogations ont émergé sur le nombre d'emplois créés par le projet, ainsi que sur les moyens de garantir qu'ils profitent aux habitants, en particulier aux jeunes et aux travailleurs en reconversion.

Lors de l'atelier avec les acteurs économiques et académiques, deux enjeux majeurs ont été soulignés : l'anticipation et l'information. Il a été rappelé que toute la chaîne de valeur du projet pouvait générer des opportunités pour les entreprises locales, quelle que soit leur taille, à condition d'un dialogue régulier avec les acteurs du territoire. Une proposition récurrente a été d'inclure un minimum de sous-traitance locale dans les appels d'offres afin de garantir la participation des entreprises du territoire. Enfin, une préoccupation forte a émergé concernant la tension sur les métiers requis pour le projet, une problématique qui dépasse le cadre local et concerne l'ensemble du pays.

- **La formation**

La nécessité d'anticiper les besoins en formation a été largement soulignée, avec des questions sur les dispositifs prévus pour que les jeunes et les travailleurs du territoire puissent en bénéficier. Il a été recommandé de s'appuyer sur les structures existantes et de renforcer la visibilité du projet auprès des

acteurs locaux. Plusieurs acteurs du secteur de la formation étaient présents lors de l'atelier et ont souligné l'importance de s'appuyer sur les dispositifs déjà en place. Il a été rappelé que de nombreuses formations existent déjà et sont directement en lien avec les compétences requises pour le projet, offrant ainsi des opportunités locales pour répondre aux besoins en main-d'œuvre.

- **Les synergies industrielles**

Les synergies possibles avec d'autres acteurs du territoire ont également été discutées. Ce sujet est en lien avec les opportunités économiques locales et les complémentarités industrielles. En particulier, la question des coproduits générés par l'usine Take Kair a été abordée, notamment la production d'oxygène et de chaleur. Des propositions ont émergé concernant l'utilisation de cet oxygène par des acteurs locaux et l'intégration de la chaleur dans le réseau de Saint-Nazaire Agglomération. L'importance d'une coordination des plannings de chantier a été soulignée, afin d'aligner le projet avec les autres initiatives en cours ou à venir sur le territoire. Enfin, une suggestion a été faite autour de la mutualisation de certains services, notamment en matière de sécurité et de pompiers, pour optimiser les ressources et renforcer la sûreté du site.

Focus sur l'emploi et les synergies :

M. SOUILLÉ rappelle que l'usine permettra la création de 100 emplois directs en phase d'exploitation, répartis sur différentes fonctions : ingénierie, maintenance, fonctions support et encadrement. Selon France Industrie, cela représente 150 emplois indirects et 300 emplois induits. Au-delà de ces chiffres, plusieurs recommandations ont été formulées au cours de la concertation. Toutes ces propositions feront l'objet d'une analyse dans le cadre du bilan.

Certaines suggestions portent sur la nécessité de travailler avec les acteurs en charge de la planification des emplois et des compétences, qu'il s'agisse de l'État, des collectivités, de France Travail, du MEDEF (Mouvement des entreprises de France), ou encore d'autres structures régionales. Leur expertise permettra d'anticiper au mieux les besoins en main-d'œuvre.

La question de l'attractivité des métiers a également été soulevée, notamment envers les jeunes. L'anticipation des besoins en formation est un autre enjeu majeur. Il s'agira de s'associer à des initiatives locales existantes, comme le campus des énergies renouvelables ou encore Énergie Formation (l'ancienne École du Gaz). Le développement de l'alternance a aussi été évoqué. Chez Hynamics, une politique active est déjà en place : trois quarts des alternants sont embauchés en CDD ou CDI à l'issue de leur formation, et environ 20 % des effectifs actuels sont issus d'une alternance ou d'un stage.

Concernant les synergies, plusieurs axes ont été explorés. La mutualisation des ressources en CO₂, en eau, en foncier et en électricité a déjà été évoquée, mais l'usine produira également des coproduits, comme la chaleur fatale et l'oxygène. Des études sont en cours pour déterminer comment la chaleur pourrait être réinjectée dans le réseau de chaleur de Saint-Nazaire Agglomération. Des discussions sont en cours avec d'autres industriels pour la valorisation d'oxygène, ainsi que pour la gestion des éventuels surplus d'hydrogène.

D'autres synergies ont été envisagées, notamment en termes de logistique et de services. Une réflexion est en cours sur la mutualisation des moyens avec d'autres projets du territoire, tels que ceux du Port, comme le projet Green Coast d'Elyse Energy et Lhyfe. Cette mutualisation pourrait concerner la logistique, le stockage, ainsi que des services comme le transport des employés, la restauration, les services médicaux et la sécurité, notamment pour la formation des pompiers.

Tous ces sujets nécessitent un travail approfondi et seront développés en collaboration avec des acteurs ayant une vision globale du développement industriel. Parmi eux figurent les clusters comme Neopolia, les pôles de compétitivité, les agences de développement, l'association ADELE, le projet ZIBaC, ainsi que les collectivités.

- **L'habitat et la mobilité**

Sur la question de l'habitat, l'arrivée de nombreux travailleurs pour le projet engendrera des besoins en logement, dans un contexte où il existe déjà des difficultés pour loger ce type de salariés sur le territoire.

Concernant la mobilité, des préoccupations ont émergé sur l'accessibilité du site, notamment en raison de l'absence de connexion avec les transports en commun. Plusieurs propositions ont été avancées, comme le développement du réseau de transport, la mise en place d'un parking déporté pouvant être mutualisé avec d'autres sites, ou encore la création de navettes reliant directement Saint-Nazaire, notamment depuis la gare.

La concertation et la suite du dialogue :

- **Des remarques sur la concertation et des propositions pour la suite du dialogue**

Plusieurs participants, notamment des associations et des personnes rencontrées lors des rencontres de proximité, ont salué la qualité et la complétude du dossier de concertation. Lors de la rencontre avec les associations, une forte attente a été exprimée quant à la nécessité d'une information transparente, honnête et continue tout au long du projet, et pas seulement durant les phases de concertation. En particulier, il a été demandé que les études environnementales soient mises à disposition au fur et à mesure de leur avancement.

Sur la question de la sécurité, l'importance du rôle des maires et des élus a été rappelée, avec l'attente qu'ils travaillent en collaboration avec la maîtrise d'ouvrage pour garantir la sécurité des habitants.

Enfin, plusieurs propositions ont été évoquées, notamment l'organisation d'une réunion d'information pour présenter l'ensemble des projets à venir, ainsi que la création d'un comité de suivi de site.

6. Second temps d'échange

Un participant questionne RTE sur la possibilité de produire du e-kérosène lorsqu'il y a du vent et du soleil, et de le stocker ensuite. Est-ce possible de faire varier la production en fonction de la disponibilité d'énergie et de son prix ?

Mme ANCEAU explique qu'au stade actuel du design préliminaire, la production est envisagée comme étant stable avec une production d'électricité relativement stable. Adapter l'usine à une plus grande flexibilité aurait des impacts significatifs, notamment en nécessitant un surdimensionnement des infrastructures pour être en mesure de répondre aux variations de charge. Cependant, RTE étudie actuellement cette question, car les électrolyseurs pourraient jouer un rôle dans la flexibilité du réseau électrique. Des mécanismes pourraient être mis en place pour inciter les consommateurs à ajuster leur consommation en fonction des fluctuations de la production d'énergie renouvelable, notamment selon la disponibilité du vent et du soleil.

Si de telles mesures sont mises en place par RTE, l'usine pourra s'y adapter si cela s'avère nécessaire pour la stabilisation et l'équilibrage du réseau. D'un point de vue technique, cette flexibilité est envisageable, mais elle doit être intégrée dès la phase de conception du projet.

M. BARREAU précise que RTE a pour mission d'acheminer l'électricité tout en garantissant en permanence l'équilibre entre la production et la consommation. Dans ce cadre, RTE est également chargé de concevoir et mettre en œuvre les mécanismes de marchés du système électrique. Cela permet d'envisager des mécanismes spécifiques avec de nouveaux types de consommateurs, comme les électrolyseurs, afin d'adapter leur consommation à la variabilité de la production des énergies renouvelables.

Un participant demande si les rendements sur les réacteurs des avions sont identiques avec du kérosène fossile et du e-kérosène. Il demande également si l'aviation militaire utilisera le e-kérosène.

Mme ANCEAU explique que l'aviation militaire peut utiliser du kérosène de synthèse. Ce kérosène peut être utilisé dans tous les avions, sans distinction. À ce stade, il n'y a pas de discussion avec les acteurs de l'aviation militaire.

En termes de rendement, la logistique actuelle prévoit un mélange du kérosène de synthèse avec du kérosène fossile à hauteur de 50-50 avant son utilisation dans les avions. Ce mélange garantit des performances équivalentes, car le produit obtenu reste du kérosène, offrant le même rendement pour les moteurs.

Le participant précise sa question en citant l'exemple des voitures qui fonctionnent à l'éthanol et consomment davantage avec ce carburant. N'est-ce pas le même cas pour les avions ?

Mme ANCEAU explique que le kérosène de synthèse est composé de la même molécule que le kérosène fossile, ce qui explique la consommation identique. La principale différence réside dans son mode de production : alors que le kérosène fossile est issu du pétrole extrait du sol, contenant des impuretés, le kérosène de synthèse est produit à partir d'eau pure et de CO₂ purifié, ce qui le rend plus pur. Cette pureté explique pourquoi, pour l'instant, la certification impose un mélange 50-50 avec du kérosène fossile. Toutefois, les experts du secteur estiment qu'à terme, après validation par les analyses de sécurité aérienne, une utilisation à 100 % pourrait être autorisée. Il n'y a donc pas de différence de rendement entre le kérosène fossile et le kérosène de synthèse. La demande de ce mélange préalable avant utilisation provient d'une exigence liée à la certification actuelle.

Un participant questionne RTE sur la localisation du tracé du raccordement électrique.

M. BARREAU commence par préciser que le tracé du raccordement n'est pas encore défini, car le projet en est encore à un stade très préliminaire. Des études doivent être menées, notamment dans le cadre d'une concertation Fontaine, une procédure réglementée par le préfet. Cette concertation permettra de définir une aire d'étude à l'intérieur de laquelle plusieurs fuseaux d'étude seront analysés pour déterminer le meilleur emplacement pour la liaison souterraine. À l'issue de cette concertation, une réunion plénière sous l'égide du préfet permettra d'identifier le fuseau de moindre impact parmi les différentes options étudiées. Ce fuseau servira ensuite de base pour définir un tracé plus précis, qui fera l'objet d'une déclaration d'utilité publique. Ce n'est qu'après l'ensemble de ces étapes que les travaux d'installation de la liaison souterraine pourront être engagés.

Un participant demande quelle sera la provenance de l'eau utilisée si la quantité d'eaux usées ne suffit pas.

M. SOUILLÉ rappelle que la consommation d'eau des électrolyseurs est estimée à 220 000 m³. En comparaison, la disponibilité du gisement d'eau réutilisable provenant de la station d'épuration de Montoir est de 1 million de m³, ce qui signifie que la consommation du projet restera largement en dessous de cette capacité disponible.

Un participant demande si l'eau utilisée pour refroidir l'usine pourrait être réutilisée et intégrée à la chaufferie installée récemment à Donges.

Il demande si l'installation rapportera de l'argent à la commune de Donges, au département...

Mme POUPARD-GUÉNAULT indique qu'une valorisation de l'énergie excédentaire produite dans le procédé de fabrication du e-kérosène est bien prévue et que des études sont en cours pour l'optimiser et éventuellement l'envoyer vers des réseaux de chaleur.

M. SOUILLÉ indique qu'une première estimation d'études fiscales a été réalisée. Une partie sera allouée à la collectivité locale, mais l'ordre de grandeur exact sera communiqué ultérieurement.

Complément ajouté dans le compte-rendu : Le projet participera également directement à l'économie locale à travers sa contribution en taxes et impôts locaux dont la taxe foncière et la cotisation foncière des entreprises (CFE). Sur la base de calculs, nécessairement estimatifs à ce stade du projet, le montant cumulé indicatif s'évalue entre 2 et 3,6 millions d'euros par an.

Question posée via sli.do : Comment envisagez-vous l'attribution des marchés d'études et de travaux. Quelles sont les dispositions que vous envisagez de prendre pour permettre le positionnement des entreprises locales ? Quand sera connu le calendrier d'appel d'offres ?

Mme POUPARD-GUÉNAULT indique qu'actuellement, le projet est en phase d'études et s'apprête à engager la phase d'avant-projet détaillé, qui sera lancée dans les prochains mois. Cette étape nécessitera l'intervention d'ingénieries spécialisées dans le domaine *oil & gas*, disposant de compétences spécifiques adaptées aux caractéristiques du projet. Concernant la phase de travaux, plus éloignée, des réflexions sont encore en cours sur le modèle contractuel à mettre en place, les différentes formes de contrats envisageables, ainsi que sur l'intégration de la main-d'œuvre locale.

Question posée via sli.do : Quelles seront les compensations environnementales ?

Mme COCHARD précise que des études sont en cours concernant la compensation environnementale sur la plateforme présentée. Ces études portent sur la faune, la flore, les habitats et les zones humides, et doivent être réalisées sur les quatre saisons. Les premiers résultats sont attendus pour la fin du mois de juin.

Les enjeux environnementaux du site sont bien pris en compte. Une fois les résultats obtenus, un travail sera mené en amont avec les associations environnementales afin de définir des mesures compensatoires adaptées. Comme cela a déjà été précisé lors des différentes réunions de concertation, la démarche suivra le principe Eviter, Réduire, Compenser.

En parallèle, le Port a engagé des études sur ses 1 200 hectares d'espaces naturels sanctuarisés. Ces études visent à mieux connaître la faune, la flore, les habitats et les zones humides présents sur ces terrains et identifier si une compensation est possible sur ces espaces naturels. Si ce n'est pas le cas, d'autres zones de compensation seront identifiées. L'objectif est de travailler en coopération étroite avec les associations environnementales sur ces enjeux.

Question posée via sli.do : Pouvez-vous nous donner une estimation des subventions de l'État ?

Mme ANCEAU indique que le coût d'investissement du projet est de l'ordre de 800 à 900 millions. La subvention demandée à l'ADEME est de l'ordre de la dizaine de millions d'euros, soit un très petit pourcentage de subventions publiques et une majorité de financements privés.

Un habitant de Donges demande des précisions sur les émissions de CO₂ générées en parallèle de l'utilisation des 160 000 tonnes de CO₂ biogénique, notamment celles liées à son acheminement, au transport du e-kérosène jusqu'au Havre, ainsi qu'aux déplacements des travailleurs, en particulier en l'absence de transports en commun.

Il souhaite savoir en combien de temps l'empreinte carbone de la construction de l'usine sera amortie, et à partir de quel délai le projet deviendra pertinent en termes de réduction des émissions de CO₂.

Par ailleurs, y aura-t-il des périodes de bruit nocturne ? Et y aura-t-il des mesures faites en fonctionnement, notamment à la proximité des habitations ?

Enfin, le compte-rendu de cette réunion publique sera-t-il disponible avant la fin de la semaine, soit la fin de la concertation ?

Mme ANCEAU rappelle que les émissions liées aux déplacements des travailleurs seront très marginales par rapport au calcul global des émissions évitées. La part principale des émissions de CO₂ est liée à la production d'électricité utilisée pour fabriquer le carburant, tandis que le reste comprend les émissions

associées à la construction (moins de 5% des émissions), au transport du CO₂ et à l'acheminement du kérosène.

Mme POUPARD-GUÉNAULT explique que l'installation est principalement composée de réservoirs et de colonnes, ce qui signifie qu'elle comporte très peu d'équipements générant des nuisances sonores. De plus, le site fonctionnera en continu, sans variation notable entre le jour et la nuit, entraînant une émission de bruit stable sur l'ensemble de la journée. Dans le cadre des études environnementales menées, une étude acoustique est prévue afin de vérifier que le niveau sonore respecte la réglementation, aussi bien en limite de site qu'au niveau des habitations les plus proches. Des relevés de bruit sont en cours afin d'évaluer le niveau sonore existant près des habitations situées à proximité du site. L'objectif est d'anticiper tout risque de dépassement par rapport au bruit ambiant actuel.

M. Frédéric FIATTE, AMO concertation, précise que le compte-rendu sera fait le plus vite possible sans garantir qu'il soit prêt d'ici le 9 mars.,

Un membre de l'AEDZRP interroge sur la suite de la concertation et la possibilité de mettre en place un comité de suivi du site. Il estime qu'il serait indispensable pour poursuivre la démarche initiée par Hynamics et assurer un suivi des engagements pris. Certaines questions restent sans réponse, ce qui est normal à ce stade préliminaire du projet, mais il est important de continuer à suivre ces points au fur et à mesure de l'avancement. Par le passé, plusieurs projets industriels ont été présentés comme exemplaires sans toujours répondre aux attentes au fur et à mesure de leur déploiement. La création d'un comité de suivi permettrait d'objectiver le respect des engagements pris par les porteurs de projet (sur les nuisances, la sécurité...), en garantissant une transparence vis-à-vis des riverains et des personnes ayant participé à la concertation.

M. SOUILLÉ rappelle que la concertation ne s'arrête pas avec la phase actuelle, mais qu'elle se poursuivra. Un mémoire du maître d'ouvrage sera réalisé après le bilan des garants, avec un délai de deux mois pour l'établir. Ce document reviendra sur les recommandations et propositions émises au cours de la concertation. Concernant la proposition de mise en place d'un comité de suivi, cette demande a été exprimée à plusieurs reprises. Elle sera donc prise en compte et une réponse sera apportée dans le cadre du bilan, afin d'intégrer cette question dans une vision globale et complète du processus de concertation.

Un autre membre de l'AEDZRP demande si des mesures des ondes électromagnétiques seront réalisées, comme cela a été fait lors de l'enfouissement de lignes électriques à Donges. Il souhaite savoir si de telles mesures sont prévues avant la mise en place du projet.

M. BARREAU explique que, sur une liaison souterraine, il n'y a pas de champ électrique, contrairement aux lignes aériennes. Le champ électrique est entièrement contenu par l'écran de protection entourant les câbles. En revanche, un champ magnétique est présent, bien que fortement atténué grâce à la disposition géométrique des câbles. Concernant les mesures, il rappelle que la législation impose un seuil maximal de 100 microteslas pour les ouvrages électriques. Les liaisons souterraines restent largement en dessous de cette limite, notamment grâce à une disposition en trèfle des câbles, qui réduit considérablement l'influence du champ magnétique en équilibrant les forces électromagnétiques.

RTE prend ce sujet au sérieux et fait preuve de transparence sur ses ouvrages. Les données sur les champs électromagnétiques sont accessibles sur le site cem-mesures.fr, un portail indépendant qui sera mis à jour en 2025 pour garantir une transparence continue. Par ailleurs, la liaison souterraine du raccordement du site Take Kair fera l'objet d'un plan de contrôle et de surveillance.

Il revient également sur l'expérience du raccordement du parc éolien offshore de Saint-Nazaire, dans une zone très urbanisée. Face aux inquiétudes des riverains, des mesures de champ magnétique avaient été réalisées avant, pendant la mise en service, et en phase pérenne du projet, sous l'égide de l'État. Les résultats ont montré que les valeurs mesurées restaient largement inférieures aux seuils réglementaires pour ce type de liaison souterraine.

Un participant demande où sera prélevée la puissance nécessaire pour alimenter le site, soit 300 mégawatts, et où se situera la source du câble d'alimentation.

Concernant le procédé de fabrication du kérosène, plusieurs technologies étant mentionnées dans le dossier de concertation, quelle technologie a été choisie ? Si ce n'est pas encore le cas, comment la maîtrise d'ouvrage peut-elle répondre aux questions techniques de la concertation, sachant que chaque technologie peut avoir des impacts différents ?

Quel est le prix envisagé pour la tonne de e-kérosène ?

Mme POUPARD-GUÉNAULT confirme que le choix de la technologie a été fait. Le projet est développé en partenariat avec Axens, filiale chargée de la commercialisation des technologies mises au point par l'IFPEN (Institut français du pétrole et des énergies nouvelles). Elle précise qu'il s'agit d'une technologie brevetée qui repose sur plusieurs étapes successives : le CO₂ est d'abord converti en CO, puis transformé en chaîne hydrocarbonée, avant de passer par un processus de raffinage permettant d'obtenir le kérosène final.

Mme ANCEAU indique que le prix de vente du kérosène de synthèse devra permettre d'amortir l'investissement initial. Elle précise que ce prix est environ 7 fois supérieur à celui du kérosène fossile, ce qui correspond à un ordre de grandeur de 7 000 euros par tonne. Elle renvoie vers la table ronde sur la décarbonation de l'aviation, où des chiffres précis ont été présentés par les acteurs industriels. Elle souligne également que les compagnies aériennes sont conscientes de ces coûts et qu'elles communiquent elles-mêmes sur ces niveaux de prix.

Un membre de l'association Donges Solidaire et Citoyenne souligne la qualité de la concertation menée autour du projet. Il estime que ce niveau d'information devrait être la norme pour d'autres projets futurs afin de permettre une meilleure compréhension et une analyse plus approfondie par les citoyens. S'interroger sur l'impact des projets sur le cadre de vie ne doit pas être assimilé à une posture de décroissance, car il s'agit d'une préoccupation légitime concernant l'avenir des générations futures. La transition écologique reste nécessaire afin d'infléchir les trajectoires actuelles.

La question du logement est prégnante sur le territoire. Il est difficile de se loger et l'accès à des appartements reste complexe. Il existe également les problèmes de circulation, notamment sur la voie express et les axes secondaires menant aux zones industrielles, qui sont régulièrement congestionnés aux heures de pointe. Face à l'arrivée de nouveaux projets générateurs d'emplois et d'un afflux de population, la collectivité locale, en charge de ces compétences, anticipe-t-elle ces besoins dans ses études à venir ? Ces questions restent aujourd'hui sans réponse, et ce ne sont pas les porteurs du projet Hynamics qui pourront y répondre.

(L'animateur renvoie vers le compte-rendu de la table-ronde sur la transformation du territoire pour plus de précisions sur ces questions.)

Un participant souhaite savoir ce que représentera la production de l'usine Take Kair en comparaison des volumes produits par la raffinerie de TotalEnergies.

M. SOUILLÉ précise que l'usine produira 50 000 tonnes de carburant, dont 37 500 tonnes de kérosène et 12 500 tonnes de naphta. Après vérification, il indique que la capacité de production de la raffinerie de Donges est d'environ 11 millions de tonnes, ce qui montre que les volumes produits par l'usine de carburant de synthèse seront bien inférieurs à ceux de la raffinerie.

Un participant travaillant dans le secteur de l'énergie souligne l'importance de la transition vers un avenir décarboné, encouragée par la France et l'Europe. Il s'interroge sur les conséquences d'un retard ou d'un abandon du projet, en demandant si cela ne risquerait pas d'entraîner une importation massive de carburant de synthèse, avec la construction de nouveaux bacs de stockage à Saint-Nazaire.

Il rappelle que la raffinerie Total importe du diesel, qui transite par un pipeline situé à proximité. Il adresse une question plus large à Mme Rouillé, demandant s'il est possible d'être optimiste quant à la mise en œuvre effective de ces projets.

Mme ROUILLÉ reconnaît que tout projet de cette envergure comporte un risque réel de retard, mais insiste sur l'importance de s'assurer qu'il n'accuse pas plus de retard que les autres projets similaires en France et en Europe. Ce type de projet est fortement encouragé au niveau européen, comme en témoignent les annonces récentes de la Commission européenne et le Clean Industrial Act.

Plusieurs atouts permettent au projet d'avancer avec des bases solides. Tout d'abord, la France bénéficie d'une électricité bas carbone et renouvelable abondante, un avantage considérable par rapport à d'autres pays comme l'Allemagne, dont le modèle énergétique repose davantage sur le gaz. Également, des efforts sont déployés pour simplifier les démarches administratives, avec une volonté affirmée au niveau européen et en France d'accélérer la mise en œuvre de ce type de projet. Par ailleurs, le projet ne dépend pas de subventions publiques, ce qui permet aux porteurs de projet d'avoir une plus grande maîtrise sur son développement et sa mise en œuvre.

Concernant la viabilité du projet, le Groupe EDF ne s'engage pas dans ce type de développement sans la volonté d'aller jusqu'au bout. Toute une équipe technique et de support travaille à la concrétisation de cette initiative, qui s'inscrit dans une démarche essentielle pour la France afin de décarboner le secteur aérien et, plus largement, de contribuer à la transition énergétique. Hynamics compte mener ce projet à bien, avec ténacité et pugnacité.

Enfin, devant la richesse des échanges et des questions posées lors de cette réunion, Mme ROUILLÉ réaffirme l'engagement du Groupe EDF à poursuivre le dialogue avec les parties prenantes. Le suivi du projet se poursuivra avec des réunions régulières, dans un souci de transparence et d'information continue. Elle conclut en remerciant l'ensemble des participants pour leur engagement et la qualité des échanges.

7. Conclusion et remerciements

En conclusion, **M. PACORY** rappelle que la concertation se termine le 9 mars. Les garants font le constat que la concertation s'est déroulée dans de bonnes conditions, dans un climat d'écoute et d'échanges constructifs.

Ils remercient, individuellement et collectivement, toutes les personnes qui ont pris part à ces discussions de manière active. La richesse des échanges, la diversité des points de vue et le respect mutuel ont démontré la maturité essentielle à ce type d'exercice. Ils remercient également les maîtres d'ouvrage pour leur engagement dans cette concertation et leur volonté d'apporter des réponses aux interrogations soulevées, ainsi que le Port de Nantes-Saint-Nazaire, RTE et stratéact (AMO concertation de Hynamics).

Enfin, les garants remercient les personnes rencontrées depuis le début de l'étude de contexte, en juillet dernier, et dont certaines sont présentes ce soir.

Ils saluent l'implication des élus, des maires et des représentants des collectivités, tout en prenant note de certaines remarques regrettant que, lors des réunions publiques, certains élus aient eu une présence limitée.

Toutes les contributions recueillies permettront d'alimenter la rédaction de leur bilan qui sera remis à la CNDP d'ici le 9 avril. La CNDP le transmettra ensuite au maître d'ouvrage, qui disposera de deux mois pour y répondre et apporter des précisions sur les remarques formulées. La CNDP désignera ensuite un garant pour assurer la concertation continue, qui se poursuivra jusqu'à l'enquête publique, garantissant ainsi un suivi du projet sur plusieurs mois. Ce garant aura pour mission d'accompagner le maître d'ouvrage dans la mise en place d'une information régulière et d'assurer que la concertation continue se déroule dans de bonnes conditions.

Selon **Mme AMAT**, cette concertation s'est distinguée par son haut niveau technique, avec des questions précises et argumentées. Les participants aux réunions publiques avaient pris le temps d'étudier le projet en amont, ce qui a permis des échanges approfondis. Cette dynamique contrastait avec les rencontres sur le marché de Donges, où de nombreuses personnes découvraient le projet pour la première fois.

Elle présente les grandes lignes des enseignements tirés par les garants jusqu'à cette réunion :

- Globalement, le projet s'inscrit dans une démarche de décarbonation de l'industrie et contribue aux objectifs environnementaux européens. À une échelle plus locale, il amorce également une transition pour le port de Nantes-Saint-Nazaire, dont l'activité est historiquement liée aux carburants fossiles.
- Le projet est perçu comme une opportunité économique par les entrepreneurs locaux et les instituts de formation, notamment dans un contexte où d'autres projets similaires, comme celui de Lhyfe, sont également prévus. Toutefois, des défis restent à relever, notamment en matière de logement et de transports, afin de répondre aux besoins engendrés par ce nouveau site industriel.
- Les associations environnementales questionnent l'essence même du projet qui permet à l'aviation de perdurer. La proximité de l'estuaire suscite des préoccupations quant à la submersibilité du site, et la présence de zones humides ouvre la question des mesures de compensation environnementale. Les enjeux liés à la ressource en eau et à la consommation électrique du projet ont également été questionnés.
- Les associations de riverains s'inquiètent d'un nouveau site Seveso sur un territoire déjà fortement industrialisé et d'un effet domino, sujet récurrent dans cette concertation. Est également revenue la question de l'implantation du projet, certains se demandant pourquoi il n'a pas été localisé plus près de la source de CO₂ ou ailleurs dans la région.
- La mise en place d'un comité de suivi pourrait être une préconisation faite au maître d'ouvrage, permettant d'assurer un suivi du chantier et d'aborder les questions qui se poseront au fur et à mesure.

L'animateur conclue la réunion à 21h25.
