



**LATITUDE
DIRIGEABLES**
LARUSCADE

Concertation préalable

DOSSIER DE CONCERTATION

Projet d'aménagement de la Zone d'Activités Économiques
dédiée à la filière « dirigeables » à Laruscade (33)

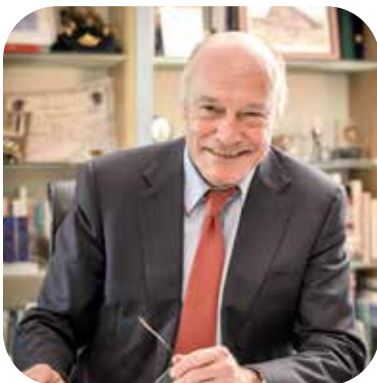


En partenariat avec



édito

● **Un projet ambitieux, créateur d'emplois et qui contribuera à la transition écologique.**



« Latitude dirigeables » est un projet inédit et une opportunité pour notre territoire. Avec ce projet, notre Communauté de communes Latitude Nord Gironde crée et prévoit l'aménagement d'une zone d'activités économiques pour accueillir des activités de production de dirigeables (dont la société Flying Whales), qui seront dédiées aux transports de charges lourdes. Ce projet répond à des défis qui sont au cœur de notre actualité tant à l'échelle internationale, que locale : défi climatique, création d'emplois sur le territoire, préservation de l'environnement, transports durables, réindustrialisation...

La Région Nouvelle-Aquitaine agit au premier plan sur l'ensemble de ces enjeux, avec sa feuille route **dédiée** à la transition écologique « Neo Terra » adoptée dès 2019, et **une politique économique orientée vers le soutien à l'innovation technologique, sociale et environnementale, qui permet le maintien et la création de nombreux emplois**. En outre, ce projet « Latitude dirigeables », vient conforter l'écosystème de l'aéronautique, du spatial et de la défense (ASD), qui est une

filière clé pour développement économique de notre Région Nouvelle-Aquitaine. Elle génère plus de 70 000 emplois directs dans plus de 900 établissements industriels.

Les crises récemment traversées ont renforcé notre prise de conscience d'une nécessaire souveraineté industrielle et réindustrialisation. Ce projet pionnier et le développement d'une nouvelle filière y contribueront, avec la création de 300 emplois locaux non délocalisables et plusieurs millions d'euros de retombées économiques régionales. En somme, « Latitude dirigeables » permet un développement économique local en faveur d'un mode de transport de marchandises plus durable.

Pour que ce projet soit un projet de territoire, pleinement ancré localement, avec ses habitants et l'ensemble des acteurs concernés, une phase de concertation est organisée du 15 février au 15 mars 2023. Nous souhaitons que chacune et chacun puisse accéder à toutes les informations sur ce projet emblématique et puisse formuler ses questions et remarques pour l'enrichir.

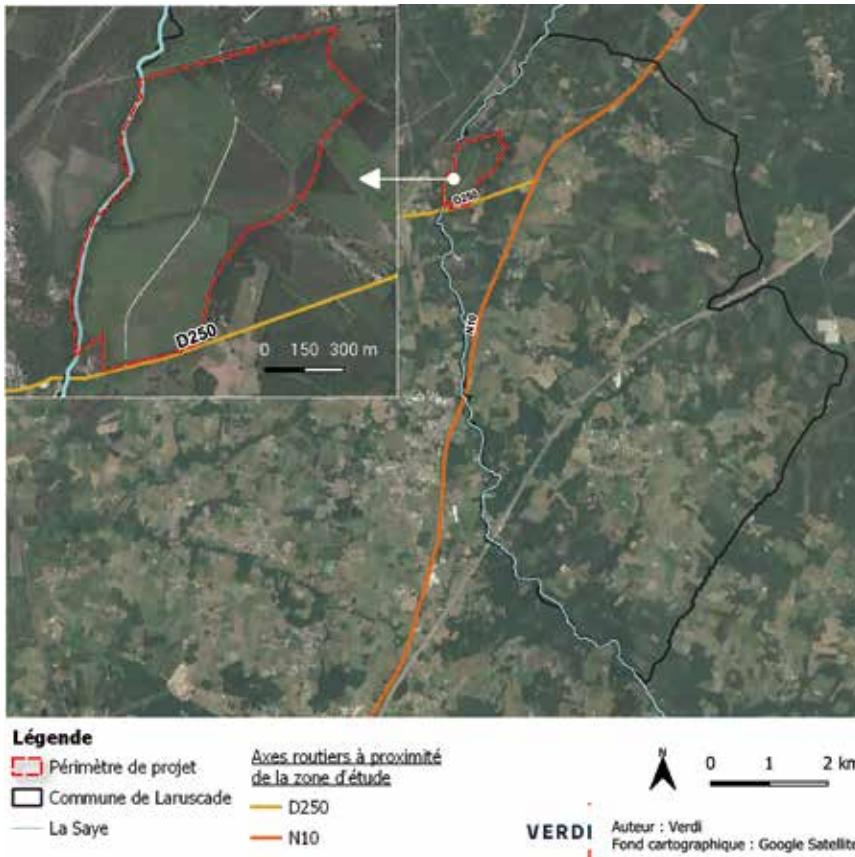
● **Éric HAPPERT, Président CCLNG
et Alain ROUSSET, Président de la région Nouvelle-Aquitaine.**

Le projet en bref

LE PROJET

En quoi consiste le projet ?

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG) est maître d'ouvrage du projet d'aménagement d'une Zone d'Activités Économiques (ZAE) dédiée à la filière « dirigeables » à Laruscade (département de la Gironde, région Nouvelle-Aquitaine).



La filière « dirigeables » est ici entendue comme l'ensemble des activités de conception, de transport, d'assemblage, de production et d'exploitation qui concourent, d'amont en aval, au développement d'un dirigeable destiné à réaliser du transport de fret. L'objectif de cette solution innovante « dirigeable » est de réduire l'empreinte écologique du transport de fret, de contribuer aux objectifs de réductions des émissions de gaz à effet de serre, et de désenclaver certains territoires.

Le projet de ZAE filière « dirigeables » prévoit la **réalisation des équipements publics nécessaires à l'implantation des activités de transport, d'assemblage, de production et d'essais de « dirigeables »**. Pour accueillir ces différentes activités, la ZAE sera répartie en six lots.

Les travaux d'aménagement du projet sont liés aux équipements publics de la ZAE et concernent la viabilisation et comprennent, l'installation des réseaux d'eau, d'électricité et de voiries. L'aménagement de la ZAE n'inclut pas les constructions de bâtiments et d'équipements des futures activités économiques du site.

Une fois les équipements publics de la ZAE enclenchés, les entreprises de la filière « dirigeables » pourront s'installer pour développer leurs activités de transport, d'assemblage, de production et d'essais des futurs dirigeables qui pourront être produits sur le site de la ZAE.

La société FLYING WHALES, leader français pour le développement de dirigeables de fret, s'est d'ores et déjà portée candidate pour installer ses activités d'assemblage, de production et d'essais sur le site de la ZAE de Laruscade.

Les objectifs du projet de ZAE filière « dirigeables »

Le projet de création de la ZAE filière dirigeables a pour objectifs de :

- **Développer la création d'emplois durables** et non délocalisables au sein de la CCLNG
- Initier le développement d'une **solution innovante de transport de fret pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de cette activité**
- Contribuer à **créer une nouvelle filière industrielle française**, en complétant un écosystème aéronautique déjà important en France et tout particulièrement en Nouvelle-Aquitaine, 3^{ème} région aéronautique de France.

Quelles sont les principales caractéristiques du projet de Zone d'Activités Économiques (ZAE) de la filière « dirigeables » ?

Le projet d'aménagement de la ZAE filière « dirigeables » est prévu sur une emprise d'environ 75 hectares, à l'extrémité nord-ouest de Laruscade (à proximité des communes de Saint-Yzan-de-Soudiac et Bussac-Forêt), au lieu-dit « Le pont de la Baraque », entre la route départementale 250, le cours de la rivière La Saye et la Route Nationale 10.

Le projet en chiffres



Démarrage de l'opération en 2024



Une emprise d'environ 75 hectares, dont 23 hectares d'espaces naturels.



300 emplois directs créés à terme, et 300 emplois indirects.



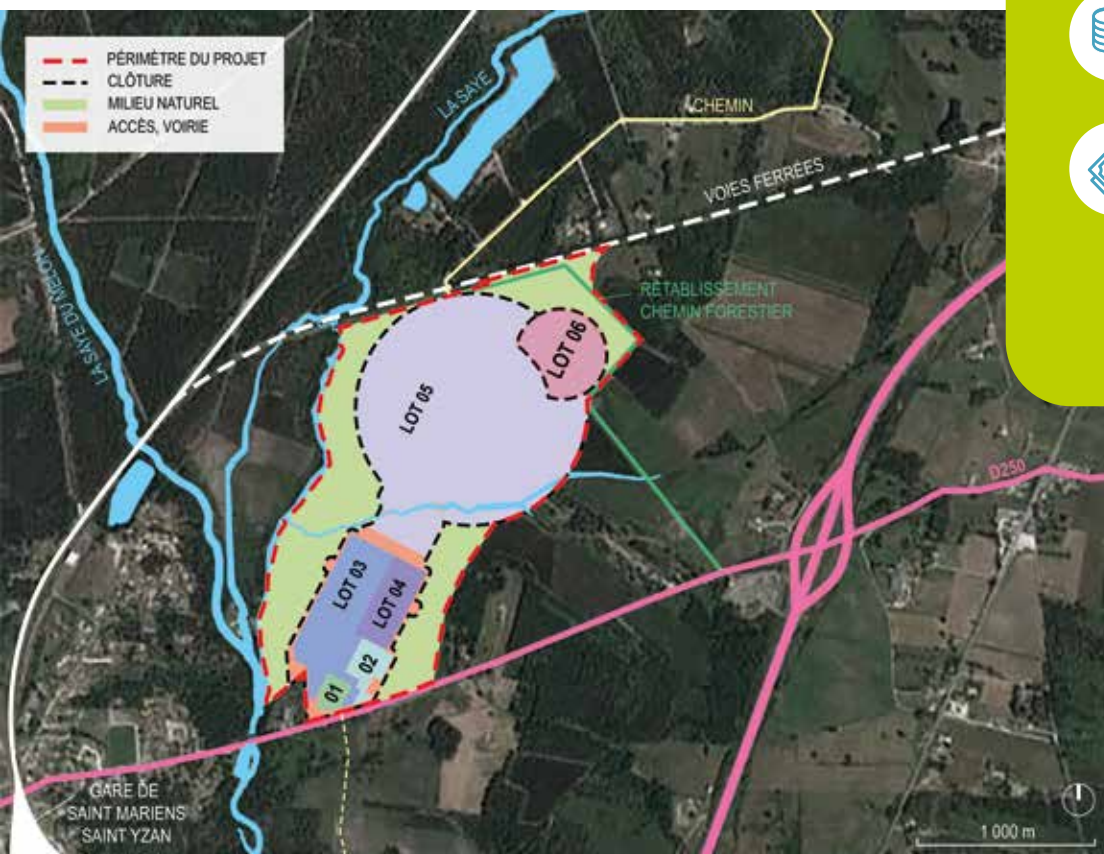
6 lots destinés à accueillir les activités et entreprises de la filière dirigeables.



Un coût total d'opération estimé à 16 M€ TTC



Des investissements privés estimés à environ 90 M€ (hors travaux d'aménagement de la ZAE)



Le projet en bref

LES ACTEURS DU PROJET

Le porteur de projet

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG) porte le projet et organise la concertation, elle est le maître d'ouvrage du projet de ZAE, dont les lots seront loués ou vendus à des entreprises après l'aménagement des équipements publics. Dans le cadre de la concertation, la CCLNG informe les participants de la teneur du projet, partage les résultats des études et recueille en retour les contributions du public. Sur la base des enseignements tirés de la concertation, la CCLNG indiquera si elle poursuit le projet, et le cas échéant, les mesures qu'elle envisage de prendre pour la suite du projet.

Les partenaires du projet



La Région Nouvelle-Aquitaine est le premier partenaire de la CCLNG pour la réalisation du projet de ZAE filière « dirigeables ». La Région accompagne ce projet inédit,

qui allie création d'emplois, formation et décarbonation des transports. Dans le cadre de ses compétences de développement économique et de transition énergétique, la Région apporte une assistance technique et d'ingénierie de projet pour mener et accompagner les études et procédures amont. L'action régionale participe également à mettre en place les dispositifs et partenariats pour l'accueil des entreprises sur le territoire.

Ce partenariat se concrétise par la conclusion d'un **mandat de maîtrise d'ouvrage** publique entre la CCLNG et la Région. Ceci, afin que la **Région puisse mener les études de maîtrise d'œuvre, le pilotage et la mise en œuvre des travaux pour le compte et sous le contrôle de la CCLNG**, sans contrepartie financière pour cette prestation. Ce mandat a été approuvé par délibération de la CCLNG en date du 17/11/2023 (annexe 1).



La commune de Laruscade, en tant que commune accueillant le projet, est un partenaire de premier plan pour l'insertion du projet dans le territoire.



La société FLYING WHALES est une entreprise française ayant pour vocation de développer, produire et opérer un nouveau dirigeable de transport de

charges lourdes, encore en cours de développement. Ce type de dirigeable **offrira une alternative de transport de marchandises**, car il sera doté d'un système de chargement et déchargement vertical en vol stationnaire lui permettant de réduire les effets sur l'environnement (en effet, il ne sera pas nécessaire de créer d'infrastructures linéaires spécifiques au dirigeable puisque celui-ci n'aura pas vocation à toucher terre). Dès 2013, la société et son projet innovant de dirigeable ont été retenus dans le programme Nouvelle France Industrielle au sein de la filière dirigeable. La société compte parmi ses actionnaires l'État français, l'État québécois, la Région Nouvelle-Aquitaine et l'Office national des forêts (ONF).

FLYING WHALES souhaite implanter son premier site de production au sein de la ZAE filière « dirigeables », et serait à ce titre, le premier occupant de la ZAE.

La concertation

Afin d'informer au mieux le public, les différents partenaires du projet et de la CCLNG, tels que la Région Nouvelle-Aquitaine ou la société Flying Whales, participeront également aux rencontres publiques de la concertation préalable.

La communauté de commune Latitude Nord Gironde engage la concertation préalable dans **le respect des articles L121-15-1 (alinéa 2) et L121-16 du Code de l'environnement et de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.**

Lorsqu'un projet est soumis en partie à concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme (art. L.103-2, 2°, 3° et 4°) et qu'il peut également être soumis en partie à concertation au titre du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage peut soumettre l'ensemble du projet à la concertation environnementale.

La concertation préalable est organisée du 15 février au 15 mars 2023. La concertation porte à la fois sur le volet du droit de l'environnement sur le code de l'urbanisme en amont de la mise en compatibilité du document d'urbanisme (PLU de Laruscade).

Le présent document constitue le dossier de concertation relatif au projet de ZAE filière « dirigeables » et à la mise en compatibilité du document d'urbanisme. Il présente l'ensemble du projet dans ses différentes composantes (contexte, objectifs, descriptif, enjeux environnementaux, économiques et sociaux...) ainsi que la démarche de concertation proposée. Il est mis à disposition du public.

Sommaire

Édito	3
Le projet en bref	4
Partie 1 L'information et la participation du public dans le cadre du projet	8
1. Les objectifs de la concertation préalable	8
1.1. Rappel du cadre légal	8
1.2. Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme de Laruscade	9
2. Les modalités de la concertation	10
2.1. Le périmètre de la concertation.....	10
2.2. Pour s'informer.....	10
2.3. Pour s'exprimer : les rendez-vous de la concertation	11
3. A l'issue de la concertation	12
Partie 2 Le contexte et les objectifs du projet	12
1. Les objectifs de la ZAE filière « dirigeables » pour la CCLNG	12
1.1. Un contexte socio-économique favorable au projet de ZAE.....	12
1.2. Une opportunité pour développer l'emploi et l'économie à l'échelle de la CCLNG et de la Région Nouvelle-Aquitaine	13
2. Pourquoi la filière « dirigeables » ?	13
2.1. Du projet de ZAE à la filière « dirigeables ».....	13
2.2. Un contexte favorable au développement de la « filière dirigeables »	14
2.2.1. La croissance du fret mondial face au défi climatique	14
2.3. Des engagements à toutes les échelles (internationale, nationale, régionale et locale) en faveur de la décarbonation des secteurs de transport	15
2.4. Contexte industriel français et développement d'une filière	17
Partie 3 Les caractéristiques du projet	19
1. Description de la ZAE	19
1.1. Localisation et périmètre de la ZAE.....	19
1.2. Description des technologies de la filière « dirigeables »	19
1.3. L'organisation générale de la ZAE	21
1.4. Les équipements publics nécessaires.....	23
2. Le choix du site de Laruscade	25
2.1. Les raisons du choix du site.....	25
2.2. Occupation actuelle du site et foncier	26
2.3. Les alternatives au site de Laruscade.....	27
3. Les alternatives au projet ou l'absence de mise en œuvre	28
3.1. Les alternatives technologiques au dirigeable	28
3.2. Ne pas mettre en œuvre le projet ?	28
Partie 4 L'insertion du projet dans le territoire.....	30
1. Un projet cohérent avec les ambitions du territoire	30
1.1. Un projet cohérent avec l'Agenda Rural.....	30
1.2. Le développement de l'écosystème aéronautique en Nouvelle-Aquitaine.....	30
1.3. Un projet qui s'intègre dans la stratégie d'aménagement du territoire du SCoT du Cubzaguais Nord Gironde (en cours d'élaboration)	30
1.4. Mise en compatibilité du PLU de Laruscade	30
2. Les effets du projet sur l'environnement naturel et le cadre de vie.....	36
2.1. Enjeux paysagers	36
2.2. Enjeux environnementaux et écologiques	38
2.3. Effets sur le milieu et le cadre de vie.....	43
2.4. Les retombées socio-économiques du projet	46
Partie 5 Le calendrier, le coût et le financement du projet	48
1. Les étapes du projet	48
2. Le coût et le financement du projet	49
Glossaire	50
Annexes	51

Partie 1

L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC DANS LE CADRE DU PROJET

Dans le cadre du déploiement du projet de ZAE dédiée à la filière « dirigeables », la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG) engage une concertation préalable dans le respect des articles L121-15-1 (alinéa 2) et L121-16 du Code de l'environnement et de l'article L103-2 du code de l'urbanisme.

1. Les objectifs de la concertation préalable

1.1. Rappel du cadre légal

La concertation préalable est une procédure de participation du public organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique d'un territoire.

La concertation permet à chacun, en amont de l'enquête publique, d'accéder aux informations, de s'exprimer sur l'opportunité, les alternatives, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, ainsi que sur ses principaux effets (socio-économiques, environnementaux, aménagement). Le public peut aussi contribuer sous la forme de remarques, d'avis ou de propositions vis-à-vis du projet soumis à concertation.

De la concertation à l'enquête publique

La concertation préalable au titre du Code de l'environnement intervient en amont de la demande d'autorisation auprès des services de l'État, ainsi que de l'enquête publique. Elle a pour objectif d'informer et de recueillir, auprès de tous, avis et observations sur les grandes orientations du projet, sur la base des études préalables (elle peut néanmoins intervenir avant l'achèvement des études). Elle favorise ainsi un enrichissement et une amélioration du projet. Elle doit répondre aux principes de participation du public en matière environnementale.

Les articles L121-15-1 et L121-16 fixent le champ d'application et les modalités de la concertation préalable : elle doit durer entre 15 jours et 3 mois, faire l'objet d'une annonce 15 jours avant son entame et d'un bilan du maître d'ouvrage (dans le cas présent, la CCLNG).

L'enquête publique intervient à la suite de la concertation et de la demande d'autorisation du maître d'ouvrage auprès des services de l'État. L'article L123-2 du Code de l'Environnement (instauré par la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement)

prévoit que les projets soumis à étude d'impact, sauf exceptions dûment listées, fassent l'objet d'une enquête publique.

À partir des observations exprimées lors de l'enquête publique, le commissaire enquêteur, indépendant et impartial, rédige un rapport relatant le déroulement de l'enquête et y formule ses conclusions, favorables ou défavorables au projet. En fonction de ces conclusions, la préfecture déclare, ou non, l'utilité publique du projet, permettant la réalisation des aménagements.

Dans le respect des articles L121-15-1 (alinéa 2) et L121-16 du code de l'environnement, le projet d'aménagement de la ZAE filière « dirigeables » à Laruscade fait l'objet d'une concertation préalable.

La CCLNG engage le processus de concertation avec les principes suivants :

- Mobiliser les publics et parties prenantes afin qu'ils s'informent et prennent part aux débats ;
- Partager avec le public le diagnostic à l'origine du projet et ses objectifs ;
- Rendre accessible l'information sur les caractéristiques du projet de ZAE ;
- Informer sur les grandes étapes du projet, son calendrier prévisionnel ;
- Rendre compréhensible le système de décision et ses acteurs ;
- Être disponible pour des réunions/rencontres publiques ouvertes à tous ;
- Assurer la traçabilité des rencontres ;
- Faciliter la circulation de l'information et les échanges en ouvrant un espace numérique dédié concertation.

1.2. Compatibilité avec le Plan Local d'Urbanisme de Laruscade

L'aménagement de la ZAE, ainsi que les activités et constructions nécessaires à la production de dirigeables nécessitent la mise en compatibilité du PLU de Laruscade.

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG) est compétente pour les documents d'urbanisme de la commune de Laruscade. Le PLU de la CCLNG a été prescrit par délibération du conseil Communautaire du 7 février 2019. La mise en compatibilité porte donc sur le PLU actuellement en vigueur.

La réalisation de la ZAE nécessite la mise en compatibilité du PLU de Laruscade à la fois sur les périmètres et les règlements des zones suivantes :

- A : zone agricole
- N : zone naturelle
- U : zone urbaine
- AUI : zone ouverte à l'urbanisation pour accueillir des activités économiques

Conformément aux dispositions des articles L103-2 et R103-1 du code de l'urbanisme la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) nécessite une concertation publique préalable. Lorsqu'un projet est soumis en partie à concertation préalable au titre du Code de l'urbanisme (art. L.103-2, 2°, 3° et 4°) et qu'il peut également être soumis en partie à concertation au titre du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage peut soumettre l'ensemble du projet à la concertation environnementale.

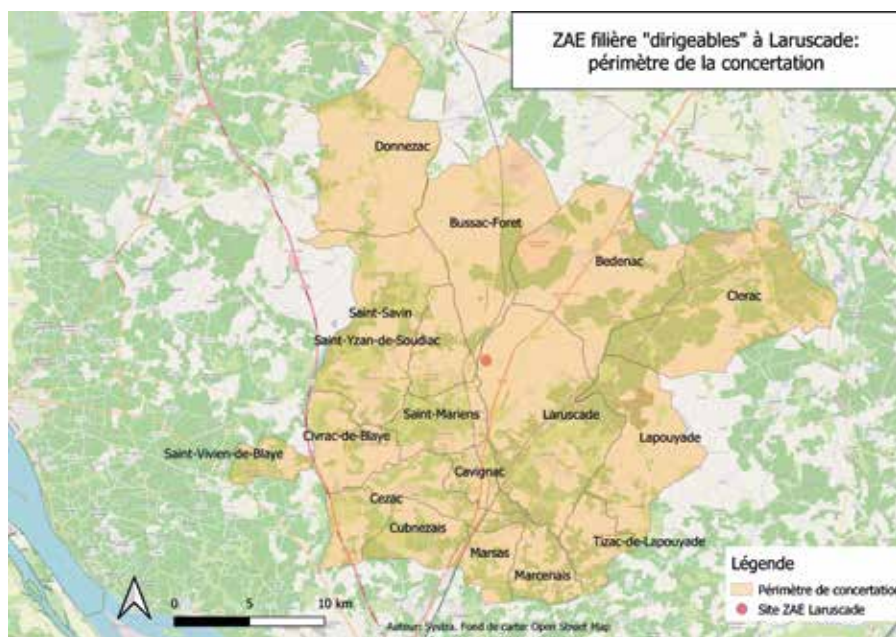
Aussi, la CCLNG, organise la concertation relative à la mise en compatibilité des documents d'urbanisme (MECDU) du PLU de Laruscade, du 15 février au 15 mars 2023, simultanément à la concertation préalable du code de l'environnement.

Partie 1

2. Les modalités de la concertation

2.1. Le périmètre de la concertation

Le périmètre de la concertation englobe les communes de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde ainsi que les communes limitrophes de Laruscade, soit 17 communes :



- Bedenac
- Bussac-Forêt
- Clérac
- Lapouyade
- Tizac-de-Lapouyade
- Cavignac
- Cézac
- Civrac-de-Blaye
- Cubnezais
- Donnezac
- Laruscade
- Marcevais
- Marsac
- Saint-Mariens
- Saint-Savin
- Saint-Vivien-de-Blaye
- Saint-Yzan-de-Soudiac

2.2. Pour s'informer

Plusieurs documents fournissent au public les informations nécessaires pour comprendre le projet et formuler un avis ou une question.

Les engagements de la CCLNG

- Fournir dans la transparence toutes les informations nécessaires à la bonne compréhension du projet par le public.
- Répondre à l'ensemble des questions posées (site internet, réunions publiques, ateliers, registres papier).
- Publier régulièrement les informations nécessaires au bon déroulement de la concertation (dates et lieux des temps de concertation, comptes-rendus des rencontres publiques, etc.).

Affichage dans les mairies des 17 communes concernées

- La publication, dans un délai de quinze jours au moins avant le début de la concertation, d'un avis d'ouverture permet l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation, sur les supports suivants :
 - par voie dématérialisée, sur le site internet de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde www.latitude-nord-gironde.fr ;
 - par voie d'affichage, dans les mairies des communes du périmètre de la concertation ;
 - ainsi que dans deux journaux locaux, à savoir Sud-Ouest et Haute-Gironde.

Exposition de panneaux grand format sur le territoire de la communauté de communes Latitude Nord Gironde

Quatre panneaux d'information seront présentés au siège de la CCLNG et sur le territoire de la communauté de communes afin de présenter synthétiquement les objectifs, caractéristiques et grandes étapes du projet et de la concertation qui lui est dédiée.

LE DOSSIER DE CONCERTATION

Le présent document fait office de dossier de concertation.

Il permet de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques. Il est mis à la disposition du public dans chacune des mairies directement concernées, au siège de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde et en ligne sur le site Internet de la CCLNG.

Ce dossier sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public.

LA PAGE INTERNET DÉDIÉE AU PROJET

Pour favoriser l'information et la participation du public, un espace d'information et d'expression du public est créé sur le site internet de la CCLNG www.latitude-nord-gironde.fr

Il présente le projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques ainsi que son état d'avancement, et centralise l'ensemble des informations et documents liés à la concertation.

Le site permet également le dépôt de questions, d'avis et de contributions en lien avec le projet (à partir de 15 février). Une rubrique spécifique régulièrement mise à jour fournit les réponses aux questions posées par le public.

LA SYNTHÈSE DU DOSSIER DE CONCERTATION

En 4 pages, la synthèse du dossier de concertation rappelle l'objet de la concertation et décrit les modalités de participation. Elle sera distribuée au sein du périmètre de la concertation et sera disponible en ligne.

2.3. Pour s'exprimer : les rendez-vous de la concertation

UNE RÉUNION PUBLIQUE D'OUVERTURE

Pour poser le cadre de la concertation préalable qui s'échelonne du 15 février au 15 mars 2023, présenter le projet et recueillir les avis et questions du public, une première réunion publique d'information est organisée le mardi 28 février 2023.

Elle se déroulera en deux temps : présentation du projet et des modalités de la concertation, puis échanges avec le public.

DEUX ATELIERS THÉMATIQUES

Deux ateliers de concertation sont proposés les mardis 21 février et 7 mars 2023. Ils ont pour vocation d'approfondir certains thèmes du projet, de donner des précisions aux participants sur les caractéristiques principales et connexes au projet, et de prendre en considération toutes les contributions.

Les deux ateliers se déroulent selon le même format : un temps de présentation, avec échanges et questions, et un temps de travail et une mise en commun des travaux de chaque groupe de participants. Puis, bilan des échanges et synthèse.

UN DÉBAT MOBILE EN DEUX TEMPS

Deux stands d'information et d'échanges sont organisés sur le territoire de la CCLNG, au sein du collège de Saint-Yzan avec les élèves et les enseignants le jeudi 09 mars 2023, et lors d'une matinée au sein du marché hebdomadaire de Cavignac le jeudi 02 mars 2023. Le maître d'ouvrage et ses partenaires participeront à ces rencontres de proximité prévues sur une demi-journée chacune, afin d'apporter directement auprès du public le plus large possible les réponses à toutes les questions.

UNE RÉUNION PUBLIQUE DE SYNTHÈSE

Pour restituer au public la synthèse des modalités de concertation, informer sur l'état d'avancement du projet et les évolutions pressenties, répondre aux questions et recueillir les avis, une réunion publique de clôture est organisée le mardi 14 mars 2023 à 18h.

Elle se déroulera en deux temps : synthèse de la concertation et échanges avec le public.



3. À l'issue de la concertation

Au terme de la concertation, la CCLNG établira un bilan de la concertation.

La CCLNG rendra public son bilan sur la page internet dédiée, en indiquant les mesures qu'elle juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'elle tire de la concertation.

Les principales étapes du projet :

- Lancement et clôture de la concertation préalable : 15/02/23 – 15/03/23
- Dépôt de l'autorisation environnementale : printemps 2023
- Enquête publique
- Obtention des autorisations
- Démarrage du chantier
- Mise en service & accueil des entreprises

Les principaux jalons de la concertation :

- Lancement de la concertation : 15/02/23
- Réunion publique : 28/02/23
- Ateliers thématiques : 21/02/23 et 07/03/23
- Intervention collègue : 09/03/23
- Débat mobile au marché : 02/03/23
- Réunion de clôture : 14/03/23
- Fin de la concertation : 15/03/23
- Publication du bilan de concertation : 10/04/23

Partie 2

LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

Le projet de ZAE à filière « dirigeables » porté par la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde s'inscrit dans un contexte global favorable (socio-économie locale, décarbonation des transports, souveraineté industrielle) de l'échelle locale à l'échelle internationale.

1. Les objectifs de la ZAE filière « dirigeables » pour la CCLNG

1.1. Un contexte socio-économique favorable au projet de ZAE

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG), et notamment la commune de Laruscade observent une forte dissociation entre une importante croissance démographique et un emploi local relativement faible. Depuis les années 2000, la CCLNG présente un taux de croissance démographique annuel important : +2,5 % par an entre 1999 et 2008 et +1,6 % par an entre 2011 et 2016. La commune de Laruscade est la seconde commune la plus peuplée de la CCLNG avec 2 844 habitants en 2019¹.

Cette croissance démographique est principalement due à des migrations de population depuis l'agglomération bordelaise. Le cadre de vie, la disponibilité foncière et son coût sont des facteurs qui ont favorisé cette croissance. Sur le plan de l'emploi, la CCLNG présentait en 2017 le plus fort déficit d'emploi de Gironde et de Charente-Maritime avec un indicateur de concentration d'emploi égal à 36 (36 emplois pour 100 actifs résidents), la moyenne non pondérée en Gironde étant de 68 et de 75 en Charente-Maritime². Plus de la moitié des actifs ont une activité professionnelle dans la métropole bordelaise et 90 % des déplacements liés au travail sont effectués en voiture.

Cette situation engendre plusieurs conséquences :

- **des difficultés de mobilités vers la métropole** (saturation des axes aux heures de pointes, franchissement de la Dordogne et de la Garonne) ;
- **un fort usage de l'automobile** pour les déplacements (88,7 % en 2018), générant d'importants rejets de gaz à effet de serre ;
- **un accès au bassin d'emploi plus difficile** (taux de chômage de 13,6% en 2018 dans la CCLNG) ;
- **une fragilité économique** des ménages qui n'ont pas d'alternatives à l'usage de l'automobile pour leurs déplacements professionnels.

¹ Données INSEE, 2022 • ² Étude démographique CCLNG, données INSEE

1.2. Une opportunité pour développer l'emploi et l'économie à l'échelle de la CCLNG et de la Région Nouvelle-Aquitaine

L'enjeu économique pour la collectivité est de **favoriser la résilience du tissu économique** et des emplois en cas de retournement économique (baisse des dépenses des ménages, changements climatiques...) et de **consolider la filière productive**.

L'activité agricole et l'importance du secteur de la construction contribuent à une sur-représentation des établissements non-employeurs sur le territoire. Proportionnellement, le secteur industriel fournit peu d'emplois sur le territoire (8,7 % des emplois du territoire pour 40 industries)³.

La CCLNG et plus largement le territoire à l'échelle du SCOT du Cubzaguais Nord Gironde, présente une faiblesse en termes de foncier à vocation économique disponible, alors même que le desserrement métropolitain bordelais engendre une forte demande en périphérie. Compétente en matière d'aménagement de création, d'aménagement, entretien et gestion des zones d'activités économiques, la CCLNG accueille actuellement 3 zones d'activités économiques intercommunales :

- La ZAE Pont du Cotet à Saint-Mariens (18,4 ha)
- La ZAE Cavignac Nord à Cavignac (1,5 ha)
- La ZAE des Ortigues à Cézac (2,2 ha)

Afin de répondre à ces enjeux, la CCLNG a souhaité axer le développement économique de son territoire en faveur d'activités qui :

- **Créent des d'emplois** productifs durables et qualifiés ;
- **Développent des solutions innovantes** pour répondre aux enjeux de transition énergétique et du défi climatique ;

2. Pourquoi la filière « dirigeables » ?

Pour rappel, la filière « dirigeables » est ici entendue comme l'ensemble des activités de conception, de transport, d'assemblage, de production et d'exploitation qui concourent, d'amont en aval, au développement une solution innovante de ballons dirigeables, pour réduire l'empreinte écologique du transport fret et répondre aux objectifs de réductions des émissions de gaz à effet de serre.

2.1. Du projet de ZAE à la filière « dirigeables »

Cette stratégie de développement local de la CCLNG a permis de poser les bases de la collaboration avec des partenaires tels que la Région Nouvelle-Aquitaine, ainsi que des échanges avec des entreprises, telles que FLYING WHALES, pour étudier les projets potentiels qui pourraient répondre aux objectifs de la collectivité.

La filière de l'aéronautique, du spatial et de la défense (ASD) est une filière clé pour développement économique de la Région Nouvelle-Aquitaine. Elle génère plus de 70 000 emplois directs dans plus de 900 établissements industriels, de grands donneurs d'ordre industriel mais surtout une majorité de petites et moyennes entreprises (PME).

C'est dans ce cadre que la Région Nouvelle-Aquitaine soutient le développement économique d'une filière « dirigeables ». Ce soutien est confirmé par les élus régionaux, dans le nouveau Schéma Régional de Développement Économique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) adopté le 20/06/2022. On retrouve au sein de la priorité 2 : « *Renforcer notre souveraineté par l'innovation responsable* », le Chantier 2.3 « *Miser sur la diversité des filières régionales et accroître leur potentiel* » avec pour 6^{ème} objectif : « *soutenir les grands projets phares vitrines de nos filières* » et « *développer des technologies pour demain, au service des transitions et de la souveraineté* » qui mentionne explicitement FLYING WHALES, acteur-clé de la filière dirigeable et associé au projet d'aménagement de la ZAE à Laruscade.

³ Données INSEE, 2022



Partie 2

Dès lors, la Région a recherché, avec les acteurs de cette filière, un potentiel d'implantation en Gironde, qui réponde à la fois aux critères techniques de la filière et aux orientations d'aménagement du territoire. C'est ainsi que la zone d'activités économiques en cours de réflexion par la CCLNG à Laruscade a été identifiée. De cette combinaison de stratégies partagées et d'objectifs communs, un partenariat fort est né entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la CCLNG, ainsi qu'avec le leader français de la technologie dirigeable FLYING WHALES, pour mettre en œuvre une Zone d'Activités Économiques dédiée à la filière « dirigeables », qui s'inscrit pleinement dans la stratégie de développement de la Communauté de Communes et de la Région.

L'entreprise FLYING WHALES a émis, auprès de la CCLNG, l'intérêt de s'implanter au sein de la ZAE filière Dirigeables.

2.2. Un contexte favorable au développement de la « filière dirigeables »

Décarbonation, réindustrialisation, innovation, sont autant de marqueurs du contexte favorable pour le développement d'une solution innovante de transport de fret par « dirigeable ».

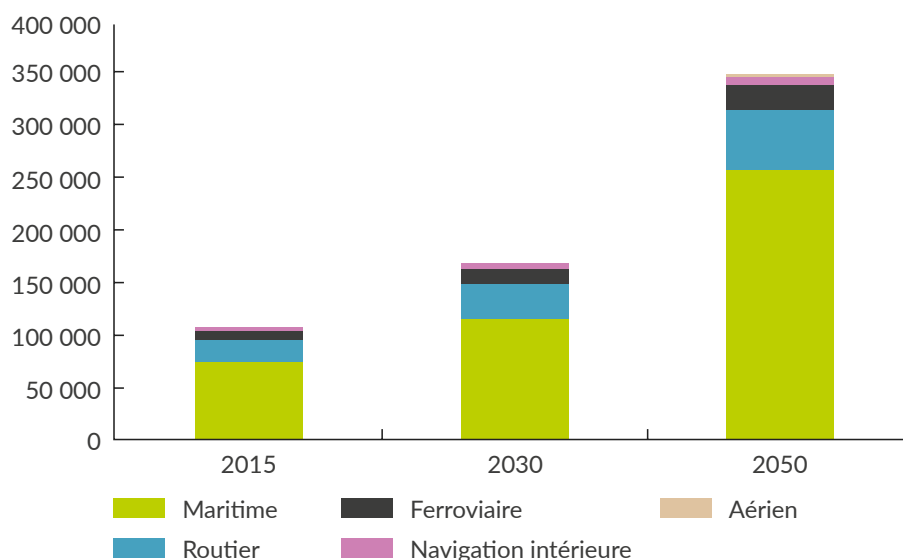
2.2.1 Un contexte favorable au développement de la « filière dirigeables »

Le projet de ZAE filière « dirigeables » s'inscrit dans l'objectif de **décarboner le transport de marchandises**. En effet, le secteur du transport de marchandises est en pleine croissance d'activité et d'émissions de gaz à effet de serre, alors même que la plupart des pays se sont engagés à réduire fortement leurs émissions. Notamment dans le cadre de l'Accord de Paris de 2015, qui prévoit de limiter à +2° et si possible 1,5° l'évolution de la température sur terre d'ici 2050.

Plus précisément, **le poids du transport de marchandises dans les émissions mondiales de CO2 est de 10 %** (selon le Centre d'analyse stratégique), un taux qui ne cesse d'augmenter et qui d'après les projections, croîtra au taux annuel composé de 3.1 % jusqu'en 2030 inclus. À plus long terme, jusqu'en 2050 inclus, la demande de fret s'accroîtra, au rythme annuel de 3.4 %⁴.

Projections de la demande de fret par mode

Trajectoire actuelle de la demande, en milliards de tonne-kilomètres



Si ces projections ont pu être impactées par des éléments conjoncturels (crise de la Covid-19, tensions commerciales en cours entre les États-Unis et la Chine, la sortie de l'Union Européenne du Royaume-Uni), il n'en demeure par moins de **fortes projections de croissance structurelle** (notamment liées à la montée du niveau de vie et de la demande en Chine, en Inde...).

⁴ FIT (2020), Perspectives des transports FIT 2019, Éditions OCDE, Paris, <https://doi.org/10.1787/e4367294-fr>

2.3. Des engagements à toutes les échelles (internationale, nationale, régionale et locale) en faveur de la décarbonation des secteurs de transport

À L'ÉCHELLE DE LA RÉGION, LE SRADDET ET LA FEUILLE DE ROUTE NEOTERRA

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un document de planification régional qui vise à prioriser les objectifs d'aménagement du territoire à l'échelle de la région. La feuille de route NEOTERRA, adoptée le 9 juillet 2019 par les élus Régionaux, a pour objectif d'accompagner l'effort de transition en termes énergétique, écologique et agricole à l'horizon 2030.

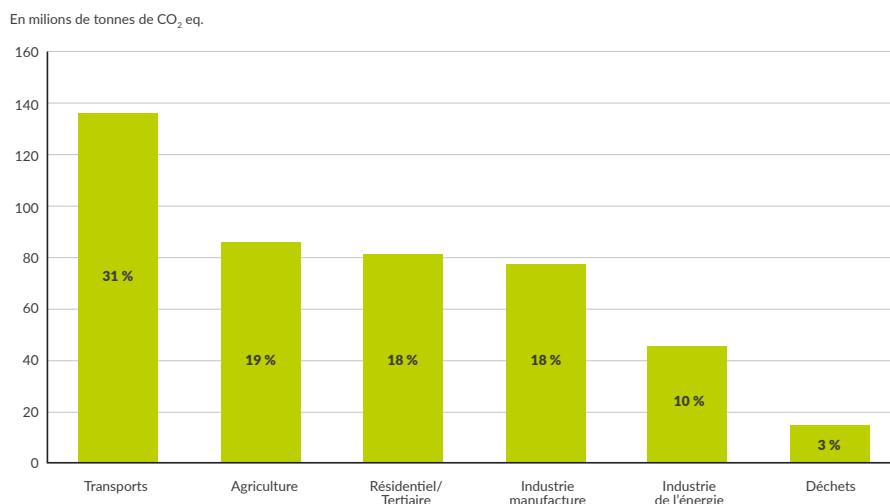
Dans ce cadre, le projet de ZAE à Laruscade répond aux objectifs industriels et environnementaux de ces deux documents :

- **Objectif n° 18 du SRADDET :** développer les innovations dans les transports et la mobilité ;
- **Objectif n° 24 du SRADDET :** (...) le SRADDET doit promouvoir (...) : La recherche & développement, l'expérimentation dans les technologies et de nouveaux aéronaves (motorisation électrique) ou permettant de réduire les nuisances (émissions, bruit) de manière drastique en s'appuyant sur le tissu industriel régional dans le domaine aéronautique » ;
- **Objectif n° 43 du SRADDET :** Réduire les consommations d'énergie et les émissions de GES aux horizons 2021, 2026, 2030 et 2050 ».

EN FRANCE, LA STRATÉGIE NATIONALE BAS CARBONE (SNBC)

A l'échelle nationale, la stratégie nationale bas-carbone (SNBC), instaurée par la loi du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte, est la feuille de route de la France pour conduire la politique d'atténuation du changement climatique par la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Elle constitue l'un des deux volets de la politique climatique française, au côté du Plan national d'adaptation au changement climatique. Cette stratégie vise à atteindre la neutralité carbone nationale à **l'horizon 2050**. En termes de transport, la France souhaite **réduire ses émissions de 28 %** d'ici 2030 et être complètement décarbonée d'ici 2050, à l'exception du transport aérien domestique.

Répartition sectorielle des émissions de gaz à effet de serre en France en 2019



Source : CITEPA, rapport Secten 2020 - Traitement : SDES, 2021

En 2019, le transport était le secteur émettant le plus de gaz à effet de serre en France avec 136 Mt CO₂ eq., soit 31 % des émissions de GES en France. En 1990, la part des transports, deuxième des secteurs les plus émetteurs, représentait 22 % du total national. En 2019 toujours, dans le secteur des transports, les poids lourds (90 % du transport de marchandises) étaient responsables de 23 % des gaz à effet de serre.

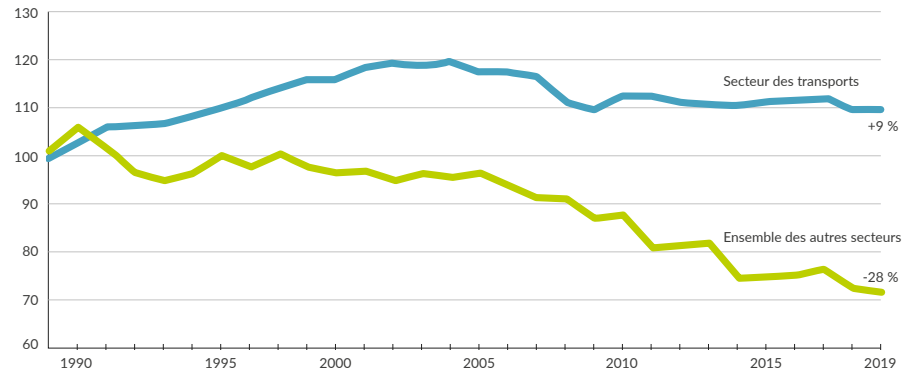


Partie 2

La nécessité d'agir sur le secteur des transports est d'autant plus forte, qu'il s'agit du seul domaine d'activité dont les émissions sont en hausse constante, alors que les secteurs de l'industrie et de l'énergie ont stabilisé voire inversé leurs émissions ces dernières années. Les émissions nationales de gaz à effet de serre ont diminué de 20 % entre 1990 et 2019, alors que celles des transports ont augmenté de 9 %⁵.

Dans l'optique de développer une réponse en mobilité et transport de marchandises engagée dans la lutte contre le changement climatique, des dispositions et des stratégies ont été adoptées sur les plans international et national.

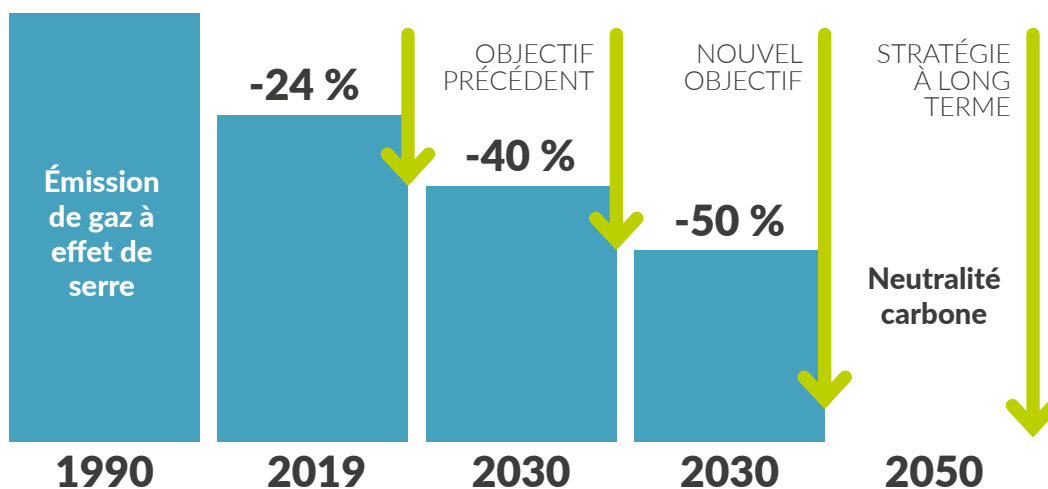
Évolution des émissions de GES du secteur des transports - France - 1990/2019



Source : CITEPA, rapport Secten 2020 - Traitement : SDES, 2021

En novembre 2022 s'est tenue la Cop 27. La limite de + 1,5°C fixée par la Cop 21, en 2015, est presque déjà atteinte et la tendance actuelle force les pays membres à accélérer leurs efforts pour limiter le réchauffement à +2°C. La Cop 26 avait ainsi engagé, en novembre 2021, les États-membres autour d'objectifs plus ambitieux. Plusieurs centaines de pays visent désormais la neutralité carbone et au moins 13 nations se sont également engagées à mettre fin à la vente de véhicules lourds fonctionnant aux combustibles fossiles. La COP 27 a permis de réaffirmer l'engagement de limiter l'augmentation de la température mondiale à 1,5 degré Celsius au-dessus des niveaux préindustriels avec la prise d'un ensemble de décisions⁶.

Les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre de l'UE



Source : rapport général sur l'activité de l'ue, 2020

⁵ Source : Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports, Commissariat général au développement durable, 2021 • ⁶ Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques

2.4. Contexte industriel français et développement d'une filière transport

ENJEU DE SOUVERAINETÉ INDUSTRIELLE FRANÇAISE

Le projet de ZAE de la filière « dirigeables » s'inscrit également dans un contexte de **renouveau de la politique industrielle** européenne et française, qui poursuit l'objectif d'un système productif plus compétitif via notamment l'innovation, **plus respectueux de l'environnement et plus protecteur des intérêts souverains**.

Ainsi au départ, c'est bien une problématique macro-économique qui a mis la filière et le projet sur les rails : **fournir une solution qui permettrait à l'État de mieux gérer les prélèvements de bois**, principalement le bois d'œuvre, dans les forêts publiques du territoire national. Selon la stratégie nationale bas carbone (SNBC) adoptée en 2018, le « **secteur forêt-bois-biomasse est un secteur stratégique pour atteindre la neutralité carbone**, car il permet la séquestration du carbone et la production de matériaux et d'énergie biosourcés et renouvelables se substituant aux énergies fossiles ».

La capacité de débardage du dirigeable permettrait de prélever dans les zones considérées comme difficiles d'accès par l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière, qui s'élèvent à 33 % de la surface forestière. C'est notamment le cas du Massif central, des Pyrénées, de la Corse ou encore des Alpes dont 80 % de la surface est classée en zone d'exploitation difficile mais qui constitue 35 % des prélèvements nationaux.

Les acteurs publics soutiennent la filière dirigeable, notamment le projet de FLYING WHALES, un symbole de l'alliance vertueuse du privé et du public pour apporter des réponses à de grandes problématiques de société. À ce titre plusieurs plans de soutien sont à l'œuvre dont, le projet **Industrie du futur**⁷. Ce dispositif a pour ambition de **moderniser l'outil industriel**, l'armature du projet « Industrie du futur » est articulée autour de **9 nouvelles solutions industrielles**, orientées vers les clients et répondant à un nombre resserré de marchés prioritaires, dont une spécifique dénommée : « Transports de demain : proposer des produits et des services plus écologiques et plus compétitifs. », dans laquelle s'inscrit la filière dirigeable, avec notamment FLYING WHALES acteur leader.

L'État est intervenu ainsi massivement dans cette filière, et notamment dans le projet de FLYING WHALES, au travers de :

- l'attribution par le Premier Ministre de 25 millions d'euros en 2017, le plus grand montant de PSPC (Projet Structurant pour les Pôles de Compétitivité) jamais octroyé par Bpifrance (banque publique d'investissement française),
- l'attribution d'un second PSPC (I-DEMO)⁸ de 10 millions d'euros en 2022 pour une autre partie du consortium,
- l'autorisation donnée à l'ONF de prendre des parts dans le projet de FLYING WHALES, en dérogation à ses statuts d'EPIC,
- la présence du projet de FLYING WHALES pour représenter la France à l'exposition universelle de Dubaï,
- et enfin la prise de participation de l'État Français à hauteur de 30 millions d'euros dans la 3^{ème} levée de fonds opérée en 2022 via le plan d'investissement France 2030.

⁷ <https://www.gouvernement.fr/action/la-nouvelle-france-industrielle> • ⁸ Appel à projets pour développer les industries du domaine de la transition énergétique, écologique et numérique. <https://www.bpifrance.fr/nos-appels-a-projets-concours/appele-a-projets-i-demo>

Partie 2

De même, d'autres acteurs publics majeurs voient dans cette filière, et notamment dans ce projet, une opportunité d'évolution capitale pour leur territoire :

- le Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, qui a pris des parts dans FLYING WHALES, lors des 1^{ère} puis 2^{ème} levées de fonds, puis dans la contribution au projet d'aménagement de la ZAE, et au portage immobilier de FLYING WHALES,
- l'État du Québec, qui a soutenu depuis plus de 10 ans la filière dirigeable dans son pays, avant de prendre des parts dans le projet de FLYING WHALES lors des 2^{ème} et 3^{ème} levées de fonds, et en lui permettant l'ouverture d'une filiale sur son territoire,

Ce sont ainsi des marques de confiance répétées qui ont été apportées à la filière dirigeable par la puissance publique, voyant en cette filière un potentiel très important de l'industrie aéronautique, avec une faible empreinte environnementale.

Le dirigeable, un outil au service de la filière bois

Au départ, l'idée du développement du dirigeable est née d'un besoin exprimé par l'ONF (Office national des forêts) qui recherchait **une solution permettant à l'État de mieux gérer les prélèvements de bois**, principalement le bois d'œuvre, dans les forêts publiques du territoire national. L'augmentation des prélèvements de bois répond aux objectifs nationaux et internationaux de réduction des émissions de CO2. **Mieux et plus utiliser le bois en tant que matériaux de construction est une manière de réduire les émissions de CO2 du secteur de la construction.**

Selon la stratégie nationale bas carbone (SNBC) adoptée en 2018, le « **secteur forêt-bois-biomasse est un secteur stratégique pour atteindre la neutralité carbone**, car il permet la séquestration du carbone et la production de matériaux et d'énergie biosourcés et renouvelables se substituant aux énergies fossiles ». **La capacité de débardage de charges lourdes du dirigeable en vol stationnaire** permettrait de prélever dans les zones considérées comme difficiles d'accès par l'Institut National de l'Information Géographique et Forestière, qui s'élèvent à 33 % de la surface forestière. C'est notamment le cas du Massif central, des Pyrénées, de la Corse ou encore des Alpes dont 80% de la surface est classée en zone d'exploitation difficile mais qui constitue 35 % des prélèvements nationaux. La filière bois française pâtit de plusieurs freins à son développement. En amont de la filière, **c'est l'accès à la ressource qui est régulièrement présenté comme un frein**. Débarder du bois et le transporter jusqu'aux scieries est une gageure technique mais également souvent un gouffre financier. En effet, les moyens à déployer pour accéder à la ressource ne sont pas compensés par le produit de la vente du bois public, étant donné le prix relativement faible du bois sur le marché. Or, si l'État via l'ONF, souhaitait extraire plus de bois de ses forêts, c'est pour plusieurs raisons. D'une part, réduire le déficit de la balance commerciale de la France en matière de bois, notamment car **la France à l'une des plus grandes forêts d'Europe mais importe plus de bois qu'elle n'en exporte.**

Partie 3

LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET

1. Description de la ZAE

1.1. Localisation et périmètre de la ZAE

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde souhaite créer une Zone d'Activités Économiques (ZAE) dédiée à la filière « dirigeables » à Laruscade dans le Nord Gironde sur un terrain d'environ 75 hectares.

Le projet est localisé à Laruscade, commune située à environ 45 km au nord de Bordeaux.

Le projet d'aménagement de la ZAE est situé plus précisément à l'extrémité nord-ouest de la commune, à proximité des communes de Saint-Yzan-de-Soudiac et Bussac-Forêt, au lieu-dit « Le pont de la Baraque », entre la route départementale 250, le cours de la rivière La Saye et la Route Nationale 10. Sa desserte directe, ainsi que son accès rapide depuis la gare TER de Saint-Mariens – Saint-Yzan en font une place privilégiée pour développer une activité économique.



Localisation de Laruscade



Le périmètre de la ZAE filière « dirigeables » regroupe les équipements publics : voiries, franchisements de la Saye et travaux de viabilisation (eau, électricité, télécom, défense incendie).

1.2. Description des technologies de la filière « dirigeables »

LA COMMUNAUTÉ DE COMMUNES LATITUDE NORD GIRONDE SOUHAITE C'EST QUOI, UN DIRIGEABLE ?

Un dirigeable est un aéronef plus léger que l'air et motorisé : il utilise des gaz porteurs afin de se maintenir en l'air, tout en étant manœuvrable verticalement et horizontalement. Les dirigeables se distinguent des montgolfières et autres types de ballons à gaz libres, non motorisés, qui subissent les vents et ne sont donc manœuvrables que verticalement.

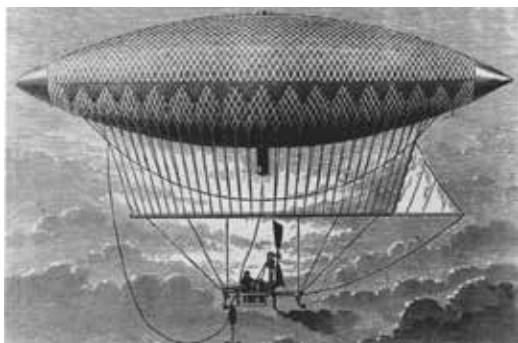
L'intérêt du dirigeable est d'utiliser un gaz plus léger que l'air qui exerce une force aérostatique, la poussée d'Archimède, pour porter un ballon. Ce gaz peut être de l'air chaud, du dihydrogène (couramment appelé « hydrogène ») ou de l'hélium (le plus répandu dans les technologies les plus récentes).

Pour se déplacer, les dirigeables, constitués d'une structure aérodynamique, utilisent la propulsion par hélices. Elles peuvent être orientables et mues par différents systèmes (moteurs à combustion, moteurs électriques, systèmes hybrides ou pédaliers). Les sources d'énergies peuvent provenir de moteurs thermiques, hybrides, de batteries, de capteurs photovoltaïques ou de piles à combustible, pour les motorisations électriques. La vitesse d'un dirigeable est très variable, et peut atteindre sur certains appareils plus de 100 km/h.

La taille des dirigeables peut varier considérablement : les plus petits modèles font une vingtaine de mètres de longueur pour une masse en vol d'environ 180 kg, tandis que les dirigeables transatlantiques des années 1930 pouvaient atteindre 247 mètres de longueur avec une masse en charge de 248 tonnes.

Partie 3

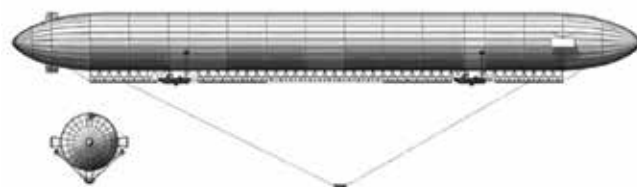
BRÈVE HISTOIRE DU DIRIGEABLE



Si l'idée d'un ballon à gaz manœuvrable fait son chemin dès la fin du XVIII^e siècle, il faut attendre 1852 pour que le chercheur français Henri Giffard fasse voler pour la première fois un aérostat de 44 mètres de long propulsé par un moteur à vapeur entre l'hippodrome de Paris et la ville de Trappe, soit un parcours de 27 km. L'engin atteint alors une vitesse de 10 km/h.

Le dirigeable à vapeur de Giffard en 1852, lors d'un vol de démonstration à Paris

Les premiers aérostats motorisés sont constitués d'une enveloppe souple : ils subissent fortement les courants venteux puissants et sont difficilement manœuvrables. Au début du XX^e siècle, des modèles à structure rigide, en bois creux renforcé avec du fil, voient le jour au début du XX^e siècle, ainsi que des appareils à structure semi-rigide privilégiant l'aluminium.



Le LZ-1, premier modèle Zeppelin



Le dirigeable connaît son âge d'or dans l'entre-deux-guerres, notamment avec le ballon Zeppelin, utilisé à des fins militaires pendant la Première Guerre Mondiale puis pour le transport de personnes. L'armée américaine teste alors des dirigeables porte-avions. L'arrivée de l'avion à réaction permettant d'aller plus vite et plus loin, ainsi que des incidents liés à l'usage du dihydrogène (gaz non utilisé dans les nouvelles technologie), mettent un terme à l'âge d'or du dirigeable.

Le dirigeable porte-avion USS Akron en construction (novembre 1930)

Avec la crise pétrolière de 1970, de nouveaux projets civils et militaires sont lancés. La société Zeppelin renaît en 1993 et exploite de nouveaux engins publicitaires, de surveillance et de croisière. Les forces armées américaines développent également depuis le début du XXI^e siècle plusieurs projets de dirigeables pour des missions de renseignement.

Modèle des années 2000 de Zeppelin



En 2014, le gouvernement français lance un appel à manifestation d'intérêt dans le cadre des programmes de la Nouvelle France Industrielle, qui inclut des projets de dirigeable porteurs de charges lourdes et multi-missions.

VERS UN NOUVEL ESSOR DU DIRIGEABLE

Les technologies françaises de dirigeables en cours de développement (dont la technologie développée par la société française FLYING WHALES) prévoient **un dirigeable d'une capacité de 60 tonnes pour du transport de fret uniquement, avec des dimensions d'environ 200 m de longueur et 50 m de diamètre.**

Aujourd'hui, la société FLYING WHALES est leader de la filière dirigeable et développe depuis 2012 des technologies à la pointe de l'innovation aéronautique.

L'atout de cette technologie est le système de **chargement et déchargement vertical en vol stationnaire**, permettant aux dirigeables d'atteindre aisément des zones difficiles d'accès, pour un coût limité, tout en préservant l'environnement (car ne nécessitant pas de création d'infrastructures linéaires spécifiques). L'intérêt du dirigeable est également **d'utiliser un gaz porteur et inerte (qui ne brûle pas et n'explose pas), à savoir l'hélium**, qui permet de s'extraire de la pesanteur sans énergie.



Illustration des différentes applications potentielles de la solution « dirigeable ». (Source : FLYING WHALES)

Ces caractéristiques permettent d'envisager de nombreux usages pour cette technologie de ballons dirigeables :

- **Débardage et transport de bois** pour améliorer la gestion et les prélèvements des zones boisées dans les zones difficiles d'accès, et transporter le bois jusqu'aux scieries (susitant ainsi l'intérêt de l'ONF, actionnaire historique). Cette solution permettrait ainsi d'accroître la construction en bois, avec un très faible impact environnemental, par un accès alternatif à la création d'infrastructures routières et à d'autres aménagements ayant un effet néfaste sur les écosystèmes.
- **Transport d'équipements permettant la transition énergétique, notamment de pylônes** haute-tension et d'autres éléments industriels de grandes dimensions.

- Fret et plus généralement **désenclavement social et économique** de zones isolées en manque d'infrastructures (Québec, Guyane, archipels en Indonésie...).
- **Transport d'hôpitaux mobiles** auprès des populations en manque d'accès aux soins, ou en cas de catastrophes humanitaires.
- **Déchargement de containers** en mer (réduction de l'accès aux ports de gros porte-containers).

1.3 L'organisation générale de la ZAE

La Zone d'Activités Économiques de la filière « dirigeables » est destinée à accueillir des entreprises à vocation industrielle et logistique spécialisées dans les activités d'assemblage et de mise en vol de dirigeables.

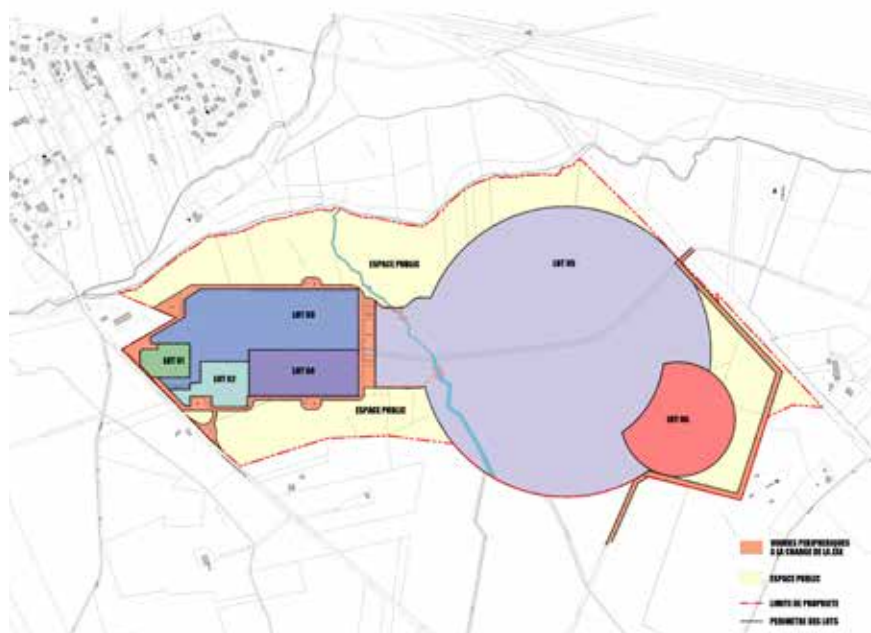
La ZAE est divisée en 6 lots dédiés aux activités de la filière « dirigeables ». À ce stade d'étude, l'emprise de la ZAE serait d'environ 75 hectares dont :

- **4,2 ha** pour l'aménagement des voiries, accès et réseaux divers de la ZAE ;
- **10,6 ha** dédiés aux bâtiments (bureaux, hangars...) (lots 1, 2, 3 et 4) ;
- **36,2 ha** à usage d'aires de transfert, d'envol et d'atterrissage des dirigeables (lot 5 et 6) ;
- **7,3 ha impactés par les obligations légales de débroussaillage** ;
- **16 ha** d'espaces naturels non impactés par le projet.



Partie 3

La CCLNG est maître d'ouvrage de l'aménagement des voiries et réseaux divers, ainsi que de la viabilisation des lots de la ZAE destinés à supporter les bâtiments. Les voiries regroupent tous les espaces permettant la mise en œuvre des flux, des accès et du cheminement des énergies. **Les réseaux** regroupent toutes les installations permettant l'alimentation des équipements de la ZAE en électricité, en eau potable, et en télécom. **Les deux franchisements** créés concernent l'affluent de la Saye, permettant le passage de voies ferrées vers l'aire d'envol au nord.



Plan d'allotissement de la ZAE

Activités potentielles dans la ZAE

Les entreprises qui s'implanteront dans la ZAE au terme de son aménagement seront amenées à construire les bâtiments nécessaires à l'exercice de leur activité. Les fonctions des lots et des bâtiments sont :

- **Lots 1 et 2 - Activités logistiques et fournisseurs de composants**
Les lots 1 et 2 ont vocation à recevoir une activité logistique et d'assemblage pour réaliser la réception, le stockage la fabrication et la distribution des composants pouvant être utilisés pour l'assemblage d'un dirigeable. Les superficies des parcelles représentent 6 839 m² pour le lot 1, et 12 061 m² pour le lot 2.
- **Lots 3 et 4 - Activité d'assemblage**
Les lots 3 et 4 regroupent les surfaces qui permettent les pré-assemblages des sous-ensembles et l'assemblage complet d'un dirigeable. Les superficies des parcelles représentent 61 464 m² pour le lot 3, et 25 494 m² pour le lot 4.
- **Lots 5 et 6 - Zone d'envol, d'atterrissage et de tests du dirigeable**
Le lot 5 accueillera l'aire d'envol et d'atterrissage du dirigeable. Cette aire sera accessible par des rails pour transférer les dirigeables depuis les lots 3 et 4 et complétée par des chemins d'accès pour l'activité industrielle. Le lot 6 sera dédiée à la zone de tests chargement/déchargement charges lourdes. Ces aires répondront aux exigences et contraintes des autorités aériennes (DGAC, OACI, ...). Avec l'ensemble de ces activités sur les 6 lots, la zone d'envol serait considérée comme un aérodrome à usage restreint⁹.

La superficie des lots 5 et 6 est d'environ 36,5 hectares.

Process de production sur le site

FLUX PROCESS

Logistique



Pré-assemblage des gros sous-ensembles



Assemblage final du dirigeable



Mise en vol

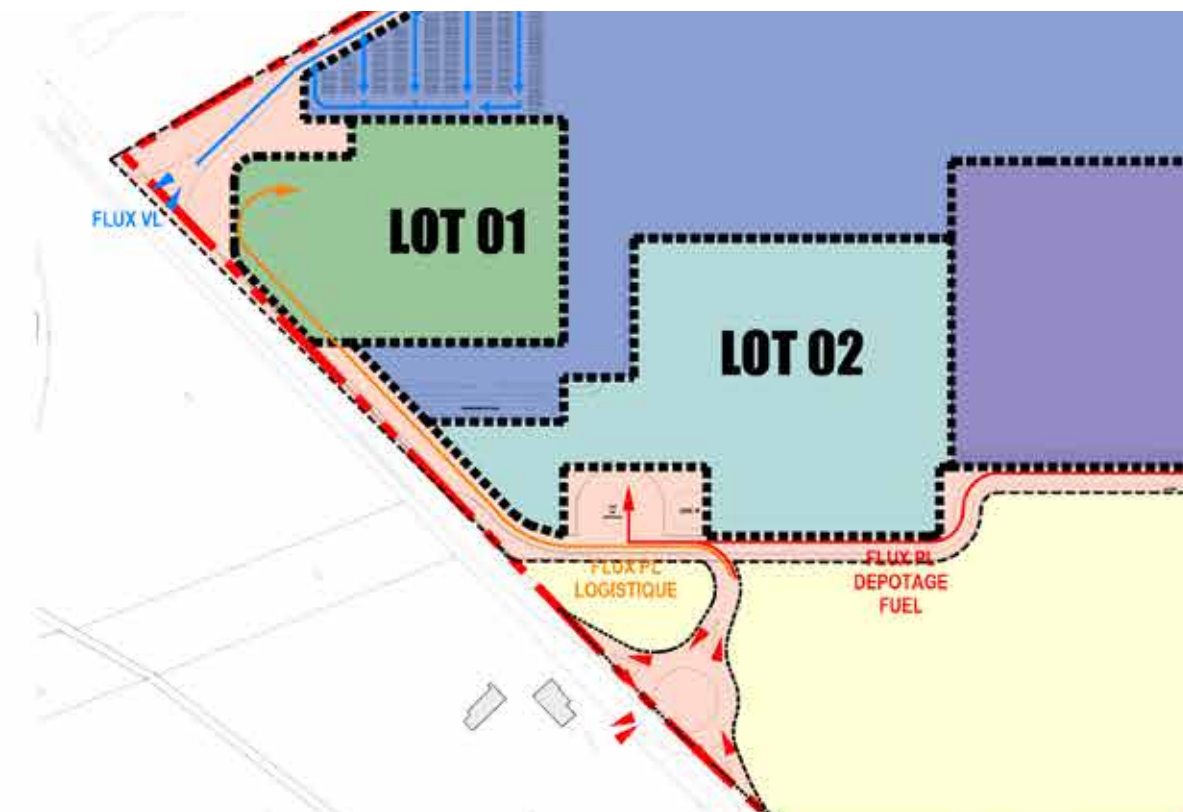
⁹ Voir Glossaire

1.4 Les équipements publics nécessaires

PLAN DES ACCÈS ET DESSERTE INTERNE

La ZAE sera accessible depuis la D250, à mi-chemin (environ 1,5 km) entre la gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan-de-Soudiac et la sortie « St-Yzan-de-Soudiac/St-Savin » sur la RN10. L'entrée du site est prévue par 2 accès :

- Un accès pour le personnel desservira les parkings, bureaux et hangars.
- Un accès réservé aux poids-lourds, desservant les activités logistiques.



Plan du projet d'aménagement de rond-point sur la RD 250

Ces aménagements seront réalisés par le Département de Gironde (compétent sur les routes départementales).

L'aménagement des parkings sera pris en charge par les entreprises qui s'implanteront dans la ZAE, en nombre conséquent.

Pour assurer la fluidité du trafic routier sur le long terme, la réalisation d'un rond-point en collaboration avec le Département de la Gironde sur la RD250 est nécessaire.

Les activités logistiques qui seront exercées au sein de la ZAE nécessitent la création de voiries périphériques aux bâtiments. Une boucle de desserte et des voies convergentes permettent de se déplacer facilement au sein de la ZAE.

Dans le respect des objectifs généraux de performance énergétique et environnementale des bâtiments énoncés à l'article L. 111-9

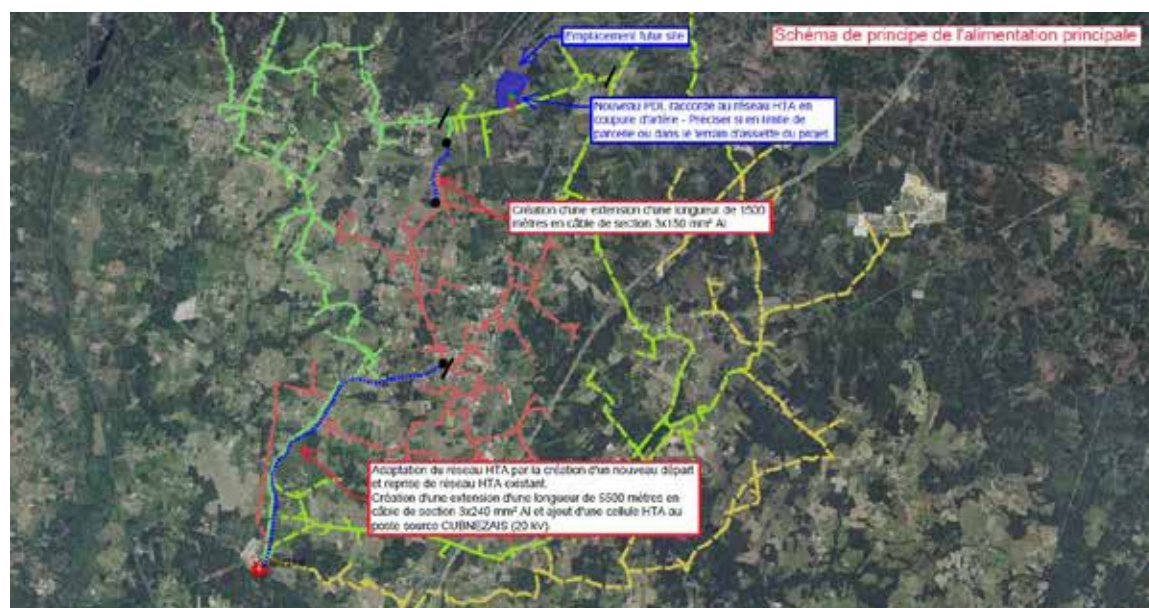
du code de la construction et de l'habitation, les constructions et installations intégreront un procédé de production d'énergies renouvelables (type panneaux photovoltaïques). De plus, conformément à la réglementation en vigueur, les parkings (lot 3) seront en partie équipés d'ombrières photovoltaïques.

Partie 3

LES RACCORDEMENTS ET RÉSEAUX

● Électricité

Le projet nécessite par ailleurs des travaux de raccordement au réseau de distribution d'électricité : la création d'un nouveau Point De Livraison (PDL) et la réalisation de deux extensions d'une ligne moyenne tension¹⁰ vers des cellules disponibles du poste électrique de Cubnezais. La puissance électrique assurée par le nouveau raccordement serait de 5 MW. Ce raccordement ne nécessitera pas d'autorisation environnementale et sera réalisé sur le domaine public, en partenariat avec Enedis. Les travaux devraient s'étaler sur 12 à 15 mois de manière à créer le moins de nuisances possibles pour la circulation locale.



Principe de raccordement du site à 5MW (Enedis)

Enedis (anciennement ERDF) est porteur d'une mission de service public : « garantir un réseau électrique fiable et au service de la transition écologique » en assurant le raccordement, le dépannage et la modernisation du réseau au quotidien.

● Assainissement

Un schéma directeur d'assainissement et un zonage d'assainissement ont été établis en mai 2001. Le projet est situé dans une zone d'Assainissement Non Collectif, une filière de traitement des eaux usées autonome devra être mise en œuvre dans le cadre du projet par les pétitionnaires.

● Eau potable

Le réseau d'eau potable est géré par le Syndicat Intercommunal des Eaux du Blayais. Le service est affermé à la SAUR, 33 communes appartiennent au Syndicat. Les captages qui alimentent la commune de Laruscade se situent au lieu-dit « Pas de l'Ane » sur la commune de St Savin (forage) et au lieu-dit « St Urbain » sur la commune de Pugnac (forage). Ces deux forages sont des forages profonds captant la nappe de l'éocène.

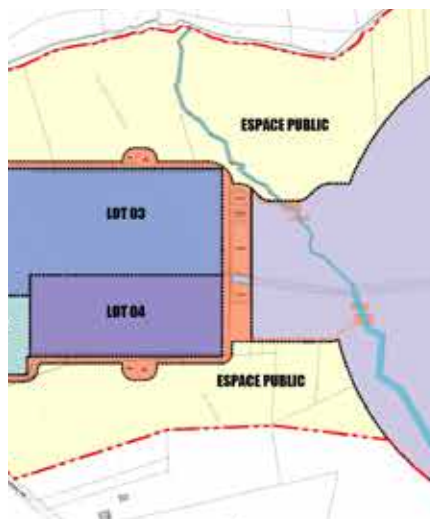
Les parcelles concernées par le projet ne sont à ce jour pas desservies par un réseau d'adduction en eau potable.

Le réseau le plus proche se situe à environ 90m au sud-ouest, sur la route de Saint-Yzan-de-Soudiac. Le concessionnaire a confirmé la capacité de son réseau afin de garantir la possibilité du raccordement.

¹⁰ « transport de l'électricité à l'échelle locale vers les petites industries, les PME et les commerces » (Source : Enedis)

LES FRANCHISSEMENTS DE L'AFFLUENT DE LA SAYE

Le projet nécessite la création de deux franchissements de l'affluent de la Saye au nord de la zone permettant le passage de voies ferrées internes à la ZAE, pour déplacer les dirigeables des hangars vers l'aire d'envol au nord. Initialement, le rétablissement de la continuité hydraulique de l'affluent devait être réalisé par la mise en place d'un busage (permettant la gestion du risque inondation). Cependant, au regard de l'enjeu écologique de cet affluent et de ces berges, la CCLNG prend l'engagement de mettre en place un ouvrage de type pont-cadre d'une dizaine de mètres de largeur, qui permet de rétablir un substrat le plus naturel possible et de conserver les berges et la ripisylve sous l'ouvrage.



Localisation des franchissements de l'affluent de la Saye

2. Le choix du site de Laruscade

2.1. Les raisons du choix du site

Les fonctions d'assemblage et de mise en vol d'un dirigeable nécessitent de disposer de surfaces et de bâtiments de dimensions exceptionnelles. À ce titre, la CCLNG a engagé des recherches au sein de son territoire afin d'identifier un site capable d'accueillir les activités de production de dirigeables.

Dans le cadre du SCoT Cubzaguais Nord-Gironde, et afin de pallier l'absence d'offre foncière communautaire, notamment à long terme, les collectivités locales ont étudié l'opportunité de réaliser plusieurs zones d'activités destinées à renforcer l'offre du territoire.

La CCLNG, notamment dans le cadre du SCoT, avait techniquement déjà identifié le projet potentiel de réaliser un nouvel espace économique d'intérêt communautaire sur la commune de Laruscade (cf. partie 4 du présent dossier de concertation).

Par ailleurs, la **vocation aéronautique** de la future ZAE impose certaines contraintes réglementaires.

- D'abord un avis favorable de la DGAC afin de s'assurer qu'aucune autre contrainte aéronautique ne fait obstacle à l'installation du projet (règles de vol à vue, vols militaires, volumes réservés). En l'espèce, la DGAC Sud-Ouest a formulé un avis sans réserve.
- Plus concrètement encore, l'implantation d'un **aérodrome à usage restreint**¹¹ suppose des dégagements importants autour de la zone d'envol : aucun obstacle majeur n'a été identifié autour du terrain visé (construction ou infrastructures contraignantes).

La Région Nouvelle-Aquitaine a effectué par ailleurs, des recherches approfondies de sites en Nouvelle-Aquitaine pouvant accueillir une zone dédiée à la filière dirigeable. Pour cela, plusieurs critères ont été évalués afin de qualifier ces sites, à savoir la taille du foncier, la distance au bassin d'emploi de la métropole, l'accessibilité du site, l'accessibilité à l'espace aérien, les obstacles potentiels aux opérations aériennes, les enjeux environnementaux préliminaires, l'impact financier, ainsi que la nature préliminaire des sols. Il en ressort que le **site de Laruscade présentait le meilleur bilan multicritères et un aval de la DGAC pour les autorisations aériennes.**

Du point de vue de **l'accessibilité**, le choix du foncier a également été motivé par les conditions particulières qu'il présente :

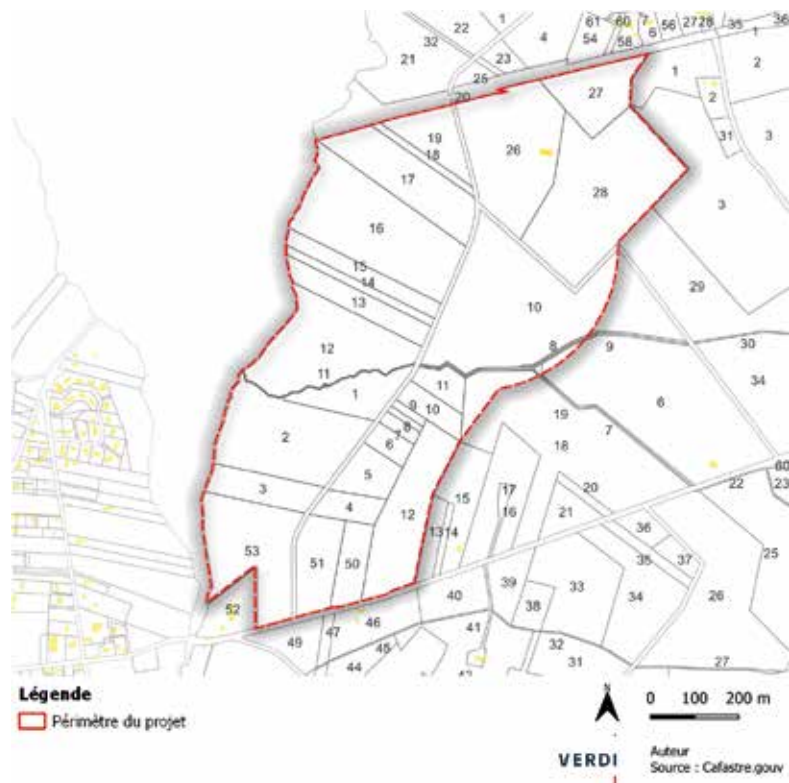
- le site se situe à 30-45 minutes de la Métropole Bordelaise.
- Il est directement desservi par la RN10.
- La gare de Saint-Mariens/Saint-Yzan-de-Soudiac, située à 1,5 km du site, permettra un accès facilité aux personnes et pourrait faciliter le transport de marchandises pour desservir la ZAE en cas de recours au fret.

¹¹ Code de l'aviation civile - Article D232-1: Les aérodromes dits à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet.

Partie 3

2.2. Occupation actuelle du site et foncier

Les parcelles cadastrales concernées par le périmètre de projet sont répertoriées et localisées ci-après.

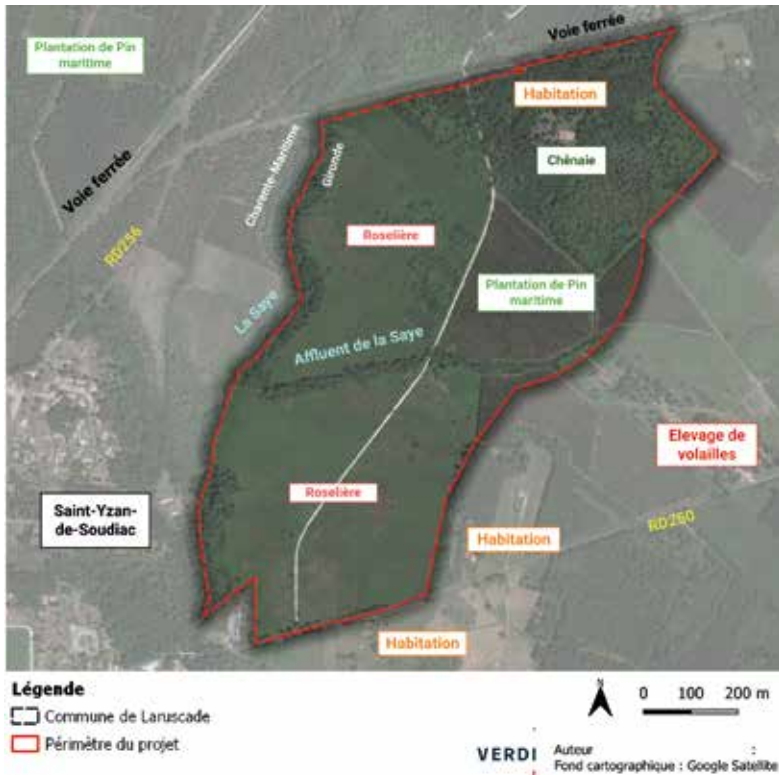


Parcelles cadastrales sur le périmètre du projet

Section	Numéro	Contenance cadastrale (m ²)
ZM	6	1 000
	8	2 780
	9	1 165
	11	1 400
	27	22 845
	28	80 250
	16	65 630
	15	14 115
	17	35 500
	26	57 740
	18	4 500
	13	17 450
	12	50 900
	19	16 100
10	104 075	
ZN	14	7 035
	1	17 580
	12	40 290
	53	43 865
	7	2 800
	4	8 850
	6	5 750
	5	12 345
	10	8 600
	51	19 645
	11	7 630
	18	90 160
	10	8 600
	2	52 200
9	1 550	
50	12 590	
8	1 300	
3	16 060	
19	2 820	

Tableau 1: Parcelles cadastrales sur le périmètre du projet

OCCUPATION AU SEIN DU PÉRIMÈTRE DU PROJET



Occupation du site

Actuellement, le site du projet s'insère dans un maillage naturel dominé par des boisements et des formations arbustives et herbacées issues de l'exploitation forestière.

Le site est également bordé à l'Ouest par la Saye, un affluent de l'Isle, au Sud par la route département RD 50 au Sud et au Nord par la ligne de chemin de fer reliant Bordeaux à Saintes. Quelques habitations isolées sont localisées autour du périmètre de projet, ainsi qu'un élevage de volailles à l'est.

À l'ouest de la Saye se trouve le centre-bourg de Saint-Yzan-de-Soudiac, rassemblant des habitations, services publics, activités diverses ainsi qu'une gare.



Vue depuis le sud du périmètre du projet

2.3. Les alternatives au site de Laruscade

Dans le cadre du SCoT, la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde a également étudié plusieurs projets :

- L'extension de la zone d'activités Pont de Cotet, constructible sous condition du fait de problématiques environnementales (compensation environnementale).
- D'autres espaces fonciers ont également été identifiés dans les documents d'urbanisme des communes comme réservés à l'accueil d'activités économiques à moyen et long terme, notamment sur les communes de Cagnac, Civrac et Saint-Savin (environ 16 ha zonés 2AU).

Au sein de la CCLNG, il n'existe pas de site existant ou alternatif qui permettrait de réaliser le projet dans des conditions équivalentes.

Aucune alternative au site n'a été trouvée, notamment avec des terrains déjà classés à vocation économique, et aucune zone existante n'a la capacité de s'étendre sur une superficie suffisante pour les activités de fabrication et d'essais de dirigeables.

Partie 3

3. Les alternatives au projet ou l'absence de mise en œuvre

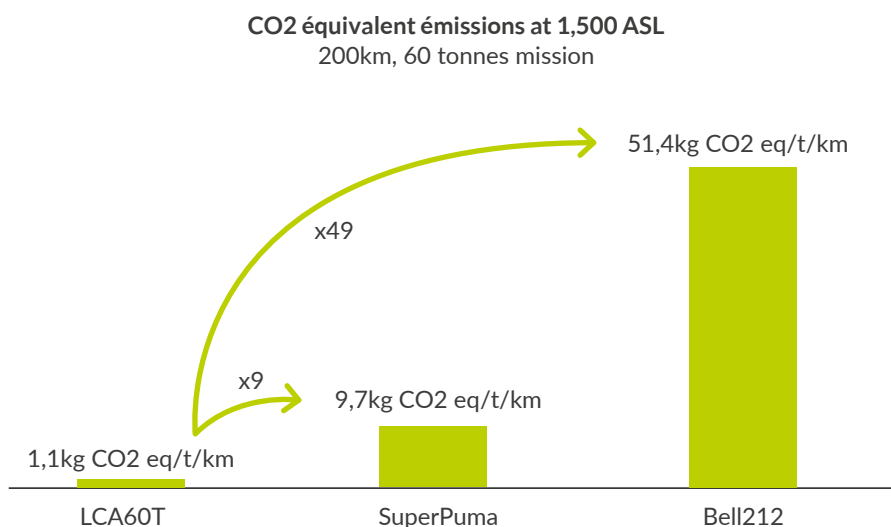
Le code de l'environnement prévoit que la concertation préalable porte sur l'opportunité du projet et doit permettre au public de débattre de la non mise en œuvre du projet, ainsi que des alternatives au projet qui pourraient répondre aux mêmes objectifs. Aussi, cette partie développe les scénarios de non mise en œuvre du projet, ou de projets alternatifs en termes de technologie ou de localisation.

3.1. Les alternatives technologiques au dirigeable

Il existe d'autres alternatives pour du transport de marchandises de point à point. Les modes de transports routiers seuls ou combinés avec le mode maritime ou ferroviaire sont aujourd'hui les principaux modes utilisés à l'échelle nationale et internationale. Il existe aussi des solutions de fret aérien (avion-cargo, hélicoptère) pour répondre à certains besoins spécifiques.

Pour autant, l'ensemble de ces modes présente des limites techniques (accessibilité, tonnage et format des marchandises) et des effets importants sur l'environnement (émissions de GES, création d'infrastructures...). **Pour répondre techniquement au besoin de transport de charges lourdes, sans création d'infrastructures linéaires (rail, route, piste), seul l'hélicoptère peut être comparé à la solution dirigeable, du fait de capacité à charger en vol stationnaire.**

Pour autant, le dirigeable consomme au maximum dix tonnes de carburant à la journée, représentant des émissions de combustions équivalentes à 31,5 tonnes de CO₂ équivalent. Une opération de ce type couvre une distance de 500 km. Une première analyse comparative sur les émissions de CO₂ montre que le **dirigeable est au moins 9 fois moins émetteur qu'un hélicoptère sur une mission équivalente en termes de charge utile et de distance à parcourir.** (Source : Flying Whales. Les comparaisons ont été effectués sur la base des caractéristiques techniques détaillées des hélicoptères Bell212 et SuperPuma).



Le niveau d'émission de CO₂ de la solution dirigeable baissera de manière significative avec la seconde génération prévue pour 2030 qui n'aura pas recours aux énergies fossiles.

De plus, le dirigeable possède une capacité de charge utile de 60 tonnes. En comparaison, le plus gros hélicoptère, destiné au fret, a une capacité maximale de 20 tonnes de marchandises. Un hélicoptère moyen ne transporte quant à lui que jusqu'à 5 tonnes en moyenne. L'intérêt de comparer ces deux modes de transport se rapporte à leur capacité spécifique d'accéder à des lieux difficiles d'accès.

Type de transport fret	Capacité moyenne de chargement en Tonnes
Hélicoptère	5 (20 dans certains cas particuliers)
Avion-cargo	250
Cargo-ship (mari-time)	110 000
Camion Grumier	27
Dirigeable (Flying Whales)	60

Une première étude réalisée en collaboration avec le cabinet de conseil Carbone 4, référent sur les enjeux énergie et climat, compare le dirigeable à un scénario camion et pirogue pour l'acheminement de biens dans la zone isolée de Maripasoula en Guyane. L'étude montre que la **solution dirigeable proposée par FLYING WHALES permet d'éviter 40% des émissions de CO₂ du scénario actuelle, par camion et pirogue.**

Les études menées par la société FLYING WHALES réalisée en collaboration avec le cabinet de conseil Carbone 4, référent sur les enjeux énergie et climat, démontrent que le dirigeable se détache nettement des autres transporteurs aériens, et que les émissions par rapport aux moyens de transports maritimes et terrestres dépendent des cas d'usage. En effet, en comparaison aux solutions de transport terrestre pour relier deux points équivalents, la réduction de 30 à 80% des distances à parcourir par le LCA60T, l'impact CO₂ des infrastructures à créer et de la maintenance des infrastructures existantes peuvent conduire à des réductions de CO₂ par le dirigeable dès la première génération (hybride).

3.2. Ne pas mettre en œuvre le projet ?

L'option « zéro » consisterait à ne pas aménager de nouvelle Zone d'Activités Économiques sur le territoire de la CCLNG et ne pas développer la filière dirigeable.

En matière environnementale, la mobilité et plus particulièrement le transport de marchandises est un des contributeurs majeurs de l'empreinte carbone. Le projet de ZAE et **de développement de la filière dirigeable à Laruscade contribue aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre** dans le secteur des transports. Ne pas réaliser le projet **reviendrait à ne pas saisir un levier de décarbonation du secteur des transports.**

Sur le plan de l'environnement local, la non-réalisation du projet réduirait la surface artificialisée et aménagée, ainsi que l'impact de l'aménagement sur la biodiversité du site. En effet, la zone était déjà vouée à l'aménagement économique dans le cadre des documents de planification et du PLU (6.29ha), mais sur une surface plus réduite, ce qui pourrait permettre une imperméabilisation par petits projets. Sur le reste de l'emprise, cela pourrait conduire à la reprise de la sylviculture, qui aurait des effets sur les espèces protégées qui s'y trouvent.

La France et l'Union Européenne déploient plusieurs plans pour une réindustrialisation et une relocalisation des activités productives et stratégiques dans un objectif de souveraineté technologique et de relocalisation des emplois. Si le développement de la filière dirigeable n'était pas réalisé en France, cela aurait pour effets potentiels une **situation de dépendance technologique et économique vis-à-vis d'autres pays, ainsi qu'une perte potentielle de compétitivité**, de formations et d'emplois, tant à l'échelle nationale, qu'à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine et de la CCLNG.

L'absence de réalisation de ce projet entraînerait **un manque à gagner pour la collectivité** et le territoire en termes d'emplois et de retombées économiques locales, régionales et fiscales, de l'ordre de plusieurs millions d'euros.

Partie 4

L'INSERTION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE

1. Un projet cohérent avec les ambitions du territoire

1.1. Un projet cohérent avec l'Agenda Rural

La commune de Laruscade est caractérisée par une attractivité démographique et un fort déficit économique, la commune est concernée par les mesures de l'Agenda Rural¹², prises par le gouvernement depuis l'automne 2019. Le projet s'inscrit pleinement dans les axes fixés par l'Agenda Rural, dans la mesure où il permet de répondre à l'urgence relevée de « **valoriser ces espaces, pour y développer des énergies renouvelables, implanter des entreprises, redévelopper des industries** ».

1.2. Le développement de l'écosystème aéronautique en Nouvelle-Aquitaine

La création de la ZAE filière « dirigeables » à Laruscade et l'implantation de FLYING WHALES s'inscrivent dans le cadre plus global de la filière aéronautique en Nouvelle-Aquitaine et du pôle de Compétitivité « Aerospace Valley ». Ce pôle de compétitivité mondial associe les régions Nouvelle-Aquitaine et Occitanie Pyrénées/Méditerranée, constituant le premier bassin d'emplois européen dans le domaine de l'aéronautique, de l'espace et des systèmes embarqués :

- 146 000 emplois industriels,
- 1 900 établissements,
- 1/3 des effectifs aéronautiques français, plus de 50% dans le domaine spatial,
- 8 500 chercheurs,
- 2 des 3 Grandes Écoles françaises aéronautiques et spatiales,
- 13 000 étudiants.

La Région Nouvelle-Aquitaine dispose par ailleurs du premier cluster de formation aéronautique et spatial : Aerocampus Aquitaine situé à Latresne (située à 45 kms de Laruscade, au sud de la métropole bordelaise).

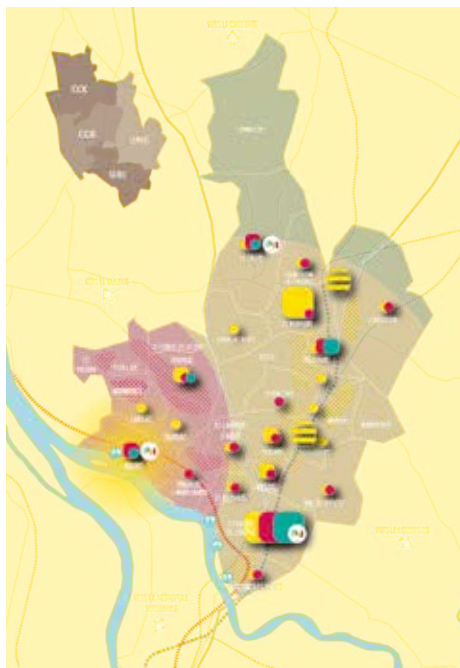
1.3. Un projet qui s'intègre dans la stratégie d'aménagement du territoire du SCoT du Cubzaguais Nord Gironde (en cours d'élaboration)

Débatu en 2021 par les élus du syndicat mixte du SCoT, le Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) est le socle du projet de SCoT du Cubzaguais Nord Gironde. Le PAS exprime les grandes orientations de la politique d'aménagement et de développement pour le Cubzaguais Nord Gironde à un horizon de 20 ans. L'axe 1 et l'orientation 1.1 sont en totale adéquation avec le projet de ZAE filière « dirigeables » :

Axe I - Donner la priorité à l'emploi local et l'orientation 1.1 Développer l'emploi local en structurant la localisation des filières

« **Axe 1 – Donner la priorité à l'emploi local. Afin de rééquilibrer la vocation du territoire, la priorité est donnée au développement économique des activités pourvoyeuses d'emplois. Artisanat, petite et moyenne industrie, agriculture, tourisme, services à la personne, services publiques, commerces de proximité, l'ensemble de ces secteurs seront accompagnés dans les politiques d'aménagement portées par le SCoT.** »

¹² <https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/agenda-rural-faire-des-campagnes-des-territoires-davenir>



Extrait du PAS du SCoT Cubzaguais Nord-Gironde

Ainsi, les collectivités locales, notamment au travers du SCoT, avaient techniquement déjà identifié le projet potentiel de réaliser un nouvel espace économique d'intérêt communautaire à Laruscade.

« *L'étude préalable pour la réalisation d'un schéma de développement économique et d'accueil des entreprises sur le territoire du SCoT* » (SCoT Cubzaguais Nord-Gironde, Praxidev, 2019) a identifié le projet de Laruscade comme présentant l'un des meilleurs potentiels d'attractivité à l'échelle de la Communauté de Communes.

1.4. Mise en compatibilité du PLU de Laruscade

Lorsque les dispositions du PLU d'une commune ne permettent pas la réalisation d'une opération déclarée d'utilité publique, elles doivent être revues pour être mises en compatibilité avec celle-ci. En effet, le projet de la ZAE, par sa nature (caractéristiques, usages, etc.) et son insertion sur le territoire (implantation sur des zones A, N et AUI) nécessitent une mise en compatibilité (MECDU) avec le PLU en vigueur de Laruscade. Les usages projetés, les constructions nécessaires à la production de dirigeables et les aménagements associés à l'activité ne correspondent pas aux dispositions réglementaires en vigueur.

La partie qui suit présente les dispositions du PLU qui sont modifiées.

La dernière version en vigueur du PLU de Laruscade date du 11 décembre 2018.

En synthèse :

Les modifications portent sur le rapport de présentation, le règlement et le plan de zonage du PLU. Les articles du règlement du PLU seront réécrits notamment concernant les hauteurs de construction.

La mise en compatibilité du PLU en vigueur de Laruscade aurait pour effet les modifications des surfaces des zones suivantes :

- **Zone A** : réduction de 3.4 ha, soit 0.25% de la surface totale.
- **Zone N** : réduction de 3.38 ha*, soit 0.001% de la surface N totale sur la commune. *Dont création de la zone Ns de +13.48 ha et réduction de la zone N de 16.86 ha.
- **Zone AUi** : réduction de 6.34 ha, soit 14% des surfaces AU.
- **Zone U** : augmentation de la 13.13 ha, soit 0.07% des surfaces U de la commune (Création d'une zone Us).

ÉVOLUTION DU RAPPORT DE PRÉSENTATION

Le projet de ZAE se positionne sur 3 zones distinctes :

- Une zone AUI sur près de 6,29 ha
- Une zone A sur près de 3,40 ha
- Une zone N sur près de 16,86 ha.

Partie 4

LE RÈGLEMENT

La mise en compatibilité du règlement du PLU porte sur la modification des zones AU_i et N, et des différents articles associés, ainsi que la création de la zone Us. L'ensemble du règlement actuel des zones U et N est présenté en annexe. Sont présentées ci-après les dispositions du règlement qui seront modifiées.

RÈGLEMENT APPLICABLE À LA ZONE U

La modification du PLU porterait sur la création d'un nouveau chapitre US dans les dispositions applicables aux zones urbaines. La Zone US correspondrait à la zone d'activité économique dédiée à la filière dirigeable. Le règlement de cette US serait le suivant :

ARTICLE US 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Les constructions, installations nouvelles et extensions de constructions existantes non liées aux activités de la zone économique.

ARTICLE US 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les exhaussements et affouillements de sols dès lors qu'ils sont rendus nécessaire par la réalisation du projet où qu'ils participent à l'amélioration de l'écoulement des eaux.
- Les logements et leurs annexes ne seront autorisés que pour les personnes dont la présence permanente est nécessaire pour assurer la direction, la surveillance ou le gardiennage des établissements ou des services généraux de la zone.

Dans ce cas, le logement devra être accolé ou intégré au volume principal du bâtiment d'activité et en harmonie avec ce dernier. La surface de plancher du logement et de ses annexes doit être inférieure à la surface de plancher affectée à l'activité économique dans la limite de 150 m² à vocation d'habitat.

ARTICLE US 3 - Conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

1- Accès

Pour être constructible, tout terrain doit avoir accès à une voie publique ou privée, soit directement, soit par une servitude de passage suffisante. Les accès aux parcelles constructibles doivent être situés dans la zone constructible.

Les caractéristiques des accès doivent permettre de satisfaire aux règles minimales de desserte : défense contre l'incendie, protection civile, brancardage, stationnement, collecte des ordures ménagères et ne pas présenter de risques pour la sécurité des usagers.

Lorsque le terrain est riverain de plusieurs voies publiques, l'accès sur celle des voies qui présenterait une gêne ou un risque pour la circulation peut être interdit.

2- Voirie

Les voies à créer, tant publiques que privées, doivent, quant à leur tracé, leur largeur et leur structure, être adaptées aux usages qu'elles supportent et respecter les écoulements des eaux sur les voies adjacentes.

Les voies en impasse à créer devront être aménagées dans

leur partie terminale afin de permettre aux véhicules de faire demi-tour aisément (par exemple : une palette de retournement permettant l'inscription d'un cercle de minimum 22 mètres de diamètre intérieur dans les opérations d'ensemble).

ARTICLE US 4 - Conditions de desserte des terrains par les réseaux publics d'eau, d'électricité et d'assainissement

1- Eau

Toute construction ou installation nouvelle nécessitant l'eau potable, doit être raccordée au réseau public de distribution d'eau potable.

2- Assainissement

a) Eaux usées

Lorsque le réseau existe, les constructions qui le nécessitent doivent être raccordées au réseau.

Le rejet des eaux usées non domestiques doit être autorisé, dans les conditions prévues par l'article L1331-10 du code de la santé publique.

En l'absence de réseau, les constructions ou installations doivent être assainies suivant un dispositif autonome adapté à la nature du sol et à la réglementation en vigueur.

Les dispositifs d'assainissement non collectif des immeubles autres que des maisons individuelles d'habitation doivent faire l'objet d'une étude particulière conformément à la réglementation en vigueur.

L'évacuation d'eaux usées non traitées dans les rivières, fossés, ou égouts d'eaux pluviales est interdite.

b) Eaux pluviales

Lorsque le réseau existe, les constructions doivent être raccordées au réseau.

Les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales vers le réseau collecteur (fossé ou canalisation) sont à la charge exclusive du pétitionnaire qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération et au terrain.

Les constructions nouvelles à usage d'habitation devront comporter une réserve minimale de 15 litres par m² de surface de plancher. Les surplus seront dirigés vers le réseau collecteur.

Dans les opérations d'ensemble, les débits évacués ne pourront excéder 10 litres / seconde, retour 20 ans à l'hectare.

ARTICLE US 5 - Superficie minimale des terrains constructibles

Non réglementé.

ARTICLE US 6 - Implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

Les constructions doivent être implantées à 15 mètres minimum de l'axe de la voie départementale.

ARTICLE US 7 - Implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

Non réglementé.

ARTICLE US 8 - Implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

Non réglementé.

ARTICLE US 9 - Emprise au sol des constructions

Non réglementé.

ARTICLE US 10 - Hauteur maximale des constructions

La hauteur des constructions à usage d'habitation ne doit pas excéder 1 niveau sur rez-de-chaussée.

La hauteur des constructions à usage d'activité est limitée à 70 mètres du sol fini au sommet de la construction.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont exemptées des règles précédentes lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent et sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte au voisinage, à la qualité du site et des monuments.

ARTICLE US 11 - Aspect extérieur des constructions***Généralités***

En aucun cas, les constructions et installations ne doivent, par leur situation, leurs dimensions ou leur aspect extérieur, porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales.

Tout projet faisant l'objet d'une recherche architecturale ou d'une nécessité fonctionnelle peut être pris en considération s'il sort du cadre de l'article 11 du présent règlement. Il devra alors être accompagné d'une notice expliquant la pertinence architecturale ou la nécessité fonctionnelle et illustrant son insertion dans le site.

Les constructions doivent respecter les règles ci-dessous :

Toitures

Les couvertures d'aspect brillant (tôle d'acier, fer galvanisé...) sont interdites à l'exception des panneaux solaires et photovoltaïques dès lors qu'ils s'intègrent au contexte environnant. Les teintes des toitures doivent participer à l'intégration dans l'environnement.

Les couvertures en fibrociment de teinte naturelle sont admises, sous réserve que la toiture soit masquée par un bandeau sur façades ou un surélévement des façades.

Les toitures en verre, photovoltaïques et solaires devront s'intégrer au bâti existant et environnant tant par leurs matériaux, leur teinte et leur volume.

Les façades

Les façades du corps principal du bâtiment seront en crépi ou bardées de ton clair. La végétalisation des façades est autorisée.

Les annexes du bâtiment doivent être traitées en harmonie avec le bâtiment principal.

Clôtures

Les clôtures devront s'intégrer dans leur environnement tant par leurs matériaux de construction que par leur proportion.

Les clôtures sur voies ou emprises publiques sont constituées :



Partie 4

- soit d'un mur plein de hauteur inférieure ou égale à 1,20 m,
- soit d'un mur-bahut de 0,80 m maximum surmonté d'éléments ajourés : grilles, claustras, palissades et/ou doublées d'une haie, pour une hauteur totale maximum de 1,60 m,
- soit d'éléments ajourés sur toute la hauteur, dans une limite de 1,60 m.

La hauteur totale des clôtures en limite séparative ne peut excéder 2 m. Les clôtures doivent être réalisées en harmonie avec les constructions principales.

La réhabilitation des murs de clôture en maçonnerie ou en parement de pierre ou de briques doit être privilégiée.

À l'angle de deux routes, les problèmes de visibilité devront être pris en compte lors de l'édification des clôtures.

Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif sont exemptées des règles précédentes lorsque leurs caractéristiques techniques l'imposent et sous réserve qu'elles ne portent pas atteinte au voisinage, à la qualité du site et des monuments.

ARTICLE US 12 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'aires de stationnement

La surface à prendre en compte pour la réalisation d'une place de stationnement est de 15 m² pour les véhicules légers.

Le stationnement des véhicules et des deux roues doit être assuré en dehors des voies

publiques et correspondre aux besoins des constructions et installations autorisées dans la zone.

Le nombre de places de stationnement doit correspondre aux besoins estimés en prenant en compte le nombre de personnes fréquentant les constructions de manière permanente (personnes travaillant dans les locaux...) et occasionnelle (visiteurs, livreurs, clients, etc.), ainsi que les espaces de stationnement nécessaires aux véhicules de service. Le nombre de places de stationnement est réalisé de manière à assurer de manière à assurer le bon fonctionnement de l'établissement sans gêne ni report sur les voies et espaces ouverts à tout type de circulation publique.

Au moins une place de stationnement doit être réalisée au droit de l'accès. En cas de contrainte de sécurité publique (visibilité...), ceux-ci pourront être déplacés.

Les espaces affectés aux livraisons et transports de marchandises doivent être situés en dehors des voies publiques, adapté au projet et correspondre aux besoins des activités autorisées dans la zone.

ARTICLE US 13 - Obligations imposées aux constructeurs en matière de réalisation d'espaces libres, d'aires de jeux et de loisirs et de plantations

Les surfaces libres de toute construction, ainsi que les aires de stationnement doivent être végétalisées. Il devra être planté au minimum un arbre pour 4 places de stationnement.

Pour les aires de stationnement de plus de 80 places,

l'installation d'ombrières photovoltaïques est obligatoire sur au moins la moitié de leur surface.

Les dépôts autorisés doivent être entourés sur au moins deux faces d'un écran de verdure (les essences locales doivent être majoritaires).

ARTICLE US 14 - Coefficient d'occupation du sol défini par l'article R.123-10

Non réglementé.

RÈGLEMENT APPLICABLE À LA ZONE N

Les modifications qui seraient apportées au règlement de la zone N sont indiquées en rouge.

CARACTERE DE LA ZONE N

La zone N recouvre les secteurs de la commune, équipés ou non, à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels et des paysages et à conserver en raison de leur caractère rural et patrimonial.

- Cette zone comporte un secteur Nc, voué à l'exploitation des carrières.
- Cette zone comporte un secteur Np qui reprend le contour de la zone Natura 2000.
- **Cette zone comporte un secteur Ns voué à la zone d'activité économique dédiée à la filière dirigeable.**

ARTICLE N 1 - Occupations et utilisations du sol interdites

Dans le secteur Ns Toutes les constructions et utilisations nouvelles du sol à l'exception :

- de celles liées et nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif,
- de celles visées à l'article 2

ARTICLE N 2 - Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières

- Les exhaussements et affouillements de sols dès lors qu'ils sont rendus nécessaire à la réalisation de projets de voies où qu'ils participent à l'amélioration de l'écoulement des eaux.
- Les ouvrages, installations et aménagements connexes au projet de la zone d'activité économique dédiée à la filière dirigeable.

ÉVOLUTION DU ZONAGE

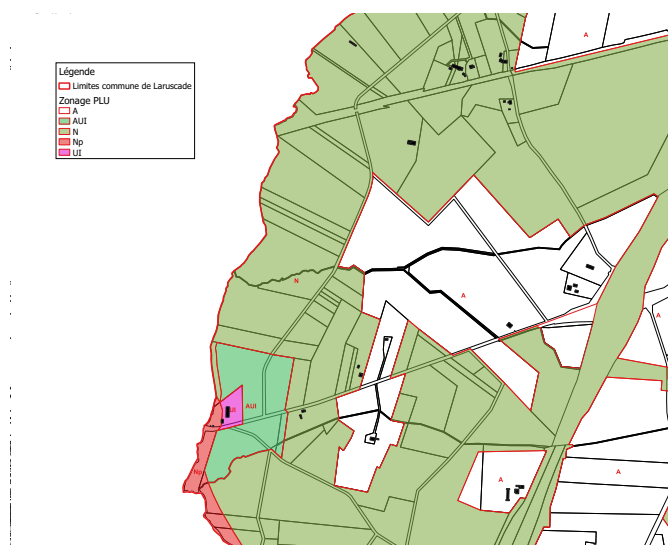
La réalisation de la ZAE implique des modifications sur les périmètres des zones suivantes (les surfaces concernées dans le zonage actuel sont indiquées entre parenthèses) :

- A : zone agricole (3,4 ha)
- N : zone naturelle (16,86 ha)
- AUI : zone ouverte à l'urbanisation pour accueillir des activités économiques (6,29 ha)

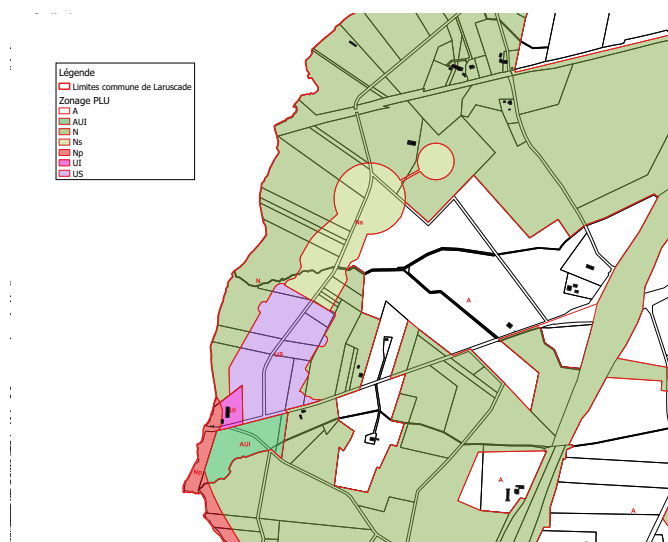
Dans le règlement du PLU, la **mise en compatibilité porte sur la modification des zones U et N**, et des différents articles associés. Deux nouveaux types de zones seront créés :

- Une zone US, dont les dispositions seront applicables aux zones urbaines.
- Une zone Ns, dont les dispositions seront applicables aux zones N.

Les modifications apparaîtront notamment dans le règlement graphique du PLU, soit la cartographie générale des zones réglementées (évolutions présentées ci-dessous).



Zonage du PLU actuel



Zonage du PLU après modification

Partie 4

2. Les effets du projet sur l'environnement naturel et le cadre de vie

Des études détaillées ont été réalisées pour évaluer plus précisément certains impacts du projet, et déterminer les mesures à mettre en œuvre pour éviter, réduire ou compenser les effets. Si le projet de ZAE à vocation filière « dirigeables » se poursuit à la suite de la concertation préalable, plusieurs études seront produites dans le cadre des processus d'autorisations de construction et d'exploitation de l'usine. Notamment, une étude d'impact présentera l'état initial de l'environnement, les effets du projet dans son ensemble sur l'environnement, et les mesures associées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. Les études détaillées seront présentées au public au moment de l'enquête publique.

Dès à présent plusieurs informations peuvent être présentées sur la base des études menées. **Cette partie présente un diagnostic de l'état initial et les enjeux du site identifiés vis-à-vis du projet**, en termes d'environnement naturel, paysager, de cadre de vie... Ainsi qu'une **présentation des mesures dites ERC, pour « Eviter, Réduire, Compenser » les effets potentiels du projet** : ces mesures sont identifiées dès la conception du projet, dans l'objet de réaliser un projet de moindre impact.

2.1. Enjeux paysagers

● Impact potentiel

L'insertion paysagère est un enjeu fort du projet. Le territoire étant particulièrement boisé, une grande attention doit être portée aux bâtiments dépassant les cimes, au-delà de 20 m de hauteur. Le règlement de la future ZAE prévoit notamment, sur les lots 3 et 4, la possibilité de construire deux bâtiments de 70 m de hauteur qui seraient nécessaires pour l'assemblage et le remisage des dirigeables.

Les illustrations ci-dessous présentent des simulations de l'impact visuel potentiel des futures constructions.



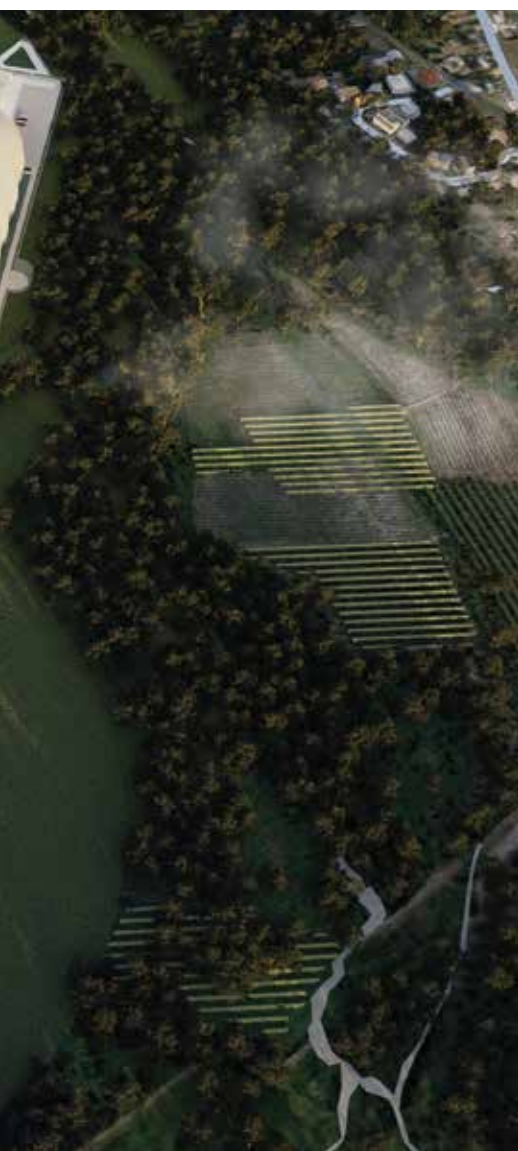
Insertion dans le paysage des futurs bâtiments des entreprises qui s'implanteraient sur la ZAE (image de synthèse en vue aérienne basé sur les dimensions estimées des futurs bâtiments, Esquisse architecturale,)

● Mesure ERC

Les bâtiments qui pourraient atteindre les 70 mètres de hauteur, seront conçus pour soigner la ligne architecturale, et leur intégration dans le paysage, malgré leur visibilité.

Pour rechercher une insertion paysagère équilibrée du projet, la conception des futures constructions prévoit une rationalisation de l'emprise au sol, la limitation raisonnable des volumes construits et de leur formalisme, la recherche de formes organiques se rapprochant de la nature (biomimétisme), ainsi que l'absence de parois verticales pour améliorer l'insertion et atténuer la co-visibilité depuis les « portes d'entrée » du territoire et depuis les zones résidentielles à proximité.

Les futurs aménagements paysagers auront pour objectifs de réduire les impacts sur les milieux naturels existants (en particulier leur caractère forestier et aquatique). Le nivellement réalisé a été réduit au strict minimum afin de ne pas impacter les lits des cours d'eau (excepté busages ponctuels pour les ouvrages de franchissement). Les actions menées accompagneront le développement écologique du territoire, favorisant sa biodiversité, et aideront à sa régénération.



Représentation du volume des hangars depuis la RD250. Nota Bene : le projet architectural présenté ici ne correspond pas au projet retenu (cf visuel ci-contre), il s'agit ici simplement d'une insertion du volume potentiel des hangars.

Partie 4

2.1. Enjeux environnementaux et écologiques

EFFETS SUR LES MILIEUX AQUATIQUES

● Impact potentiel

La commune de Laruscade appartient au territoire de l'Agence de l'Eau Adour-Garonne, qui se situe dans le bassin versant de l'Isle du confluent de la Dronne au confluent de la Dordogne à 100%. Elle intègre le sous-bassin de La Saye.

Compte tenu de la présence de milieux naturels protégés liés aux milieux aquatiques (sites Natura 2000 et ZNIEFF recouvrant la Saye) sur le périmètre de projet, les eaux superficielles et souterraines sont classées comme fortement vulnérables. Par ailleurs, du fait de la présence d'une nappe aquifère évoluant dans un milieu poreux et dans un sol majoritairement sableux, les entités hydrogéologiques affleurantes au droit du site de projet peuvent présenter une certaine sensibilité au risque de pollution.

Les impacts accidentels liés à la phase de travaux doivent être pris en compte compte-tenu de la présence de la Saye et de son affluent sur le périmètre de projet. Les travaux, non soumis à déclaration d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), peuvent en effet être à l'origine de rejets susceptibles de dégrader la qualité des eaux de surface et des milieux récepteurs.



Cartographie des sites Natura 2000 et ZNIEFF présents à proximité de l'emprise du projet (source : INPN)

● **Mesure ERC**

Afin de limiter et réduire les nuisances en phase travaux sur la ressource en eau, les mesures suivantes devront être mises en place :

- **Mesure de réduction des risques de pollution accidentelle** des eaux (nettoyage et entretien des engins, présence de kits anti-pollution, mise en place d'un système de récupération des eaux de ruissellement, réduction de la période de terrassement et de mise à nu des terrains, etc.) ;
- **Mesures de réduction du dérangement, altération ou destruction des milieux naturels** (adaptation du calendrier des travaux à la phénologie des espèces, réduction des nuisances liées aux éclairages nocturnes, balisage des zones sensibles et des zones d'évitement, etc.).

D'une manière générale, il sera recherché un positionnement des installations de chantier en dehors des zones sensibles du secteur qui sont les cours d'eau, zones humides et inondables, en particulier celles abritant des espèces protégées

Au regard de la vulnérabilité du site, plusieurs mesures ont été définies dans le cadre de la conception, à savoir :

- Mise en place d'un système de gestion des eaux usées le plus compact possible et qui sera composé d'une fosse septique, complétée par un système de filtration avant rejet dans le milieu naturel ;
- Les eaux pluviales récoltées sur le périmètre du projet séjourneront dans des dispositifs à ciel ouvert avant rejet ;
- Le projet ne pourra pas prévoir d'infiltration,

Le site du projet n'est enfin situé sur aucune zone de protection de captage AEP et aucune incidence spécifique n'est ainsi à prévoir. **Les futures activités au sein de la ZAE devront avoir un objectif de réutilisation des eaux pluviales dans leurs activités.**

RISQUE D'INONDATION

● **Impact potentiel**

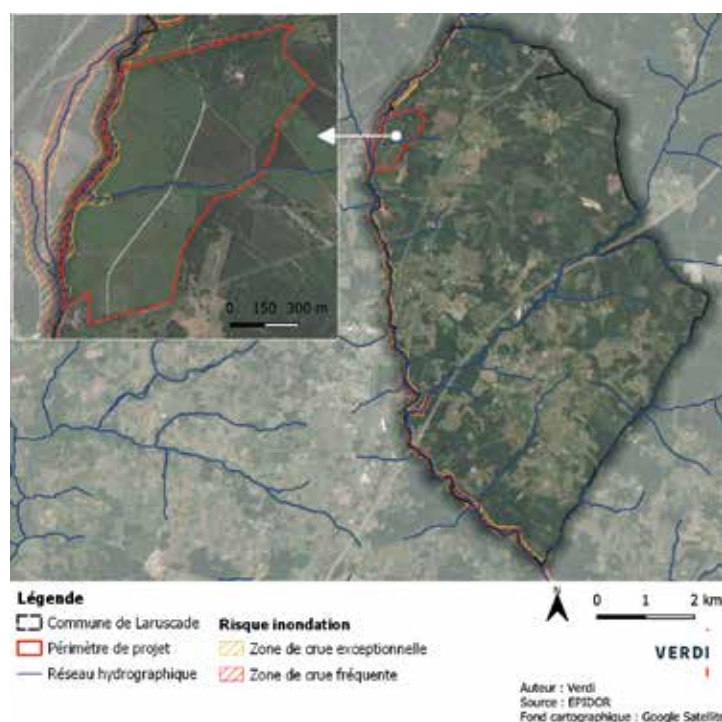
La majorité du périmètre de projet présente une **sensibilité modérée au risque de remontée de nappe** (inondation de cave), néanmoins le risque semble plus important (débordement de nappe) au sud du périmètre et à l'est autour du ruisseau qui traverse le site. Le périmètre du projet est concerné par des ruissellements diffus.

La commune de Laruscade ne fait pas l'objet de plan de prévention des risques d'inondation (PPRI) mais est incluse dans le périmètre du PAPI de la Dordogne. Elle est également recensée dans l'Atlas des zones inondables par l'analyse hydro-géomorphologique de la Gironde. Ainsi, le périmètre de projet est soumis au risque inondation en bordure ouest sur environ 50 m.

● **Mesure ERC**

En phase travaux, l'écoulement des eaux superficielles peut être impacté par des stockages provisoires ou des déchets de chantier, qui peuvent alors entraîner un risque d'obstruction. Les mesures proposées sont les suivantes : **pas de stockage en dehors des emprises chantiers et mise en place d'un suivi environnemental tout au long du chantier.**

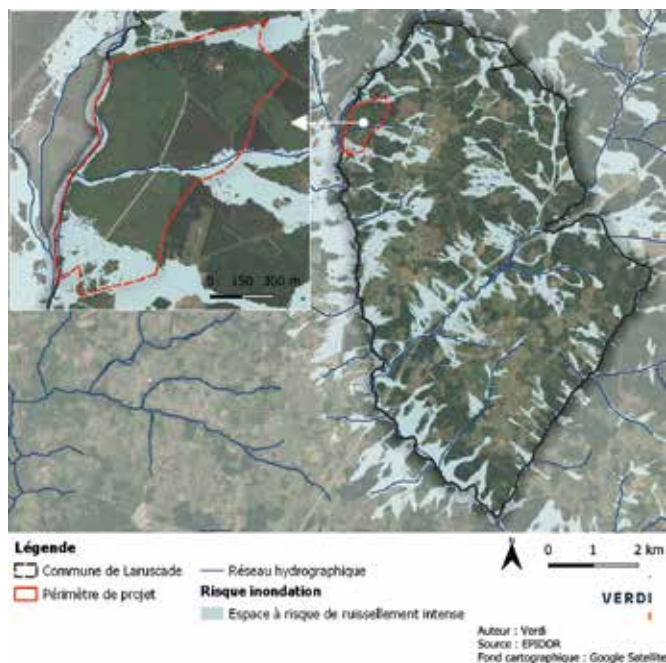
Une modélisation hydraulique du projet a été réalisée pour une crue de référence centennale et conforte l'absence d'impact sur les riverains.



Le risque inondation par débordement de cours d'eau sur la commune de Laruscade et le périmètre de projet (source : INGEROP)



Partie 4



La risque inondation par ruissellement intense sur la commune de Laruscade et le périmètre de projet (source : INGEROP)

Les principes de gestion des eaux pluviales ont été les suivants :

- Les bassins versants naturels conservent leurs exutoires naturels ;
- Soit leur écoulement naturel peut se poursuivre sans rencontrer d'ouvrages projetés,
- soit leur écoulement est légèrement dévié, via la réalisation de petits modelages de terrains pour intercepter ces eaux et les rediriger vers leur exutoire naturel,
- soit les écoulements peuvent intégrer en partie les ouvrages hydrauliques projetés.

COUVERT BOISÉ ET RISQUE INCENDIE

● Impact potentiel

Depuis 2000, le site a connu une évolution importante de la structure de ses boisements. Les parcelles du périmètre ont été intégralement sinistrées par la tempête Martin de décembre 1999. Par la suite, l'incendie du 12 septembre 2016 a sinistré environ **52% des parcelles du périmètre de projet et 45% des surfaces reboisées après la tempête**. Certaines parcelles ont été reconstituées à la suite de l'incendie.

Le couvert boisé actuel constitué de feuillus et de résineux paraît mieux formé. La majeure partie nord-est du site a retrouvé des boisements importants, tandis qu'à l'ouest en dehors de la ripisylve de la Saye et de son affluent on observe des milieux de fourré constitués majoritairement de buissons et d'arbustes.

La commune de Laruscade est identifiée comme une commune forestière et est donc sujette au risque incendie de forêt. Néanmoins, elle ne dispose pas de Plan de Prévention des Risques Incendie de forêt (PPRIF).



Typologie de boisement en 2021 (source : VERDI, 2023)

● Mesures ERC

Étant donné la nature du projet et des habitats naturels présents aux alentours du projet, les Obligations Légales de Débroussaillage (OLD) seront prescrites par la DFCI Aquitaine (Défense des Forêts Contre les Incendies) dans le cadre des autorisations environnementales autour des bâtiments constitutifs des lots, des clôtures et de la future zone d'envol dirigeable.

Pour prévenir le risque incendie, il sera mis en place :

- **Une bande de 50 m de défrichage** (alors que le code forestier prescrit uniquement un débroussaillage) autour des bâtiments ;
- **complétée par une bande de 50 m de débroussaillage** sur la façade Est.
- **l'installation d'un réseau de conduite d'eau alimentant la défense incendie**, alimenté par 3 cuves de 1500 m³ chacune situées sur le site et raccordées au réseau AEP (Alimentation en Eau Potable) du site.

Par ailleurs, au regard du statut forestier des parcelles du projet de ZAE, un dossier de demande d'autorisation de défrichage sera déposé auprès des services de l'État.

EFFETS SUR LA FAUNE ET LA FLORE

• Impact potentiel

Le site du projet à Laruscade est caractérisé par des enjeux faibles, à très forts. Les enjeux écologiques dits « forts » ou « très forts » se trouvent principalement le long du cours d'eau « la Saye » et de son affluent et correspondent à la ripisylve des cours d'eau et à des zones humides.



Photographies du site représentant les grands types de milieux : aquatiques et humides ; arbustifs et arborés ; herbacés mésophiles (source : INGEROP)

Ces habitats sont également utilisés par des espèces de mammifères semi-aquatiques comme la Loutre d'Europe et sont favorables au Vison d'Europe. Les autres enjeux forts correspondent à l'habitat d'intérêt communautaire « Lande Humide et Bas-Marais » qui est favorable à la nidification des oiseaux comme la Bécassine des Marais et la reproduction des papillons comme le Fadet des Laïches.



Fadet des Laïches - *Coenonympha oedippus*

Les autres enjeux forts se localisent à l'ouest et au sud du site d'étude. Ce sont principalement des fourrés mais on y retrouve aussi des landes humides et des boisements de pins. La plupart des habitats sont en zones humides. Ce sont également des habitats de nidification pour les oiseaux, notamment la fauvette Pitchou, et des habitats de reproduction pour les papillons comme le Fadet des Laïches.



Fauvette Pitchou - *Sylvia undata*



Partie 4

Le ruisseau de la Saye et ses affluents sont inscrits sur l'annexe 1 de l'arrêté dit « frayères » et représentent un enjeu de faune aquatique, puisqu'il constitue une zone de reproduction potentielle pour le Chabot, la Lamproie de rivière, la Lamproie de Planer, la Lamproie marine, la Truite fario, la Vandoise et le Brochet.

La Saye est par ailleurs un cours d'eau identifié à la Trame bleue régionale, avec une fonctionnalité à la fois de réservoir de biodiversité et de corridor écologique, qui par sa forte valeur écologique représente un enjeu local et régional de premier ordre.

De manière globale, en tenant compte des impacts directs, indirects et induits, temporaires ou permanents, les principaux impacts du projet de ZAE sur les différents milieux naturels (habitats, espèces ou zones humides) sont :

- Le risque de destruction d'individus d'espèces protégées, principalement celles peu mobiles ou durant certaines phases de leur cycle biologique (notamment en période de reproduction) lors du passage des engins de chantier : impacts directs et permanents ;
- La destruction ou la dégradation des habitats de vie d'espèces protégées, impacts directs permanents par la perte nette d'habitat par modification du milieu après travaux ;
- La perturbation du fonctionnement écologique de milieux naturels situés aux abords immédiats de la zone de travaux ;
- Le dérangement de la faune utilisant les milieux situés à proximité des travaux pouvant induire un arrêt temporaire de la fréquentation du site par les espèces les plus sensibles.

Les impacts temporaires seront globalement limités à l'emprise des travaux situés hors emprise définitive, quel que soit le milieu impacté. Les impacts permanents sont dus aux emprises définitives qui vont détruire une partie des habitats.

● Mesures ERC

Un travail d'évitement des zones sensibles réglementaire a été réalisé, ainsi le projet de ZAE a été positionné intégralement en dehors du périmètre du site Natura 2000. Un travail de conception par recherche d'évitement a été mené tout au long des phases d'étude pour éviter les enjeux « forts » et « très forts » du site et diminuer au maximum l'artificialisation des milieux naturels (notamment au niveau des ripisylves). Ainsi, **environ 16 ha seront intégralement préservés et conservés dans leur état naturel, en particulier les rives de la Saye.**

Par ailleurs, des mesures de réduction des surfaces imperméabilisées de la zone d'envol ont également été étudiées à l'image des surfaces dédiées à **la zone d'envol qui représente un disque de 650m de diamètre pour lesquelles 70% de la surface sera non**

imperméabilisée avec une gestion spécifique de la végétation sera mise en place. D'autres mesures de suppression de la pollution des milieux sont également prévues comme **l'absence de recours aux produits phytosanitaires**, les mesures de lutte contre la pollution accidentelle en phase chantier.

Les impacts qui ne seront pas évités ou réduits (dits impacts résiduels), feront l'objet d'une compensation avec un objectif de résultat en termes de gain écologique (ou en lien avec les obligations fixées dans le SDAGE Adour Garonne et le SAGE Isle Dronne pour les zones humides). La surface de compensation pour les zones humides et les espèces protégées seraient d'environ 196 hectares et 185 hectares pour le défrichage.

À noter que le franchissement existant de la Saye sera conservé. Comme décrit précédemment, le projet prévoit la création de deux franchissements de l'affluent de la Saye. La mise en place d'un ouvrage de type pont-cadre d'une dizaine de mètres de largeur, permettra de rétablir un substrat le plus naturel possible et de conserver les berges et la ripisylve sous l'ouvrage.

LA TOPOGRAPHIE

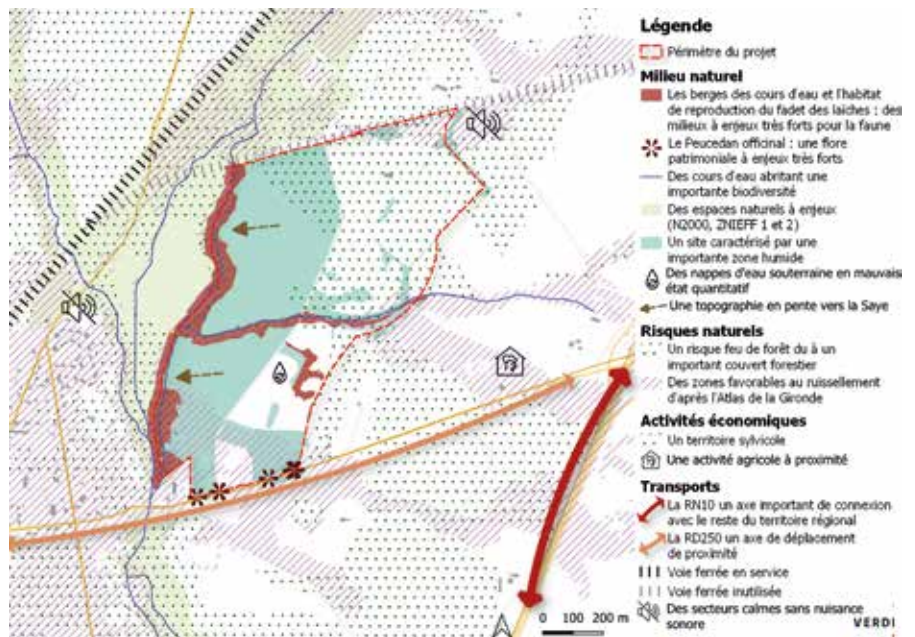
● Impact potentiel

La topographie de l'ensemble du périmètre de projet est héritée de l'incision des cours d'eau du secteur. Globalement faible, la pente est peu perceptible sur le site mais représente une contrainte de nivellement pour l'implantation de la ZAE. L'aménagement du site va donc générer des déblais.

● Mesures ERC

L'objectif est de réutiliser 20% des matériaux de déblais en remblais. Les études de détail permettront d'affiner le volume réutilisé.

Cette carte de synthèse présente les principaux enjeux de mobilité, environnementaux et écologiques du site de la ZAE de Laruscade.



Carte de synthèse des enjeux environnementaux du site de Laruscade (VERDI, 2022)

2.3. Effets sur le milieu et le cadre de vie

LA CIRCULATION

● Impact potentiel

La circulation des engins en phase travaux et certaines phases d'aménagement peuvent induire des gênes temporaires pour les riverains.

Une modélisation de l'impact du projet sur le trafic routier environnant (étudié spécifiquement aux périodes de pointe) a été menée par un bureau d'études spécialisé, à partir d'hypothèses maximales sur le nombre d'employés et la cadence de production (livraison des pièces). Les flux de personnes et de marchandises générés par le site seraient de l'ordre de 300 véhicules par jour, dont 20 poids-lourds par jour.

Au regard de leur diffusion multidirectionnelle dans le réseau et tout au long de la journée, ces augmentations ne devraient pas gêner la fluidité du trafic routier, pour les bretelles entrée/sortie de la RN10 comme pour les carrefours en croix de la RD250.



Prévisions de trafics attendus dans le secteur de Laruscade/Saint-Yzan-de-Soudiac en situation aménagée (valeur moyenne journalière / nb de poids lourds) – estimations à l'horizon 2025 – Zoom sur le secteur de Pierrebrune (à gauche) & zoom sur le secteur de Saint-Yzan-de-Soudiac (à droite) (source : VERDI, 2022)

Partie 4

● Mesures ERC

L'aménagement du site ne devrait que très faiblement impacter les conditions de circulation routière à terme dans le secteur de St Yzan de Soudiac/Pierrebrune. Les infrastructures existantes disposent à cet effet de réserves de capacité suffisantes pour absorber les trafics (VL, PL) supplémentaires générés par le projet.

Afin d'accueillir le personnel, un parking sera aménagé par les entreprises qui s'implanteront dans la ZAE, connecté directement à la D250. Les flux sortants majoritairement dirigés vers Bordeaux Métropole seront donc réduits au profit d'une attractivité locale.

Il convient de noter, que le partenariat avec la Région Nouvelle-Aquitaine prévoit l'adaptation et le renforcement des moyens de transport collectifs localement, afin de desservir le site. La proximité de la gare TER et du futur RER métropolitain permettra de promouvoir l'usage de transports collectifs pour les futurs salariés.

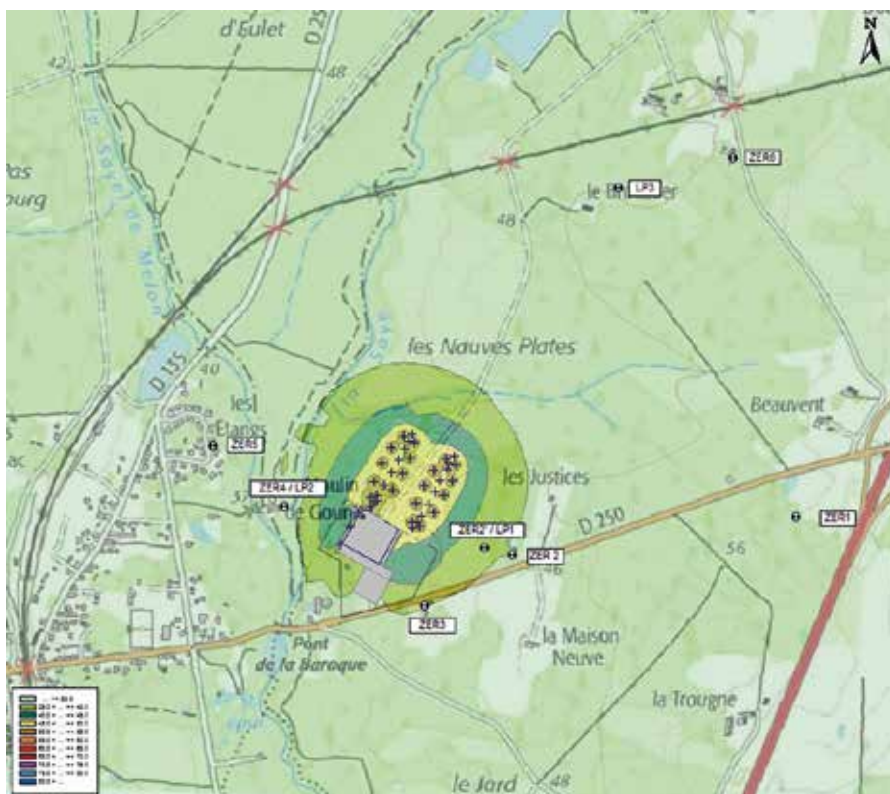
Par ailleurs, la CCLNG a remporté en 2021 le soutien de l'ADEME pour élaborer un Schéma directeur cyclable, dit « Schéma Vélo », en lien avec le PLUi. Il permettra d'étudier les différentes solutions de mobilité douce entre la gare de Saint-Yzan et la ZAE.

LE BRUIT

● Impact potentiel

En période de fonctionnement, la principale source de nuisances sonores du site relève de la propulsion des aéronefs.

En l'état actuel des simulations, et pour un aéronef à 250m d'altitude le niveau sonore du bruit émis par les propulseurs est estimé à 68 dB(A). Par comparaison, le bruit émis par un avion au décollage correspond à 120 dB(A) à 100m d'altitude, soit environ 112 dBA à 250 m¹³.



Les nuisances sonores seront davantage perceptibles en amont de la phase de production, lors de la phase d'essais (6 mois) et la phase de certification du vol (12 mois).



Cartographie du niveau sonore lors d'un essai au sol : l'aéronef est maintenu en position fixe, au sol, au centre de l'aire d'envol à une altitude de 26m (avec le centre de l'aéronef en référence) ;



Cartographie du niveau sonore lors d'un vol d'essai : l'aéronef est simulé en position fixe à une altitude de 243m (800ft) au-dessus de l'aire d'envol

¹³ Le niveau sonore diminue de 6dB(A) avec un doublement de la distance (source : Danish Wind Industry Corporation)



Cartographie du niveau sonore lors d'un essai de portage : l'aéronef est maintenu en position fixe au centre d'une zone dite LEA et des tests de treuillage sont réalisés. L'altitude d'essai est de 75m.

● Mesures ERC

Les dirigeables seront soumis aux mêmes règles que l'aéronautique civile et un travail est engagé avec l'ONERA (centre français de recherche aérospatiale) pour réduire au maximum le bruit généré par la propulsion.

Les activités du site relèvent principalement de l'assemblage de poutres carbone ce qui assure qu'il n'y a pas de processus particulièrement bruyant sur site comme de la soudure. Le process d'assemblage prévu par la filière dirigeable et notamment FLYING WHALES, consiste à un assemblage de poutres en carbone, qui ne nécessite ni soudure, ni usinage. Il n'y aura pas de matériaux en acier ou en tôle. Ce process permet de limiter fortement les effets acoustiques du futur site de production de dirigeables.

D'autre part, les échanges avec la société FLYING WHALES, permettent de confirmer que l'activité sera exclusivement diurne (2 équipes).

LA LUMINOSITÉ DU SITE

En termes d'éclairage, en période de fonctionnement, les voiries et parkings du sites nécessiteront d'être éclairés (un niveau réglementaire de sécurité). De nuit, une lumière clignotante située au sommet des structures est à prévoir pour la sécurité du trafic aérien.

RISQUE INDUSTRIEL

L'activité sur le périmètre de la ZAE consistera principalement à de l'assemblage, il y aura très peu de sources de risques industriels ou d'effets potentiels sur la santé humaine. Cela implique également l'absence de déchets industriels polluants.

Les études menées en collaboration avec l'ONERA à l'origine du projet, ont permis d'analyser l'accidentologie des dirigeables, et ainsi tirer un certain nombre d'enseignements dont le choix de l'hélium, gaz inerte, permet de se prémunir de tout risque d'inflammabilité. Cela implique également **l'absence d'entreposage sur site de déchets industriels polluants**. L'approvisionnement en carburant des dirigeables sera assuré par camions-citernes et à flux tendu, et n'induirait qu'un stockage minime sur site, dans des cuves de 20 à 30 m³, très en deçà des seuils critiques au regard des installations classées pour l'environnement.

Certains équipements (stockage de kérosène et atelier de charge de batteries) au sein des lots de la ZAE seront soumis à déclaration d'installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), qui correspond au risque le plus faible pour l'environnement, et non à autorisation ICPE. Les activités envisagées au sein de la ZAE ne sont pas concernées par des risques d'accidents majeurs (Seveso) ou par la directive sur les émissions industrielles (IED).

Le choix d'une structure rigide permet d'insérer plusieurs cellules d'hélium compartimentées et non pressurisées, permettant en cas de fuite qu'une seule cellule se retrouve endommagée, et l'hélium non pressurisé se diffuse relativement lentement, contrairement à un gaz pressurisé qui est expulsé. Cela ralentit considérablement la perte d'hélium et laisse ainsi bien plus de temps pour s'amarrer. Ces caractéristiques en font in fine un appareil intrinsèquement plus sûr que les autres aéronefs dont le risque principal est de s'écraser en cas de pannes multiples de leurs systèmes.

Pour garantir un niveau de sûreté du dirigeable correspondant aux standards très élevés de l'aéronautique, le futur dirigeable de la société FLYING WHALES (dénommé LCA60T) devra obtenir les certifications comme tout aéronef :

- la certification de ses pilotes,
- la certification de son organisation d'entretien,
- la certification de ses opérations par les autorités internationales autorités de navigabilité.

Partie 4

2.4. Les retombées socio-économiques du projet

EMPLOIS

Le projet de ZAE filière « dirigeables » et les activités qui y seront développées constitueront **une vitrine du savoir-faire technologique français et de la région au niveau international, puisqu'il s'agira d'une innovation majeure à l'échelle mondiale.** La CCLNG, la Région et la société FLYING WHALES sont très attachés à développer le projet en assurant un ancrage territorial solide.

Selon une étude d'estimation des retombées économiques du projet, **la phase de conception et de portage du projet (études, foncier...) générerait 5.9 millions d'€ de retombées totales sur l'ensemble de la région.** Cela permettrait d'alimenter près **de 120 à 150 emplois (ETP) sur l'ensemble de la région,** dont une centaine d'emplois dans les entreprises bénéficiant des retombées primaires et une quarantaine d'emplois induits.

Le projet de ZAE est estimé à un montant d'environ 16 millions d'euros TTC. Au-delà, de l'aménagement de la ZAE, il est estimé qu'il pourrait y avoir **un investissement d'environ 90 millions d'euros par les entreprises qui s'implanteront, dont FLYING WHALES,** pour réaliser les travaux et les équipements nécessaires à la production de dirigeables.

Sur ce total d'investissement prévu, l'étude des retombées économiques estime que près de **12 millions d'euros de retombées primaires pourraient bénéficier aux entreprises de Gironde et Charente/Charente-Maritime,** ainsi que 12 millions d'euros bénéficiant aux entreprises du reste de la région Nouvelle-Aquitaine.

De surcroît, cet investissement entraîne également des retombées induites. Le calcul des retombées induites consiste à évaluer l'effet d'entraînement créé par l'activité du site sur l'économie locale (« l'effet boule de neige ») : **le projet générerait 11.5 millions d'€ de retombées induites dans la région,** dont 7.6 millions d'euros sur les départements de la Gironde et des Charentes.

À terme, les activités de transport, d'assemblage et d'essais au sein de la ZAE, permettraient la production de 12 dirigeables par an. Par la consultation des entreprises de la filière et de FLYING WHALES, il est estimé qu'il pourrait y avoir **la création de 300 emplois sur le site, quand celui-ci fonctionnera à pleine cadence, ainsi que 300 emplois indirects. Il est estimé qu'en activité, la ZAE pourra générer plus de 137 millions d'euros de retombées sur l'ensemble du territoire régional en 10 ans** (source : Rapport d'impact économique du cabinet Protourisme).

Ces créations d'emplois sont un atout fort pour la CCLNG¹⁴, qui se caractérise par une forte attractivité résidentielle mais dont 75% des actifs quittent quotidiennement le territoire pour rejoindre leur lieu d'emploi, principalement sur la Métropole Bordelaise.

Ces emplois seront durables et non localisables. Il s'agira pour partie d'emplois industriels qui offrent une assurance de durabilité. Par exemple, l'assemblage final des dirigeables fera recours à un savoir-faire aéronautique, en grande partie basé sur les connaissances humaines, à haute valeur ajoutée, qu'il est difficile de délocaliser. Pour les industriels de cette filière, il sera moins intéressant et moins rentable de chercher à délocaliser ce type de production, offrant ainsi un ancrage territorial qui sera plus fort.

Les métiers concernés seront principalement liés aux activités suivantes :

- Assemblage
- Essais et opérations au sol
- Production
- Direction technique de mise au point
- Ingénieurs de maintenance
- Ingénieurs d'essai
- Équipage de conduite
- Pilotes en formation

¹⁴ Depuis 2012, alors que la population a augmenté de 7,5%, et le nombre d'actifs de 6,6%, le nombre d'emplois n'a augmenté, lui, que de 3,9% (+130 emplois). Données INSEE

FORMATION

Les formations dédiées au secteur du dirigeable sont très rares en France, comme en Europe ou dans le monde, ce qui implique la rareté du personnel formé à l'opération de dirigeables. Pour cette raison, il est hautement stratégique d'investir sur ces compétences et de commencer à former le personnel qui, après une formation basique, sera à même de travailler sur les dirigeables.

La Nouvelle-Aquitaine présente des atouts essentiels pour amorcer la dynamique de la filière dirigeable, en raison de l'importance de la filière aéronautique sur son territoire. En effet, celle-ci présente des similitudes techniques, des savoirs et des savoir-faire communs, permettant le transfert de compétences d'une filière à l'autre et favorisant les transitions professionnelles et le retour à l'emploi des victimes de la crise de l'aéronautique.

La région dispose notamment du premier cluster de formation aéronautique et spatial :

Aérocampus Aquitaine situé à Latresne (située à 45 kms de Laruscade, au sud de la métropole bordelaise).

Aérocampus regroupe toutes les voies de formation (initiale et continue), tous niveaux (du bac professionnel au diplôme d'ingénieur) et tous publics, sur des problématiques telles que : l'aménagement électrique aéronefs, la sensibilisation à la sécurité, la propreté atelier aéronautique, l'aérodynamique et mécanique du vol, l'initiation aux techniques de l'aéronautique ou encore l'initiation hélicoptère.

Afin de répondre aux besoins en formation de cette nouvelle industrie du dirigeable, la société FLYING WHALES, qui prévoit de s'implanter sur la ZAE, s'est associée à trois acteurs incontournables de la formation aéronautique : **AEROCAMPUS Aquitaine, spécialiste de la maintenance aéronautique à Latresne (33) et labellisé Campus Talents et Territoires de Nouvelle-Aquitaine, l'ENAC, école de l'autorité française de l'aviation civile (DGAC), qui a un site à Biscarosse (33) et l'Institut aéronautique Jean Mermoz**, spécialisé dans la préparation des cours de pilotes. Ce partenariat, permet de mettre les compétences et moyens respectifs en commun afin de **concevoir un projet partenarial d'ingénierie de formation inédit.**

En effet, l'ingénierie pédagogique des métiers du dirigeable pourrait **s'appuyer en partie sur l'existant pour les différents métiers, mais en s'adaptant aux spécificités singulières du dirigeable**, comme la taille des composants, les hauteurs de travail, la propulsion hybride puis électrique, le comportement aérodynamique, le chargement en vol...

FISCALITÉ

Les premières estimations indiquent que la ZAE en pleine activité, permettrait de générer 4M € de recettes fiscales locale sur 10 ans.

En outre, le projet générera une taxe d'aménagement.

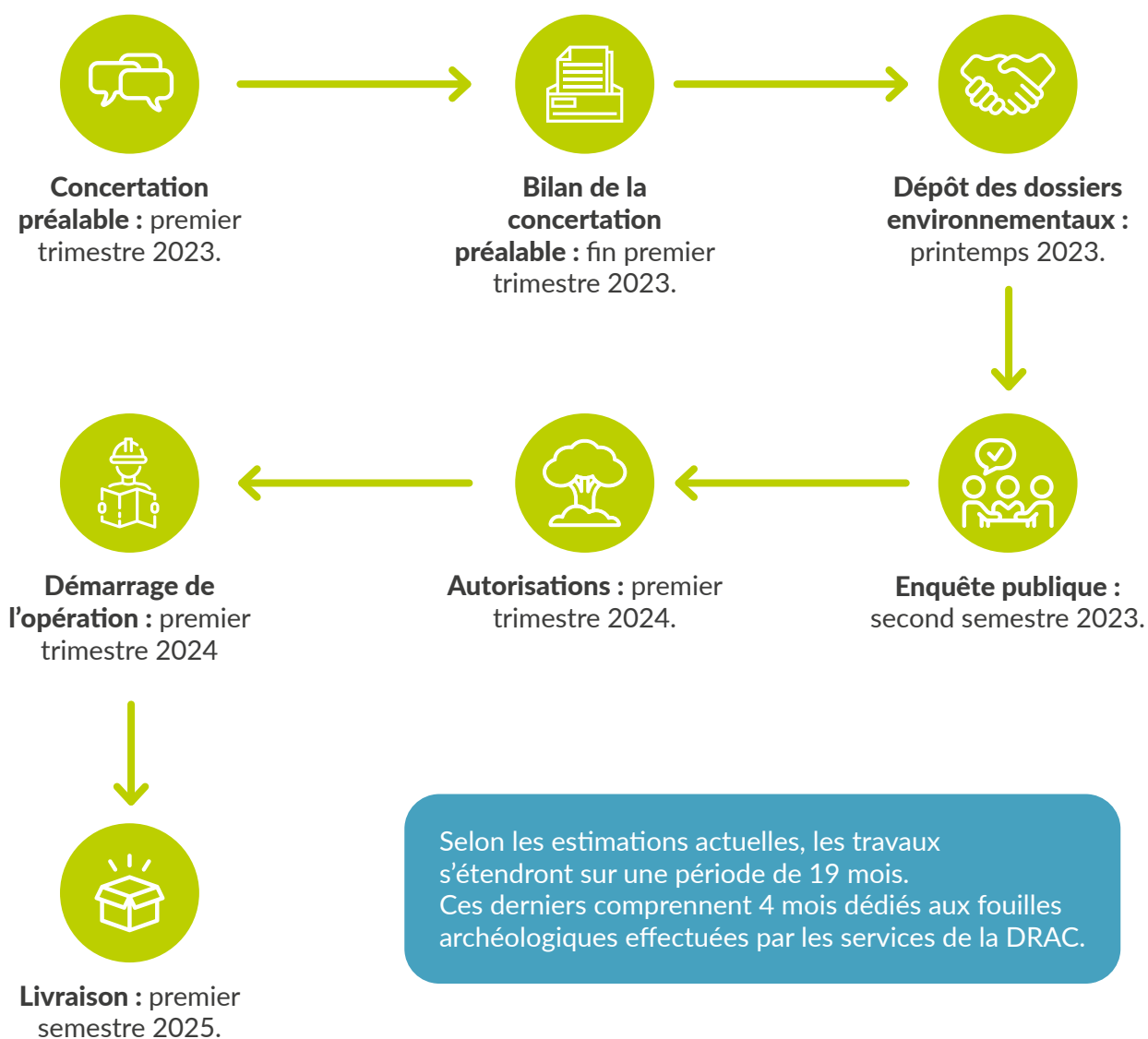
Ces nouvelles recettes fiscales seraient une source de revenus financière supplémentaire substantielle à l'échelle de la Communauté de Communes et de la commune.

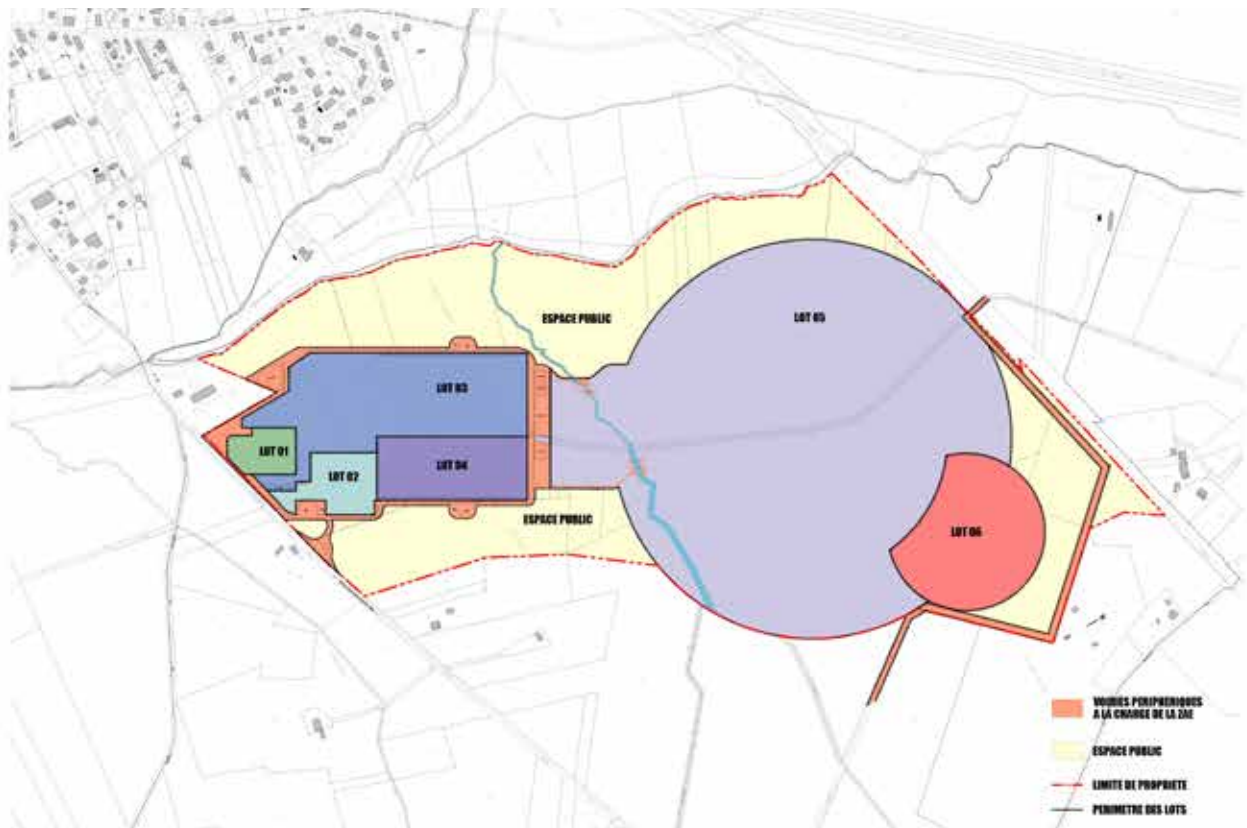
Partie 5

LE CALENDRIER, LE COÛT ET LE FINANCEMENT DU PROJET

1. Les étapes du projet

Le calendrier prévisionnel du projet de ZAE est le suivant :





2. Le coût et le financement du projet

Au stade de la faisabilité, le coût d'investissement de l'opération est estimé à environ 16 millions d'euros TTC dont 6,8 millions hors taxes pour les travaux et comprend les dépenses suivantes

- Études.
- Acquisitions foncières.
- Travaux préparatoires, défrichement.
- Accès routiers.
- Gestion des eaux pluviales (et défense incendie).
- Franchissements de la Saye.
- Électricité et réseaux divers.
- Aménagements paysagers.
- Mesures compensatoires environnementales (acquisitions et gestion).

Les dépenses de travaux correspondent à l'aménagement des zones qui figurent en jaune (espace public) et en orange (voies) sur le plan ci-dessous

Le modèle économique du projet repose sur une location des différents lots de la part de la CCLNG à la Région Nouvelle-Aquitaine via un bail emphytéotique sur une durée de 99 ans. Le montant des loyers couvrira le montant des travaux d'aménagement financés par la CCLNG.

Pour financer le paiement des loyers à la CCLNG, la Région percevra des loyers qui seront versés par la SCI créée pour ce projet et qui portera l'ensemble immobilier du site. La CCLNG ne prévoit pas de hausse de la fiscalité locale pour le financement du projet.

GLOSSAIRE

- **Agenda Rural :**
L'Agence Nationale de Cohésion des Territoires intervient auprès des territoires ruraux via la coordination de l'agenda rural, qui constitue la feuille de route du Gouvernement en faveur de la ruralité, et le déploiement des contrats de ruralité. L'agenda rural vise à favoriser le développement des territoires ruraux et améliorer la vie quotidienne de leurs habitants, dans une démarche interministérielle.
- **Émissions de gaz à effet de serre (GES) :**
Un gaz à effet de serre (GES) est un gaz présent dans l'atmosphère qui retient une partie de la chaleur reçue des rayons solaires. Certains GES sont d'origine naturelle (par exemple, la vapeur d'eau ou le dioxyde de carbone) et/ou issus des activités humaines (les gaz fluorés par exemple). Différentes activités humaines sont à l'origine des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère : la combustion d'énergies fossiles, des procédés industriels etc.
- **Dihydrogène :**
Couramment appelé « hydrogène », il s'agit du gaz le plus léger de tous. Il est aussi hautement inflammable. Utilisé jusqu'à la fin des années 1930 comme gaz porteur de dirigeables, il a finalement été remplacé par l'hélium à la suite d'incidents catastrophiques, dont le plus célèbre est l'incendie du Hindenburg en 1937.
- **Gaz inerte / hélium**
L'hélium est un gaz inerte :
il n'a pas de réactions chimiques avec son environnement dans des conditions normales de pression et température. Il est moins léger que le dihydrogène et il est plus onéreux à produire, mais son usage est moins dangereux.
- **ICPE :**
Installation classée pour la protection de l'environnement. Toute exploitation industrielle ou agricole susceptible de créer des risques ou de provoquer des pollutions ou nuisances, notamment pour la sécurité et la santé des riverains est potentiellement une ICPE. En fonction de l'importance des risques et inconvénients qu'elle peut engendrer, une ICPE est soumise à un régime de déclaration, d'enregistrement ou d'autorisation. Le projet de ZAE n'est soumis à aucun de ses régimes.
- **Transition énergétique :**
La transition énergétique désigne l'ensemble des transformations du système de production, de distribution et de consommation d'énergie effectuées sur un territoire dans le but de le rendre plus écologique. Concrètement, la transition énergétique vise à transformer un système énergétique pour diminuer son impact environnemental.
- **COP :**
Conférence des parties combustibles fossiles.
- **Dirigeable :**
Un dirigeable (aussi appelé « aérostat » ou « ballon dirigeable ») est un aéronef plus léger que l'air : il utilise des dispositifs destinés à porter un ballon rempli d'un gaz porteur (initialement du dihydrogène, remplacé par l'hélium, moins dangereux), manœuvrable verticalement et horizontalement. Les dirigeables se distinguent des montgolfières et autres types de ballons à gaz libres, qui subissent les vents et ne sont donc manœuvrables que verticalement.
- **Filière Dirigeable :**
La filière « dirigeable » est ici entendue comme l'ensemble des activités de conception, de transport, d'assemblage, de production et d'exploitation qui concourent, d'amont en aval, au développement d'une solution innovante d'aéronefs, pour réduire l'empreinte écologique du transport de fret et répondre aux objectifs de réductions des émissions de gaz à effet de serre.
- **MECDU :**
Mise en compatibilité des documents d'urbanisme.
- **PLUi :**
Plan Local d'Urbanisme intercommunal.

- **Aérodrome à usage restreint :**

« Les aérodromes à usage restreint sont destinés à des activités qui, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont soit limitées dans leur objet, soit réservées à certaines catégories d'aéronefs, soit exclusivement exercées par certaines personnes spécialement désignées à cet effet. »

(Source : Légifrance, Article D232-1 (modifié par Décret n°2002-135 du 31 janvier 2002) du Code de l'aviation civile).

- **Zone d'Activités Économiques :**

Une zone d'activité répond à une volonté de développement économique coordonné et doit faire l'objet d'une cohérence d'ensemble. Cet aménagement consiste, pour une collectivité, à maîtriser le foncier, à le viabiliser, à le mettre à disposition ou à le revendre à des acteurs économiques.

ANNEXES

1 ● Délibération de la CCLNG de déclaration d'intention pour l'Autorisation Environnementale

2 ● Délibération de la CCLNG de convention de délégation de maîtrise d'ouvrage publique à destination de la Région Nouvelle-Aquitaine

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an DEUX MILLE VINGT DEUX le 20 octobre,

Le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (33) dûment convoqué, s'est réuni à 18 heures 30 en session ordinaire à la Salle des Fêtes à Laruscade, sous la présidence de Monsieur Eric HAPPERT.

Nombre de Membres en exercice : 33

Date de la convocation : 13 octobre 2022

PRESENTS (23) : Guillaume CHARRIER, Dominique COUREAUD, Pierre ROUSSEL (Cavignac), Nicole PORTE, Bruno BUSQUETS, Eric HAPPERT (Cézac), Florian DUMAS (Civrac-de-Blaye), Jean-Luc DESPERIEZ, Monique MANON (Cubnezais), Jean-Paul LABEYRIE, Véronique HERVÉ, Benoît VIDEAU (Laruscade), Brigitte MISIAK (Marsas), Mireille MAINVIELLE, Marc ISRAEL (Saint-Mariens), Alain RENARD, Julie RUBIO, Jean-Luc BESSE, Magali RIVES, Frédérique JOINT (Saint-Savin), Jean-Pierre DOMENS (Saint-Vivien-de-Blaye), Didier BERNARD, Maria QUEYLA (Saint-Yzan-de-Soudiac)

ABSENTS EXCUSES (10) : Martine HOSTIER (Cézac), Françoise MATHE (Civrac-de-Blaye), Jean-François JOYE, Jean-Marie HERAUD (Donnezac), Isabelle BEDIN (Laruscade), Patrick PELLETON (Marcenais), Noël DUPONT (Marsas), Marcel BOURREAU (Saint-Mariens), Eloïse SALVI, Pascal TURPIN (Saint-Yzan-de-Soudiac)

POUVOIRS (6) :
Françoise MATHE à Florian DUMAS
Isabelle BEDIN à Véronique HERVÉ
Noël DUPONT à Brigitte MISIAK
Marcel BOURREAU à Mireille MAINVIELLE
Eloïse SALVI à Didier BERNARD
Pascal TURPIN à Maria QUEYLA

Secrétaire de séance : Véronique HERVÉ

N°20102204

OBJET : Déclaration d'intention pour l'Autorisation Environnementale dans le cadre de la création d'une zone d'activités aéronautiques filière dirigeables sur la commune de Laruscade

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Vu les statuts de la CCLNG, et notamment sa compétence sur le Plan Local d'Urbanisme (PLU), document d'urbanisme en tenant lieu et carte communale ;
- Vu le Code de l'Environnement, et notamment ses articles L.120-1 et suivants relatifs à la participation du public, ses articles L.121-15-1 et suivants et ses articles R.121-25 et suivants relatifs à la concertation préalable, à la déclaration d'intention et au droit d'initiative ;
- Vu le Code de l'Urbanisme, et notamment ses article L103-2 et L.153-49 et suivants ;
- Considérant les enjeux du projet précités ;
- Considérant que le projet est soumis à concertation obligatoire au titre du 1°c) et 3° de l'article L.103-2 du Code de l'Urbanisme puisque le projet nécessitera une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) soumise à évaluation environnementale, et que le projet est susceptible d'affecter l'environnement au titre de l'article L.122-1 du Code de l'Environnement ;
- Considérant que le projet peut être soumis à concertation préalable au titre des 2° et 3° de l'article L.121-15-1 du Code de l'Environnement.
- Considérant qu'en vertu de l'article L.121-15-1 du Code de l'Environnement, lorsque le projet est soumis en partie à concertation obligatoire au titre des 2°, 3° ou 4° de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme, et qu'il peut également être soumis en partie à concertation au titre du

Code de l'Environnement, le choix peut être fait, avec l'accord de la CCLNG, de soumettre l'ensemble du projet à concertation au titre de la présente section selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 du présent code. Cette concertation tient lieu de concertation obligatoire au titre de l'article L. 103-2 du Code de l'Urbanisme ;

- Considérant qu'en vertu de l'article L.121-17 du Code de l'Environnement, l'organe délibérant de la CCLNG peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L. 121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L. 121-16.
- Considérant que le projet, en vertu des articles L.121-17-1 et suivants et R.121-25 et suivants du Code de l'environnement, doit faire l'objet d'une déclaration d'intention ayant pour objet d'informer le public sur le lancement du projet, s'agissant notamment des modalités d'organisation de la concertation préalable.
- Considérant que la présente délibération comprend en son annexe jointe, la déclaration d'intention qui précise les informations citées à l'article L.121-18 du Code de l'Environnement, en particulier les motivations et raison d'être du projet, la liste des communes correspondant au territoire susceptible d'être affecté par le projet, un aperçu des incidences potentielles sur l'environnement, une mention des solutions alternatives envisagées ainsi que les modalités déjà envisagées de concertation préalable du public.

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG) envisage la réalisation d'un projet d'aménagement d'une Zone d'Activités Economiques (ZAE) de la filière « Dirigeables » à Laruscade, dont le coût d'investissement de l'opération est estimé entre 17 et 20 millions d'euros HT (études, acquisition, travaux préparatoire, défrichage, accès, viabilisation, mesures compensatoires environnementales). La filière « *dirigeable* » est ici entendue comme l'ensemble des activités de conception, de transport, d'assemblage, de production et d'exploitation qui concourent, d'amont en aval, au développement d'une solution innovante de ballons dirigeables, pour réduire l'empreinte écologique du transport fret, et répondre aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Parmi les acteurs privés rencontrés, l'entreprise Flying Whales a fait part de son intérêt pour le projet.

Ce projet permettra de répondre aux enjeux suivants :

- Sur le plan local et régional :
 - **Créer des emplois locaux, qualifiés et durables ;**
 - **Favoriser l'emploi local et réduire les inégalités sociales territoriales** du bassin de vie ;
 - Réduire les gaz à effet de serre et améliorer les conditions de mobilité par un rapprochement de l'emploi et de l'habitat ;
 - **Valoriser l'image du territoire** avec des activités innovantes.
- Sur le plan national :
 - **Développer une solution innovante pour réduire l'empreinte écologique du transport fret** et répondant aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre ;
 - **Désenclaver les lieux reculés ou isolés** par une solution de transport de marchandises de point à point pour les charges lourdes ou volumineuses ; sans créer de nouvelles infrastructures de transport (avec des applications notamment dans le domaine de la sécurité civile, de la santé, de l'énergie, pour des enjeux sociaux, etc.) ;
 - **Contribuer à créer une nouvelle filière industrielle**, en s'appuyant et complétant un écosystème aéronautique déjà important en France et tout particulièrement en Nouvelle-Aquitaine, 3^{ème} région aéronautique de France.

Le développement de la filière dirigeable sur le territoire de la CCLNG, et plus spécifiquement sur la commune de Laruscade, émane d'une démarche itérative longue qui a débuté il y a plusieurs années. De plus le développement de la filière « *dirigeable* » exige un potentiel d'implantation qui réponde à la fois aux critères techniques de la filière et aux orientations d'aménagement du territoire.

Afin de mettre en œuvre le projet, le choix a été fait de créer une ZAE. Cette dernière s'étendra sur une emprise foncière d'environ 80 hectares destinée à la création à terme de 6 lots dédiés aux activités de la filière « *dirigeables* ».

Le site du projet est soumis au règlement du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Laruscade, qui devra être mis en compatibilité avec le projet. Il convient de préciser qu'une évaluation environnementale de cette mise en compatibilité devra être réalisée.

Il ressort des dispositions des articles L.121-17-1 et suivants et R.121-25 et suivants du Code de l'Environnement que les projets sous maîtrise d'ouvrage publique dont le montant des dépenses prévisionnelles ou des subventions publiques à l'investissement accordées sous forme d'aide financière nette est supérieur à 5 M€ HT, ainsi que les plans soumis à évaluation environnementale doivent faire l'objet (ce qui est le cas dans le cadre du présent projet), à minima, d'une déclaration d'intention ayant pour objet d'informer le public sur le lancement du projet, s'agissant notamment des modalités d'organisation de la concertation préalable.

Conformément aux dispositions de l'article L.121-17, I du Code de l'Environnement, dans le cadre du présent projet, l'autorité publique compétente peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'elle fixe librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.

En l'espèce, la CCLNG souhaite organiser une concertation préalable au titre du Code de l'Environnement, selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 de ce même code. La présente délibération rappelle ici les modalités de la concertation préalable, lesquelles sont définies dans la déclaration d'intention ci-après annexé :

- Une concertation d'une durée de 4 semaines ;
- La publication, dans un délai de quinze jours au moins avant le début de la concertation, **d'un avis d'ouverture** permettant l'information du public concernant les modalités et la durée de la concertation, sur les supports suivants :
 - o par voie dématérialisée, sur le site internet de la CCLNG ;
 - o par voie d'affichage, dans les mairies des communes concernées par le projet et citées à l'article 3,
 - o par publication dans deux journaux locaux ;
- **Un dossier de concertation** qui permettra de prendre connaissance des objectifs du projet et de ses principales caractéristiques sera mis à la disposition du public dans chacune des mairies directement concernées, au siège de la CCLNG et en ligne sur le site Internet de cette dernière. Ce dossier sera accompagné d'un registre destiné à recueillir les observations du public ;
- **Une synthèse du dossier de concertation** qui sera distribuée au sein du périmètre de la concertation et sera disponible en ligne.
- **Un espace d'information et d'expression sur le projet par Internet.** Cet espace Internet permettra de télécharger les documents relatifs à la concertation, le dépôt d'avis et de questions, auxquels la CCLNG répondra, et la mise en ligne d'un formulaire permettant de contribuer en ligne pour nourrir la concertation ;
- **L'organisation de 2 réunions publiques et 2 ateliers de concertation** (insertion paysagère, environnement, cadre de vie, économie-emploi) ;
- L'organisation de **2 stands d'information et d'échanges** au sein d'un établissement scolaire et d'un espace commercial sur le territoire de la CCLNG ;
- La mise en place d'une **exposition de 4 panneaux d'information** sur la concertation et le projet de ZAE qui sera présentée au siège de la CCLNG et sur le territoire de celle-ci.

Après en avoir délibéré, le Conseil décide à l'unanimité des délégués présents et représentés :

- De poursuivre la réalisation du projet de ZAE de la filière « *Dirigeables* » à Laruscade ;
- D'approuver la déclaration d'intention ci-annexée ;
- De soumettre le projet à concertation préalable au titre du Code de l'Environnement, selon les modalités prévues aux articles L. 121-16 et L. 121-16-1 de ce même code ;
- D'approuver les modalités de la concertation préalable proposées et d'autoriser le Président à mener cette concertation ;
- D'autoriser le Président à mener toutes les démarches nécessaires à la conduite de la procédure de déclaration d'intention.

Fait et délibéré,
les jour, mois et an que ci-dessus.

La Secrétaire de Séance,
Véronique HERVÉ



Le Président,
Eric HAPPERT



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS

L'an DEUX MILLE VINGT DEUX le 17 novembre,

Le Conseil Communautaire de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (33) dûment convoqué, s'est réuni à 18 heures 30 en session ordinaire à la Salle des Fêtes à Civrac-de-Blaye, sous la présidence de Monsieur Eric HAPPERT.

Nombre de Membres en exercice : 33

Date de la convocation : 10 novembre 2022

PRESENTS (24): Guillaume CHARRIER, Pierre ROUSSEL (Cavignac), Nicole PORTE, Bruno BUSQUETS, Martine HOSTIER, Eric HAPPERT (Cézac), Florian DUMAS, Françoise MATHE (Civrac-de-Blaye), Jean-Luc DESPERIEZ, Monique MANON (Cubnezais), Jean-François JOYE, Jean-Marie HERAUD (Donnezac), Jean-Paul LABEYRIE, Benoît VIDEAU (Laruscade), Patrick PELLETON (Marcenais), Brigitte MISIAK (Marsas), Marcel BOURREAU, Mireille MAINVIELLE (Saint-Mariens), Alain RENARD, Jean-Luc BESSE, Magali RIVES (Saint-Savin), Jean-Pierre DOMENS (Saint-Vivien-de-Blaye), Didier BERNARD, Eloïse SALVI (Saint-Yzan-de-Soudiac)

ABSENTS EXCUSES (9) : Dominique COUREAUD (Cavignac), Véronique HERVÉ, Isabelle BEDIN (Laruscade), Noël DUPONT (Marsas), Marc ISRAEL (Saint-Mariens), Julie RUBIO, Frédérique JOINT (Saint-Savin), Pascal TURPIN, Maria QUEYLA (Saint-Yzan-de-Soudiac)

POUVOIRS (6):
Dominique COUREAUD à Guillaume CHARRIER
Véronique HERVÉ à Benoît VIDEAU
Isabelle BEDIN à Jean-Paul LABEYRIE
Marc ISRAEL à Mireille MAINVIELLE
Julie RUBIO à Alain RENARD
Maria QUEYLA à Didier BERNARD

Secrétaire de séance : Françoise MATHE

N°17112205

OBJET : Convention de mandat de maîtrise d'ouvrage publique à destination de la Région Nouvelle-Aquitaine portant sur l'aménagement d'une Zone d'Activité Economique dédiée à la filière de Dirigeables sur la commune de Laruscade

- Vu le Code Général des Collectivités Territoriales ;
- Vu les statuts de la CCLNG, et notamment sa compétence de développement économique incluant la création, l'aménagement, l'entretien et la gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale ou touristique, portuaire ou aéroportuaire ;
- Vu la délibération n°04061806 de la CCLNG en date du 4 juin 2018 autorisant la constitution de réserves foncières en vue de la création d'un parc de développement économique, agricole et environnemental à proximité de l'échangeur RN 10 de Pierrebrune à Laruscade ;
- Vu la délibération n°20102202 de la CCLNG en date du 20 octobre 2022 validant le principe de création de la Zone d'Activité Economique (ZAE) dédiée à la filière de Dirigeables sur la commune de Laruscade, et autorisant le protocole d'accord sur le montage juridique et financier de l'opération ;
- Considérant que les compétences « Développement Economique » et « Planification de l'Urbanisme », dont est dotée la CCLNG lui confèrent les attributions pour acquérir le foncier nécessaire à la création de la ZAE, pour mener l'ensemble des procédures nécessaires à l'obtention des autorisations administratives, ainsi que pour mettre en œuvre les travaux d'aménagement de la zone ;

- Considérant que le protocole d'accord prévoit que soit déléguée, par la Région Nouvelle Aquitaine, afin de mener les études de maîtrise d'œuvre, le pilotage et la mise en œuvre des travaux pour le compte et sous le contrôle de la CCLNG, sans contrepartie financière pour cette prestation ;

Le Président expose la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage publique entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la CCLNG portant sur l'aménagement de la ZAE. Le document définit les modalités administratives d'exécution de la mission et les attributions de la Région Nouvelle Aquitaine qui en découlent. La mission inclut le recours à une équipe de maîtrise d'œuvre, et comprend l'obtention et la mise en œuvre des autorisations administratives nécessaires au bon déroulement de l'opération, les études d'avant-projet qui feront l'objet d'une validation par le maître d'ouvrage la mise en œuvre des travaux, jusqu'aux opérations de réception et de livraison des ouvrages. La convention prévoit une délégation de maîtrise d'ouvrage complète sur les plans techniques, administratifs et financiers de l'opération.

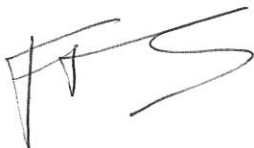
La convention prendra effet dès sa signature et pour une durée de 4 ans. Une prolongation de ce délai pourra être accordée après discussion entre les deux parties.

Après en avoir délibéré, le Conseil décide à l'unanimité des délégués présents et représentés :

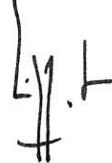
- D'approuver la convention de mandat de maîtrise d'ouvrage publique entre la Région Nouvelle-Aquitaine et la CCLNG portant sur l'aménagement d'une Zone d'Activité Economique dédiée à la filière de Dirigeables sur la commune de Laruscade, telle qu'exposée ;
- De mandater le Président pour signer la convention et effectuer toutes les démarches nécessaires à son exécution.

Fait et délibéré,
les jour, mois et an que ci-dessus.

La Secrétaire de Séance,
Françoise MATHE



Le Président,
Eric HAPPERT



Informez-vous et donnez votre avis !

- En consultant le dossier de concertation en ligne sur le site Internet ou par courrier
- En participant aux rencontres de la concertation



CONTACT

📍 Communauté de communes Latitude Nord Gironde,
2 rue de la Ganne, 33920 SAINT-SAVIN

➡ www.latitude-nord-gironde.fr/une-cdc-de-projets/enquetes-publiques