

ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES A LARUSCADE

Projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques filière « dirigeables » à Laruscade

Concertation préalable

du 15 février 2023 au 15 mars 2023

Compte-rendu de la réunion publique – 28 Février 2023 – Laruscade



Introduction

La réunion s'est déroulée de 18h à 20h dans la salle des Fêtes de Laruscade.

Elle avait pour objectif de présenter le projet d'aménagement de zone d'activités économiques filière Dirigeables, de recueillir les avis et questions du public et de permettre aux participants d'échanger avec les porteurs de projet.

La réunion a réuni environ 130 participants ; un chiffre important. Elle était suivie d'un apéritif, qui a permis aux participants de prolonger les échanges avec la maîtrise d'ouvrage et ses partenaires.

Intervenants :

- Éric HAPPERT, président de la CDC Latitude Nord Gironde
- Lise BOURDON, chargée de mission Développement économique & Aménagement, CDC Latitude Nord Gironde
- Jean-Paul LABEYRIE, Maire de Laruscade
- Andréa BROUILLE, 1^{ère} vice-présidente du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, en charge du développement économique et de l'innovation
- Laurence ROUEDE, vice-présidente du Conseil Régional de Nouvelle-Aquitaine, en charge du développement, de l'équité des territoires et des contractualisations
- David BUCHET, chef de projet Développement économique, Région Nouvelle-Aquitaine
- Rémi FRICK, directeur des infrastructures de FLYING WHALES
- Joseph MARTIN-GINOLHAC, co-directeur des opérations de FLYING WHALES

Dans la salle :

- Edwige DIAZ, députée RN
- Hélène ESTRADE, Maire de Lapouyade et conseillère régionale

Animation : Rachid LAMRINI, Systra



1. Mot d'accueil républicain

Jean-Paul LABEYRIE, Maire de Laruscade, souhaite la bienvenue aux intervenants en tribune et au public présent. Il explique le contexte de ce projet pour la commune de Laruscade et l'opportunité que représente le projet pour le territoire, notamment pour le bassin d'emplois.

Rachid LAMRINI, animateur de l'atelier, présente son rôle et indique qu'un compte-rendu sera réalisé et publié sur le site de la CCLNG. Il rappelle le cadre légal de la concertation et les dates de son déroulement : du 15 février 2023 et 15 mars 2023. Il présente ensuite les intervenants en tribune, le déroulé de la réunion et laisse la parole aux représentants du projet.

Eric HAPPERT, Président de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG), remercie l'ensemble des participants à la réunion. Il explique que la CCLNG a pour projet d'aménager une zone d'activités économiques à vocation filière dirigeables. Il souligne la volonté que ce projet soit un projet de territoire et qu'à ce titre la concertation doit permettre d'enrichir le projet.

Andréa BROUILLE, 1^{ère} vice-présidente de la Région Nouvelle-Aquitaine en charge du développement économique, de l'Innovation et de l'Accompagnement de la RSE des entreprises, salue la présence de ses collègues du Conseil Régional, Laurence ROUEDE et Hélène ESTRADE. Elle note l'aspect inédit du projet pour la région, s'inscrivant dans le document du SRDEII, qui accompagne le développement économique du territoire et également feuille de route NEO TERRA qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans la région. Elle souligne le défi représenté par ce projet, qui doit allier la décarbonation des transports et la création d'emplois sur le territoire. Elle précise que la filière aéronautique génère actuellement 70 000 emplois directs au sein de la région et que ce projet s'appuiera sur une filière déjà importante.

2. Présentation générale du projet d'aménagement de la ZAE

2.1. Le projet : contexte, objectifs et partenaires

Eric HAPPERT, CCLNG, précise que l'objet de la concertation concerne l'aménagement de la zone d'activités économiques nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Laruscade. Il revient sur le contexte socio-économique du projet et notamment la création d'emplois locaux. Il précise que le projet s'insère dans un objectif de décarbonation des transports de marchandises et sur un territoire aux compétences aéronautiques importantes. Il présente ensuite les acteurs du projet : la CCLNG, maître d'ouvrage du projet et laisse la Région Nouvelle-Aquitaine, délégataire de la maîtrise d'ouvrage, se présenter.

Rémi Frick, FLYING WHALES, présente l'entreprise Flying Whales, créée en 2012, et indique que la société a vocation à devenir le premier occupant de la zone d'activités économiques. Il explique que la genèse du projet réside dans un besoin d'efficacité émis par l'ONF (Office national des forêts). Il revient brièvement sur l'historique du projet : les premières avancées technologiques ont eu lieu en 2017, une première levée de fond s'est déroulée en 2019 avec notamment l'intégration de la Région Nouvelle-Aquitaine et une seconde levée en 2022 avec l'intégration d'investisseurs privés et institutionnels.

Lise BOURDON, CCLNG, présente ensuite les principales caractéristiques de la zone d'activités économiques [voir diaporama projeté, slides 10-11] : localisation, accès, emprise de la zone d'activités économiques et répartition des lots, créations d'emplois et enfin le coût et le calendrier du projet. Elle précise que le rôle de la CCLNG concerne l'aménagement de la ZAE (viabilisation des lots) à hauteur de 16 millions d'euros et que le site sera financé par des investisseurs privés à hauteur de 90 millions d'euros.

Elle revient ensuite sur la présente concertation qui concerne l'aménagement de la ZAE et la modification du PLU de Laruscade nécessaire au projet. En l'état, le document ne permet pas de réaliser des constructions de 70 mètres de haut. Elle s'appuie sur un plan de zonage projeté pour présenter les modifications envisagées du PLU.

2.2. La filière dirigeable

Rémi Frick, FLYING WHALES, explique que l'atout principal du dirigeable est sa capacité à charger et décharger en vol stationnaire, c'est-à-dire sans devoir poser le dirigeable permettant de réduire les infrastructures. Le dirigeable est un aéronef, qui se maintient en l'air grâce à l'hélium permettant des opérations diverses comme le débardage de bois, le transport de charges lourdes jusqu'à 60 tonnes ou encore le désenclavement de certaines zones reculées [voir diaporama projeté, slide 14]

Éric HAPPERT, CCLNG, insiste sur la nécessité de développer de nouvelles technologies de transport décarbonées dans un contexte d'accroissement du transport de marchandises. Il rappelle également le contexte socio-économique favorable à un tel projet s'appuyant notamment sur un faible taux d'emploi local.

Il ajoute également que le projet s'inscrit dans la démarche en cours de SCOT commun entre les communautés de communes Grand Cubzaguais et Latitude Nord Gironde ainsi que dans le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) [voir diaporama projeté, slides 15-16].

2.3. Les activités au sein de la zone d'activités économiques

Lise BOURDON, CCLNG, présente les activités et les surfaces au sein de la future zone d'activités projetée sur une emprise totale de 75 hectares [voir diaporama projeté, slides 18-19].

Rémi FRICK, FLYING WHALES, insiste sur le fait qu'il s'agit d'un site de production et non d'une base opérationnelle. Il précise que le site n'a pas vocation à fabriquer des composants du dirigeable mais à les réceptionner, les stocker et les assembler dans les lignes d'assemblage.

Lise BOURDON, CCLNG, présente ensuite les effets du projet sur l'environnement local [voir diaporama projeté, slides 20 à 22] et rappelle qu'un atelier dédié à cette thématique se déroulera le 7 mars à la salle des Halles de Saint-Savin. Elle explique que des études "quatre saisons" ont été menées afin de diagnostiquer la présence de la faune et la flore sur le site ; diagnostic nécessaire pour répondre au mieux à une logique Eviter, Réduire, Compenser (ERC).

Elle précise que 16 hectares de la zone resteront préservés, que 196 hectares de compensation sont prévus pour les zones humides et espèces protégées et 185 hectares de compensation pour le défrichement.

Rémi FRICK, FLYING WHALES, présente ensuite les enjeux paysagers du projet qui font l'objet d'un enjeu fort du projet. Il détaille ensuite les enjeux en termes de bruit, de circulation de risque incendie et de risque industriel *[voir diaporama projeté, slides 21-22]*.

Éric HAPPERT, CCLNG, revient brièvement sur les retombées économiques générées et sur la création d'emplois avant de laisser la parole à Mme BROUILLE.

Andréa BROUILLE, Région Nouvelle-Aquitaine, réaffirme la volonté d'accompagnement de la filière en s'appuyant notamment sur le cluster de formation aéronautique et spatial Aérocampus, basé à Latresnes. Elle souligne la volonté de Flying Whales de développer des partenariats de formation avec l'Aérocampus mais également l'Enac et l'Institut aéronautique Jean Mermoz.

Joseph MARTIN-GINOLHAC, co-directeur des opérations de FLYING WHALES, détaille les emplois induits par la création de la ZAE : sur les 300 emplois directs, 200 seront créés par Flying Whales et une centaine (centrés sur la logistique et la structure composite) par les autres partenaires du projet qui rejoindront le site *[voir diaporama projeté, slide 24]*.

2.4. La concertation

Éric HAPPERT, CCLNG, décrit le périmètre de la concertation composé de 17 communes (l'ensemble des communes de la CCLNG et 5 communes limitrophes de Laruscade). Il rappelle le cadre légal de la présente concertation et souligne la volonté d'informer, d'échanger et d'enrichir le projet à travers cette réunion et l'ensemble de la concertation.

Rachid LAMRINI, animateur, rappelle que cette concertation intervient en amont des dépôts de dossiers et indique que le public sera également sollicité lors de l'enquête publique. Il renseigne l'ensemble des rendez-vous de la concertation *[voir diaporama projeté, slides 27-28]* ainsi que la possibilité de déposer un avis ou une question sur le site internet. Il présente également l'ensemble des modalités d'information et d'expression de la concertation à disposition du public. Il indique que les interventions réalisées lors de cette réunion seront consignées dans un compte-rendu qui sera rendu public sur le site internet et dans le bilan de la concertation. Il présente ensuite les règles du temps d'échange.

3. Premier temps d'échange

Un riverain retraité fait remarquer que la route D135E5 qui relie St-Yzan-de-Soudiac à Bussac-Forêt, Montendre et Belou est déjà fréquentée par des véhicules légers et des poids lourds. Il s'interroge, en tant qu'habitant de la campagne, sur les nuisances occasionnées par les flux et le tonnage des poids lourds et par les rotations du personnel, en phase de chantier et d'exploitation de la ZAE.

Il propose que les personnes travaillant sur le site soient incitées à passer par la route Nationale 10 plutôt que par la RD135E5 et le bourg de St-Yzan.

Il propose par ailleurs que le Département limite le tonnage de la route D135E5 pour éviter des circulations trop importantes sur une route qu'il considère inadaptée, car présentant de nombreux virages et un état dégradé.

➤ **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**

- En phase d'exploitation de la ZAE, il y aura une augmentation de la circulation, du fait de la création d'emplois locaux. Néanmoins, une partie des salariés des entreprises qui s'implanteront dans la ZAE emprunteront la RN10 sans traverser le bourg de Saint-Yzan, tandis qu'une autre partie empruntera le RER métropolitain qui desservira à une fréquence élevée la gare de Saint-Yzan. Par ailleurs, la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde a engagé un plan Vélo afin de réduire, à terme, l'usage de la voiture individuelle. Les rotations du personnel dans la journée devraient aussi réduire les nuisances.
- En phase chantier, la circulation des poids lourds devrait effectivement augmenter puis se stabiliser pour permettre une alimentation régulière du chantier sans gêner la circulation.
- Des aménagements seront nécessairement réalisés pour desservir la ZAE de sorte que la circulation des poids-lourds soit sécurisée.

➤ **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**

- Des études ont été réalisées pour mesurer l'impact des circulations lors de l'exploitation de la ZAE. L'hypothèse de départ fixait cet impact à 300 véhicules par jour, dans le cas où chaque travailleur se déplace avec son propre véhicule. Sur la partie poids lourds, les estimations sont d'une bonne dizaine de véhicules par jour.
- En termes de tonnage, il ne s'agira pas de convois exceptionnels, puisque le hall de sous-ensembles permettra justement d'assembler les plus grosses pièces du dirigeable ; il s'agira de semi-remorque.

Une habitante pose une série de questions :

- Elle demande quel sera le nombre de vol par jour depuis le site et à quelle fréquence les dirigeables survoleraient le site.
- Elle demande quels sont les risques liés aux essais en vol et les moyens de prévention mis en œuvre.

➤ **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**

- Il s'agit d'un site d'assemblage et de production de dirigeables. Il faudra d'abord 5-6 mois pour fabriquer les premiers dirigeables. A terme, la production atteindra un dirigeable par mois (19 jours ouvrés). Une fois par mois donc, chaque dirigeable devra faire l'objet d'un « vol de réception », soit un vol de vérification du bon fonctionnement de l'appareil, avant d'être livré quelques jours plus tard à sa base d'opération finale (sur un autre site).
- Concernant le tout premier dirigeable produit sur site, une campagne d'essais au sol puis en vol impliquera un plus grand nombre de vols sur une période provisoire de certification nécessaire, en lien avec l'EASA (Agence Européenne de Sécurité Aérienne). Les premiers vols se feront au-dessus de l'aire d'envol et de plus en plus haut. Sur 18

mois, il est prévu environ 1000 heures de vol, à raison de 3 vols par semaine au pic d'activité de test pour une durée de 3 à 7 heures par vol.

- Le dirigeable pourra atteindre 100 kilomètres/heure en vitesse de croisière et à altitude de croisière. Il n'accélère pas beaucoup lorsqu'il prend son envol et monte en altitude.
- **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**
- En termes de risques, l'activité aéronautique est extrêmement réglementée dans le but d'assurer la sécurité des biens et des personnes présents au sein de l'équipage des aéronefs et au sol. Toutes les activités de fabrication, d'essai et d'exploitation des dirigeables de FLYING WHALES seront soumises à approbation des autorités de réglementation et de certification et exercées selon la même philosophie de sécurité et de sûreté. Ainsi, l'aéronef ne présentera pas de risque particulier.
- **Réponse de de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**
- Le dirigeable est, par nature, un engin sûr : il a une structure rigide (poutres composites couvert d'un alliage textile) qui enveloppe 14 cellules remplies d'hélium (gaz inerte) à pression atmosphérique. Ainsi, en cas de fuite, le gaz s'échapperait lentement. L'intérêt de l'hélium se trouve aussi dans sa capacité à maintenir en l'air l'aéronef sans consommation d'énergie, à l'inverse d'un hélicoptère.
- Il est prévu de réaliser des essais de transport de charges lourdes à Laruscade durant la phase de certification, à l'intérieur des zones d'envol [NDLR : lots 5 et 6 du programme d'aménagement] dont les surfaces périphériques constituent des périmètres de sécurité. A la suite des certifications, en phase de production des dirigeables, les essais de transport de charges lourdes seront arrêtés.

Un riverain fait remarquer la proximité de son habitation avec le chemin forestier qui traverse le site du projet, la hauteur des hangars qui, selon lui, se verront nécessairement depuis son habitation, et les nuisances générées par l'augmentation de la circulation de poids lourds sur la RD250. Il signale que les maisons qui longent la RD250 se lézardent à cause des vibrations du sol générées par la circulation routière. Il demande :

- Quel sera la distance entre son habitation et les bâtiments de la ZAE ;
 - Quels seront les mesures mises en œuvre pour prévenir les nuisances liées à l'augmentation du trafic sur la RD250 ;
 - Y aura-t-il une activité nocturne sur le site.
- **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**
- Plusieurs bâtiments à construire sur le site devraient être atteindre des dimensions conventionnelles tandis que les deux hangars d'assemblage devraient atteindre des dimensions exceptionnelles. Des simulations des ombres portées par les hangars ont été réalisées et les habitations environnantes ne seront pas concernées par ces ombres. Les différents partenaires du projet feront les efforts nécessaires sur la construction et l'allure des bâtiments pour atténuer leur impact sur le paysage et la vie quotidienne des riverains.
 - L'atelier du 7 mars dédié à « l'insertion du projet, l'environnement et le cadre de vie » permettra de préciser l'impact visuel du projet sur les habitations alentours.
- **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**
- Aucune activité nocturne n'aura lieu sur site, ni en phase de certification, ni en phase de production des dirigeables.

Une enseignante en transport et logistique au lycée Philippe Cousteau de Saint-André-de-Cubzac souhaite revenir sur le partenariat entre FLYING WHALES et l'Aérocampus de Latresne-Camblanes et sur le logisticien qui s'implantera au sein de la ZAE. Elle demande des précisions sur les liens envisagés avec la formation en logistique de l'Aérocampus, ainsi que le nom du partenaire logisticien et le nombre d'emplois créés dans ce domaine.

La participante souligne un point de vigilance sur l'incertitude qu'ont les salariés des métiers de la logistique de conserver leur emploi lorsque les industriels (elle cite Ariane Groupe) font passer tous les 3 à 5 ans des appels d'offre de sous-traitance.

➤ **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**

- Le partenariat avec l'Aérocampus concerne les futurs opérateurs de production et mécaniciens de maintenance.
- Le développement de la filière de formation en logistique n'est pas envisagé dans le cadre de ce projet de ZAE puisque le recrutement est simple dans ce domaine.
- Le partenaire de FLYING WHALES en logistique est IDEA Logistics ; il s'agira d'un sous-traitant. La société FLYING WHALES souhaite que ce partenariat soit durable.
- Toute personne intéressée peut candidater spontanément sur le site de FLYING WHALES. Les candidatures seront traitées.

Un élu de Laruscade demande quels sont les mesures envisagées pour accueillir les salariés des entreprises qui viendront s'implanter sur le site.

➤ **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**

- La plupart des emplois sont destinés aux habitants du territoire, ce qui limitera les besoins de création de nouveaux logements.
- A l'échelle du bassin d'emploi, le programme de développement urbain suffira à accueillir les nouveaux arrivants.

Un habitant de Saint-André-de-Cubzac exprime son opposition au projet en faisant le lien avec les promesses, selon lui non tenue, de développement du fret ferroviaire sur le territoire ; il cite le projet de LGV et un projet de contournement. Par ailleurs, il évoque le ballast¹ des aéronefs et la grande quantité d'eau (60 000 litres) qu'il faudrait évacuer en vol pour compenser le chargement de 60 tonnes de cargaison. Il demande de préciser :

- La procédure de ballastage/déballastage ;
- L'origine de l'eau destiné à remplir le ballast.

➤ **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**

- La solution de FLYING WHALES ne fait pas concurrence mais complète le fret ferroviaire. Son objectif principal est de faciliter le transport de marchandises dans les territoires enclavés, là où les infrastructures de transport n'existent pas et sans avoir à en créer.

¹ Selon Larousse : « Compartiment étanche, dont le remplissage à l'eau de mer ou la vidange permet à un sous-marin de plonger ou de revenir en surface et à un bâtiment de commerce d'ajuster son équilibre à sa cargaison. »

- Le dirigeable est plus léger que l'air ; lorsqu'il charge une cargaison, il doit effectivement évacuer une quantité d'eau de masse équivalente. La pluviométrie de la région le permettant, il est prévu de collecter l'eau de pluie pour la réutiliser comme ballast.
- Des substituts à l'eau de ballast sont envisagés lors de l'échange de charge (béton, etc.).
- **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**
- FLYING WHALES envisage d'autres possibilités : l'utilisation de l'eau en circuit fermé.
- Les dirigeables produits à Laruscade se rendront ensuite sur leur base d'opération respective afin d'opérer dans des zones isolées. La question de l'eau (source, quantité, déballastage, réutilisation) se posera en fonction des particularités de chaque région.
- **Réponse de Simon DEBEUGNY, responsable de l'industrialisation et de l'environnement, FLYING WHALES :**
- A l'échelle d'une année, un dirigeable a besoin d'autant d'eau que 2 hectares de blé. En France, il y a 2,3 millions d'hectares de blé. A termes, 4 ou 5 dirigeables maximum devraient opérer en France. En comparaison, les quantités d'eau nécessaires pour les transferts de charge sont négligeables.
- Pour pallier les contraintes du ballastage et de l'usage de l'eau, FLYING WHALES envisage d'autres solutions : par exemple, apporter une charge utile (des biens de consommation ou des équipements de santé) là où une charge doit être récupérer (des déchets non-traitables sur place). Pour des raisons écologiques, la technologie de compression d'hélium, consommatrice de grandes quantités d'énergie, n'est pas envisagée.
- **Réponse de Laurence ROUEDE, Région Nouvelle-Aquitaine :**
- A propos du fret en France, 80% du transport de marchandises et de logistique se fait par camion en France. La RN10 accueille des flux internationaux et faire évoluer ce modèle pour favoriser le ferroutage² nécessite de gros efforts à l'échelle européenne, notamment de renforcement des infrastructures ferroviaires (lignes et zones de chargement spéciales), d'investissements financiers, de développement des entreprises et filières logistique.
- Le présent projet propose justement, sans répondre entièrement aux besoins de développement du ferroutage, une alternative innovante et décarbonée au transport de marchandises par camion.

Un habitant de Laruscade demande si le dirigeable peut faire face aux vents forts de plus de 20 nœuds (35 km/h).

- **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**
- En effet, le dirigeable est un appareil très sensible aux conditions météorologiques : les vents de travers mesurés à 11 mètres par seconde en phase d'envol, et à 35 mètres par seconde en altitude, ainsi que la baisse de la visibilité en cas de pluie, neige ou brouillard peuvent empêcher d'opérer. Néanmoins, les études météorologiques réalisés ont permis d'estimer à 230 le nombre minimum de jours d'opération par an en France, et à 300 le nombre moyen.

² Le ferroutage, transport rail-route ou transport « combiné accompagné », consiste à charger des camions complets sur un train.

Un habitant de Saint-Yzan-de-Soudiac, riverain du site, s'inquiète de l'impact visuel des bâtiments et des effets sur son mode de vie et celui de ses voisins. Il demande pourquoi ce site a été choisi et s'il existe des terrains alternatifs pour accueillir le projet.

➤ **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**

- L'atelier du 7 mars 2023 dédié à l'environnement et au cadre de vie permettra d'échanger plus spécifiquement sur la question de l'impact visuel du projet.
- La zone périphérique aux futurs bâtiments restera une zone boisée ; les arbres atténueront la perspective visuelle des bâtiments depuis les habitations.
- Sur le choix du site, il avait déjà été identifié, dans le cadre du SCoT, comme propice à accueillir des activités industrielles. Il a la particularité d'être proche de la RN10 et d'être bien desservi par la RD250 et le train via la gare de St-Mariens-St-Yzan. De plus, la Communauté de Communes est déjà propriétaire d'une partie du site.
- FLYING WHALES a recherché d'autres sites et le site de Laruscade présente le meilleur bilan, notamment une superficie permettant d'assembler et de tester des aéronefs.

➤ **Réponse de Laurence ROUEDE, Région Nouvelle-Aquitaine :**

- Les recherches ont permis d'appréhender, à l'échelle de la Nouvelle-Aquitaine, plusieurs critères : proximité de l'aéroport et des lignes aériennes ; superficie du site ; accessibilité aux axes de transport.

Un habitant de Saint-Yzan-de-Soudiac fait remarquer l'absence de simulations de l'impact visuel des hangars dans les supports d'information sur le projet. Il demande :

- s'il est prévu de rencontrer les riverains afin de réaliser des simulations de perspectives visuelles.
- quelles précautions sécuritaires sont prévues vis-à-vis de la présence de voies ferrées en périphérie du projet.
- quels éléments sont pris en compte dans le cadre du démantèlement des bâtiments et de la « fin de vie » du site.

➤ **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**

- Le dirigeable de FLYING WHALES répond, comme tout aéronef, aux normes de la DGAC³, en l'occurrence les règles du vol à vue : distance de survol, zones d'interdiction de vol...

➤ **Réponse de Andréa BROUILLE, Région Nouvelle-Aquitaine :**

- Le démantèlement ou la reconversion des infrastructures sont rendus possible dès leur conception. Plusieurs solutions sont envisagées pour la fin de vie du site, notamment l'adaptation des infrastructures pour d'autres usages, industriels ou autre.
- Les programmes aéronautiques sont prévus pour 30 ans et le site restera viable pendant des décennies, pour cet usage ou un autre. Par exemple, Airbus exploite le même site depuis 50 ans tandis que les avions fabriqués évoluent.

³ Direction Générale de l'Aviation Civile

Un habitant de Laruscade, propriétaire de la parcelle de 4 hectares attenant les futurs bâtiments et situé dans le périmètre du projet en zone naturelle, demande s'il devra défricher sa parcelle des pins plantés à la suite du dernier incendie il y a 6-7 ans, notamment dans le cas d'une expropriation.

➤ **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**

- Il n'y a pas nécessité de couper les pins mais la parcelle est bien concernée par le projet.

Un membre du Comité Départementale de la FFCAM (Fédération Française des Clubs Alpins et de la Montagne) et représentant du club local d'escalade évoque la hauteur extraordinaire des bâtiments et l'opportunité que celle-ci représente pour le développement du tourisme industriel et de la pratique de l'escalade.

➤ **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**

- Les travaux à réaliser sur le dirigeable « en rappel » serait une opportunité de solliciter les compétences spécifiques des professionnels de l'escalade.

Une représentante de l'association d'insertion professionnelle ACSAIE à St-Yzand-de-Soudiac demande quels sont les prérequis à l'entrée en formation. Elle signale les obstacles à l'entrée en formation, notamment la mobilité.

➤ **Réponse de Andréa BROUILLE, Région Nouvelle-Aquitaine :**

- Les différents lieux de formation autour de Laruscade seront mobilisés dans le cadre de la filière dirigeable. Certains équipements disponibles dans des établissements spécifiques obligeront les étudiants à se déplacer plus loin : la Région mettra en œuvre des mesures pour accompagner ces déplacements contraints.

➤ **Réponse de Simon DEBEUGNY, FLYING WHALES :**

- Puisqu'elle initie une filière inédite en France, la société FLYING WHALES souhaite s'ouvrir à des profils variés en valorisant : les compétences de production existantes dans les secteurs aéronautique/navale/BTP ; les BTS et bac pro spécifiques ou plus généralistes ; les certificats qualification paritaire de la métallurgie, supportés par Aérocampus ; la diversité des métiers et la variété des niveaux de qualification.

Une élue de St-André-de-Cubzac s'interroge sur le bilan environnemental global du projet :

- Quelle est la consommation d'énergie fossile (kérosène) ?
- Quels sont les usages et clients potentiels (des activités en Guyane ont été évoquées) ?

➤ **Réponse de Simon DEBEUGNY, FLYING WHALES :**

- L'aéronef conçu par FLYING WHALES utilisera un système de propulsion basé sur des moteurs électriques alimentés par des turbines à kérosène. En effet, les technologies disponibles aujourd'hui ne permettent pas de répondre aux besoins de puissance de l'aéronef, ni aux exigences de sécurité aérienne.
- Les études d'analyse du cycle de vie réalisées pour le dirigeable, qui mesure l'empreinte carbone depuis l'extraction de matières premières, leur transport jusqu'aux

fournisseurs, le transport des pièces élémentaires jusqu'au site de production, les opérations réalisées sur 30 ans, le démantèlement de la machine.

- En comparaison aux moyens concurrents, et en tenant compte de la construction des infrastructures, le futur dirigeable a une empreinte carbone plus basse que celle d'un bateau ou d'un camion. Elle est 10 à 20 fois plus basse, en moyenne, que les autres aéronefs, voire 50 fois plus basse que les hélicoptères-cargo. L'avion n'est pas capable de couvrir des missions du premier au dernier kilomètre, contrairement au dirigeable.
 - Un usage potentiel du dirigeable pourrait être de transporter des matériaux de construction jusqu'à la commune guyanaise de Maripasoula, atteignable aujourd'hui par camion et pirogue, pour y développer des équipements de santé et d'éducation. Une étude de cas démontre que le dirigeable permettrait d'éviter 600 tonnes d'équivalent CO2. Comparé à l'empreinte carbone du dirigeable (due pour 80% à l'usage du kérosène), il s'agit d'un gain important.
 - L'objectif de la société FLYING WHALES est de réduire drastiquement l'empreinte environnementale du transport cargo, notamment en se positionnant sur des marchés économiques très polluants.
- **Réponse de Romain SCHALK, responsable de la communication, FLYING WHALES :**
- Le projet est né de réflexions de l'ONF lié à l'augmentation des besoins de bois destiné à la construction. Certaines zones boisées en France, notamment montagneuses, présentent de nombreux obstacles à l'exploitation du bois. Le futur dirigeable de FLYING WHALES répond à ces contraintes. La société s'est ouverte à d'autres applications potentielles (par exemple le transport de pylônes électriques en maintenance), tout en portant une attention particulière aux engagements écologiques de ses clients et en privilégiant les acteurs publics (par exemple RTE).

Une riveraine fait remarquer la CDC n'est pas propriétaire de tous les terrains agricoles et forestiers dans le périmètre du projet, et qu'elle a délibéré, lors du conseil communautaire du 20 octobre 2022, en faveur d'une demande d'autorisation de lancement d'une procédure de déclaration d'utilité publique. Elle demande :

- quel est l'avancement des acquisitions foncières ;
 - quel est l'avancement de la procédure de demande de déclaration d'utilité publique.
- **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**
- La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde maîtrise environ 80% de l'emprise foncière du projet. La procédure de déclaration d'utilité publique permet l'expropriation mais la CDC privilégie les acquisitions à l'amiable ; les accords sont en cours de négociation.
 - La CDC restera propriétaire des parcelles et les louera à la Région par bail emphytéotique qui, elle-même, fournira un bail à construction à la SCI de FLYING WHALES.

Un habitant de Laruscade, agriculteur-éleveur bio à la ferme de Laruscade, demande si les dirigeables sont susceptibles de déléster du carburant et de polluer ainsi son exploitation.

- **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC :**

- Les avions « dégazent », donc délestent du kérosène uniquement en situation d'urgence lorsqu'ils sont trop lourds pour atterrir. Le dirigeable ne fera pas face à ce type de situation donc ne sera pas amené à dégazer.
- La quantité de kérosène embarquées par un dirigeable en phase de test de vol sera d'environ 10 tonnes.

Un habitant de la communauté de communes demande :

- qui finance la construction et l'exploitation des futurs bâtiments ;
- quels sont les actionnaires de la SCI qui louera les terrains à la CDC.

➤ **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**

- La construction des bâtiments sera financée par la SCI constitué de la société FLYING WHALES puis alimentée par de futurs investisseurs.
- Les collectivités publiques locales financent l'achat des terrains, l'aménagement des équipements de voirie et travaux annexes.

Un participant pose une série de questions :

- Il demande si la gare de Saint-Mariens-Saint-Yzan dispose des infrastructures nécessaires pour réaliser du fret ferroviaire, et si cette solution sera privilégiée au fret routier ;
- Il demande combien d'opérateurs sont mobilisés pour naviguer chaque aéronef.

➤ **Réponse de Andréa BROUILLE, Région Nouvelle-Aquitaine :**

- Les contraintes du fret ferroviaire se situe notamment dans « *le dernier kilomètre* » : l'acheminement de matériaux de la gare jusqu'au site se fera nécessairement par camion et les flux routiers augmenteront forcément.
- La limitation du tonnage est une possibilité, notamment pour limiter la dégradation des routes mais le nombre de camions devra alors augmenter en proportion.

➤ **Réponse de Rémi FRICK, FLYING WHALES :**

- Chaque aéronef sera certifié pour être piloté par une personne et être tractée par deux opérateurs maximums. Sur des missions de longue durée, un second pilote sera amené à embarquer.

Une participante fait remarquer que les postes proposés sur le site internet de FLYING WHALES, principalement pour des profils d'ingénieurs, seront basés à Suresnes⁴ avant d'être délocalisés à Laruscade d'ici 2024-2025. Elle demande à combien la société estime le nombre de personnes amenées à s'installer à Laruscade.

➤ **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**

- En phase de conception et de certification, la plupart des recrutements concernent effectivement des ingénieurs d'essai et des pilotes d'essai. Une équipe d'une trentaine d'ingénieurs et pilotes seront amenés à venir travailler à Laruscade. Par ailleurs, la

⁴ Le siège de la société est situé à Suresnes, en région parisienne.

majorité des recrutements d'opérateurs et de supports à la production s'appuieront sur des compétences locales.

Une participante demande à partir de quand et auprès de qui est-il possible de candidater.

➤ **Réponse de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :**

- Les candidatures spontanées sont déjà ouvertes sur le site internet de la société et seront étudiées. Les rendez-vous de la concertation permettent aussi de discuter directement avec les équipes de FLYING WHALES.
- Les délais de formations seront anticipés par rapport à la livraison de l'usine (par exemple de 6 mois pour les opérateurs de production).

➤ **Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :**

- La Communauté de Communes se porte disponible pour accompagner les habitants du territoire vers l'emploi et les partenaires du projet, notamment via son site internet.

4. Conclusion

Rachid LAMRINI, animateur, synthétise les échanges, rappelle les prochains rendez-vous de la concertation et propose à la tribune de conclure la réunion.

Rémi FRICK, FLYING WHALES, remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges qui permettent d'enrichir le projet. Il souligne que l'industrie offre un large panel de métiers et de domaines de compétences pour le territoire. Il invite les participants à se rendre à l'atelier thématique « environnement et cadre de vie ».

Andréa BROUILLE, Région Nouvelle-Aquitaine, remercie également les participants et note leurs inquiétudes concernant les impacts sur l'environnement et la cadre de vie. Au nom de la Région Nouvelle-Aquitaine, elle souligne la fierté d'accompagner un tel projet, innovant et créateur d'emplois locaux.

Éric HAPPERT, président de la CCLNG, remercie les participants et se dit heureux du nombre de participants et de l'intérêt suscité par le projet. Il assure, en tant qu'habitant du territoire, des efforts fournis pour limiter les effets néfastes du projet.

Rachid LAMRINI, animateur, indique que le diaporama de présentation sera publié, ainsi que le présent compte-rendu, sur le page web de la concertation, sur le site de la communauté de communes Latitude Nord Gironde. Il remercie les participants et clôture la réunion.