

Zone d'Activités Economiques à Laruscade

Projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques filière « dirigeables » et mise en compatibilité du PLU de Laruscade

Concertation du 15 février 2023 au 15 mars 2023

Bilan de la concertation par le maitre d'ouvrage



Table des matières

1.1	le contexte et les objectifs du projet	3
1	Présentation du projet.....	3
1.2	Les caractéristiques du projet.....	4
1.3	L’insertion du projet dans le territoire.....	5
1.4	La mise en œuvre du projet	7
2	La concertation préalable et la concertation au titre du code de l’urbanisme	9
2.1	Le champ de la concertation préalable et ses objectifs.....	9
2.2	Le déroulement et les modalités de la concertation préalable	10
2.3	La participation en quelques chiffres	17
3	Synthèse des contributions et réponses apportées par le maître d’ouvrage	18
3.1	Le cadre de vie	18
3.2	Le choix du site et Les enjeux environnementaux.....	20
3.3	Le développement économique et les retombées pour le territoire.....	24
3.4	le projet de DIRIGEABLE DE LA SOCIETE flying whales	28
3.5	l’acquisition du foncier et l’aménagement de la zae	34
3.6	La concertation	37
4	Les enseignements de la concertation préalable et mesures retenues par le maître d’ouvrage	39
4.1	Les enseignements tirés de la concertation par le maître d’ouvrage.....	39
4.2	Les mesures retenues par le maître d’ouvrage	40

Avant-propos

Le compte-rendu de la concertation vise à informer le public des enseignements que la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG), en qualité de maître d'ouvrage du projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques filière « dirigeables » à Laruscade, tire de la concertation préalable.

Une première partie rappelle les caractéristiques du projet d'aménagement d'une zone d'activités économiques filière « dirigeables » à Laruscade ainsi que la future utilisation du site.

Une deuxième partie présente les modalités de la concertation préalable et les chiffres de la participation.

Une troisième partie synthétise les interrogations, avis et suggestions du public émises au cours de la concertation, ainsi que les réponses apportées par les porteurs du projet lors des rencontres publiques ou encore sur le site internet du projet.

Enfin, les enseignements de la concertation tirés par le maître d'ouvrage du projet et les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour y répondre sont détaillés dans la quatrième partie.

1 PRESENTATION DU PROJET

1.1 LE CONTEXTE ET LES OBJECTIFS DU PROJET

La Communauté de Communes Latitude Nord Gironde (CCLNG), compétente en matière de développement économique et de planification de l'urbanisme sur son territoire, est maître d'ouvrage du projet.

Elle est accompagnée par **la Région Nouvelle-Aquitaine**, à laquelle la délibération du Conseil communautaire de la CCLNG du 17 novembre 2022 approuve une convention de mandat de maîtrise d'ouvrage publique d'une durée de 4 ans. Dans le cadre de ses compétences de développement économique et de transition énergétique, la Région apporte ainsi une assistance technique, administrative, financière 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.

Le projet de ZAE filière « dirigeables » porté par la CCLNG s'inscrit dans un **contexte global favorable, de l'échelle locale à l'échelle internationale**. Il s'appuie sur une volonté partagée à l'échelle de la CCLNG, de la Région Nouvelle-Aquitaine et de l'Etat français, 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.

Le projet de création d'une ZAE filière dirigeables répond à plusieurs objectifs :

- Créer des emplois locaux qualifiés, durables et non délocalisables

La ZAE filière « dirigeables » contribuera à créer 300 emplois directs à terme et générer plus de 137 millions d'euros de retombées sur l'ensemble pour les entreprises régionales en 10 ans (*Source : étude du cabinet Protourisme*).

- Décarboner le transport de marchandises et réduire les gaz à effet de serre

La technologie « dirigeable » est une solution innovante pour réduire l’empreinte écologique du transport de fret aérien sur certains marchés économiques, notamment celui du débardage de bois.

- Créer une nouvelle filière industrielle française

Cette filière viendra compléter un écosystème aéronautique déjà important en France et tout particulièrement en Nouvelle-Aquitaine, 3ème région aéronautique de France.

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

1.2 LES CARACTERISTIQUES DU PROJET

L’implantation de la ZAE filière dirigeables est prévue sur une emprise d’environ 75 hectares, à l’extrémité nord-ouest de Laruscade, 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 de ZAE prévoit la viabilisation des terrains, la réalisation des équipements publics de voiries et réseaux divers (eau et électricité) 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. **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, s’est d’ores et déjà portée volontaire pour installer ses activités sur le site de la ZAE de Laruscade. Son objectif est de produire, après certification du premier appareil, 12 dirigeables par an.

Le projet en chiffres

- Démarrage de l’opération en 2024
- Une emprise d’environ 75 hectares, dont 16 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 équipements publics)

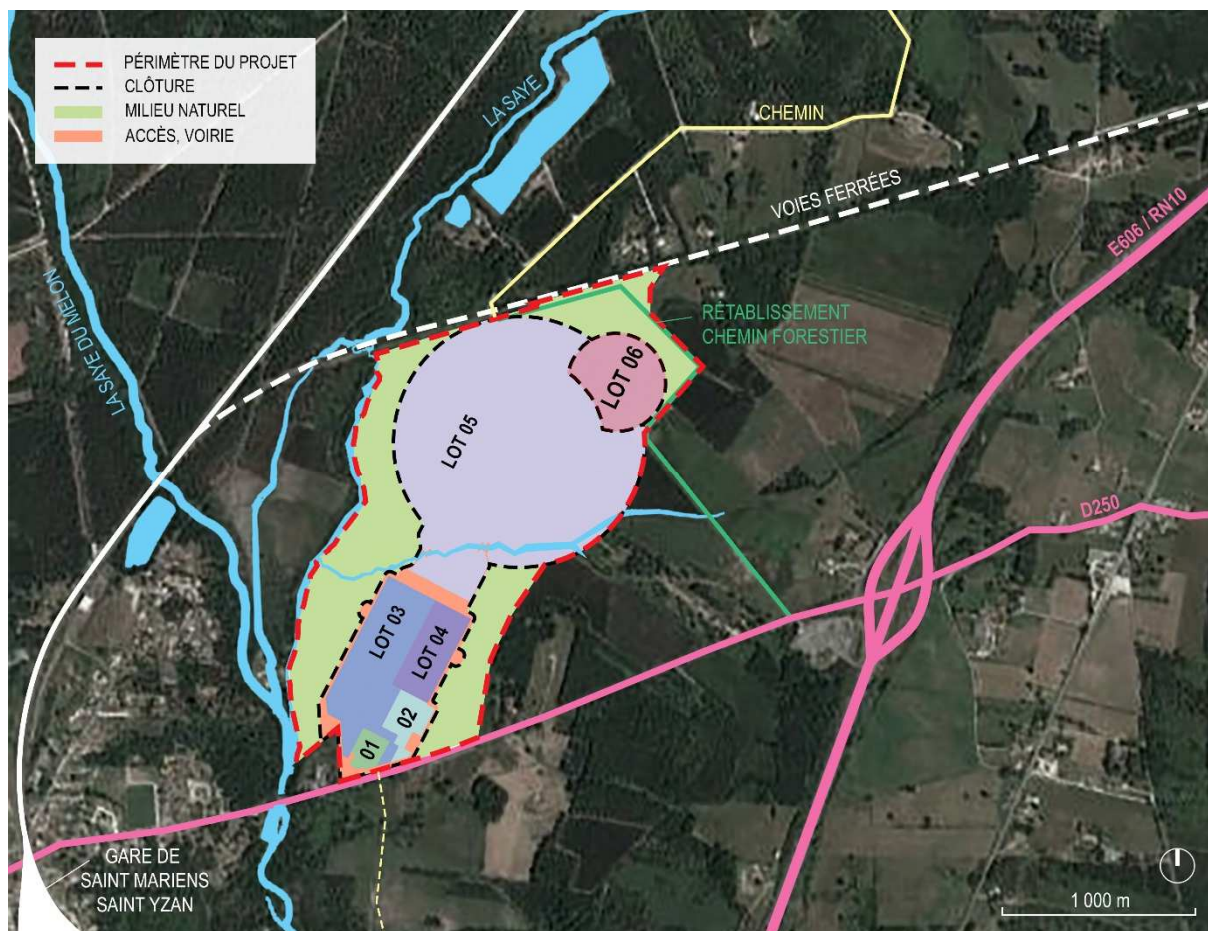


Figure 1 : Carte générale du projet

1.3 L'INSERTION DU PROJET DANS LE TERRITOIRE

De l'échelle locale à l'échelle nationale, le projet s'inscrit pleinement dans les ambitions du territoire.

A l'échelle communale, la création de la ZAE filière dirigeables à Laruscade permet de répondre les axes fixés par l'Agenda Rural, notamment à l'urgence relevée de « *valoriser ces espaces, pour y développer des énergies renouvelables, implanter des entreprises, redévelopper des industries* ».

Les collectivités locales, notamment à travers le SCoT du Cubzaguais Nord Gironde (en cours d'élaboration) avaient techniquement déjà identifié le projet potentiel de réaliser un nouvel espace économique d'intérêt communautaire à Laruscade. Le projet de ZAE filière dirigeables s'intègre ainsi à la stratégie d'aménagement du territoire à un horizon de 20 ans, notamment dans le cadre de son axe 1 « *Donner la priorité à l'emploi local* » et à l'orientation stratégique 1.1 « *Développer l'emploi local en structurant la localisation des filières* ».

La création de la ZAE filière « dirigeables » à Laruscade et l'implantation de FLYING WHALE s'inscrivent dans le cadre plus global de la filière aéronautique en Nouvelle-Aquitaine et du pôle de Compétitivité « Aerospace Valley ». La Région Nouvelle-Aquitaine dispose par ailleurs du premier cluster de formation aéronautique et spatial : Aerocampus Aquitaine situé à Latresne (à 45 km de Laruscade, au sud de la métropole bordelaise).

Mise en compatibilité du PLU de Laruscade

Le projet de ZAE, par sa nature (caractéristiques, usages, etc.) et son insertion sur le territoire (implantation sur des zones A, N et AUi) nécessite une mise en compatibilité avec le PLU 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.

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 (dont création de la zone Ns de +13,48 ha et réduction de la zone N de 16,86 ha), soit 0,001% de la surface N totale sur la commune.
- Zone AUi : réduction de 6,34 ha, soit 14% des surfaces AU.
- Zone U : augmentation de 13,13 ha (par création d'une zone Us), soit 0,07% des surfaces U de la commune.

Le projet se positionne sur 3 zones distinctes :

- Une zone AUi sur près de 6,29 ha ;
- Une zone A sur près de 3,4 ha ;
- Une zone N sur près de 16,86 ha.

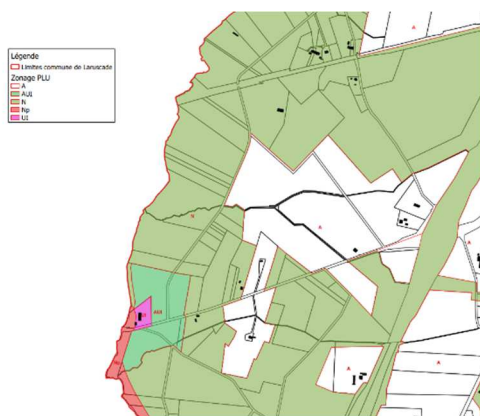


Figure 2 : zonage du PLU de Laruscade avant modification

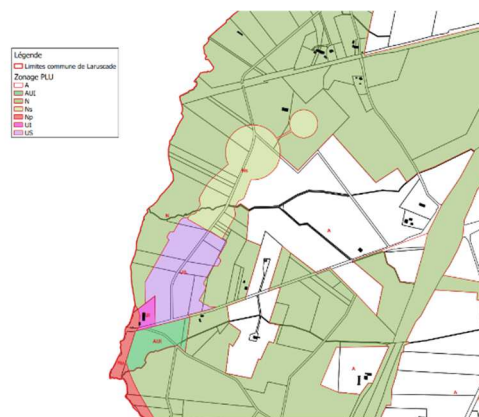


Figure 3 : zonage du PLU de Laruscade après modification

1.4 LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Au stade de la faisabilité, **le coût d'investissement de l'opération** est estimé à environ 16 M€ TTC dont 6,8 M€ 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).
- Franchisements 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 :

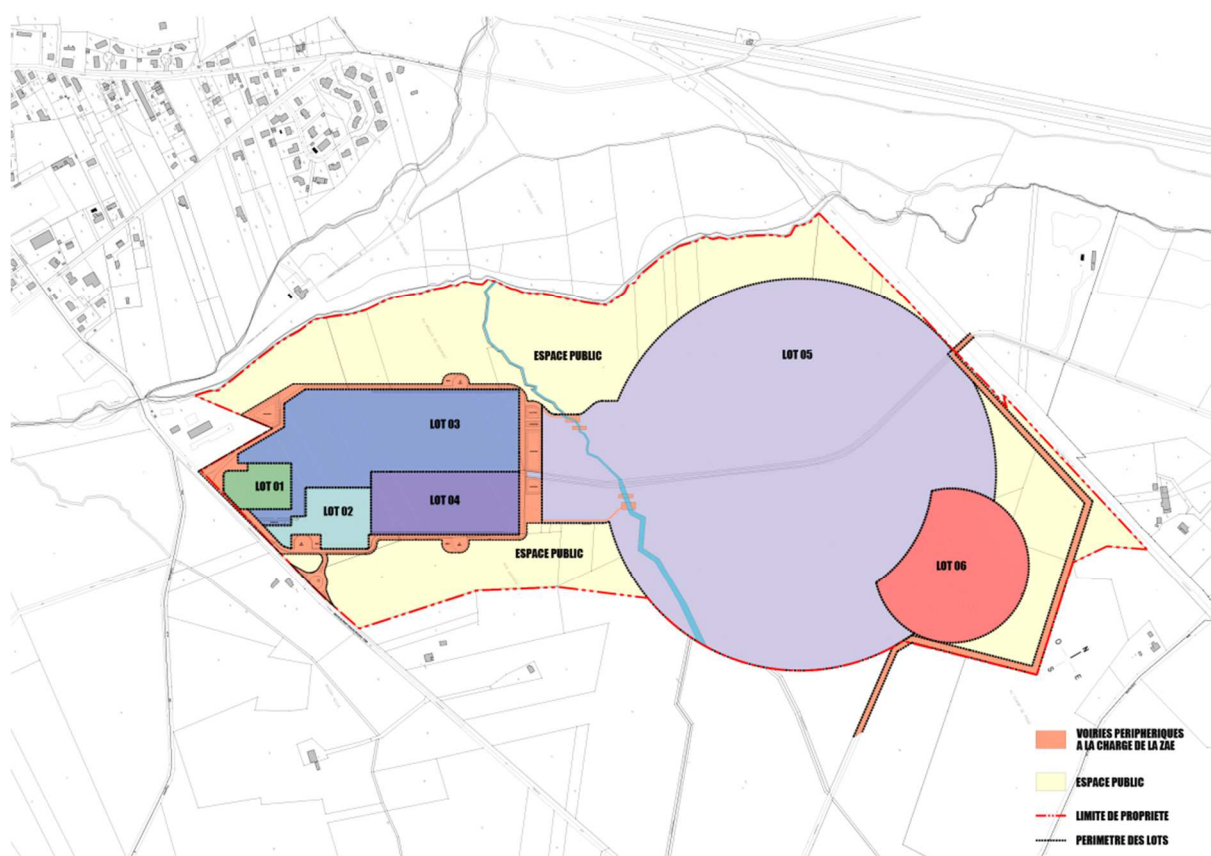


Figure 4 : Carte d'allotissement du projet de ZAE

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.

Le calendrier prévisionnel du projet de ZAE est le suivant :

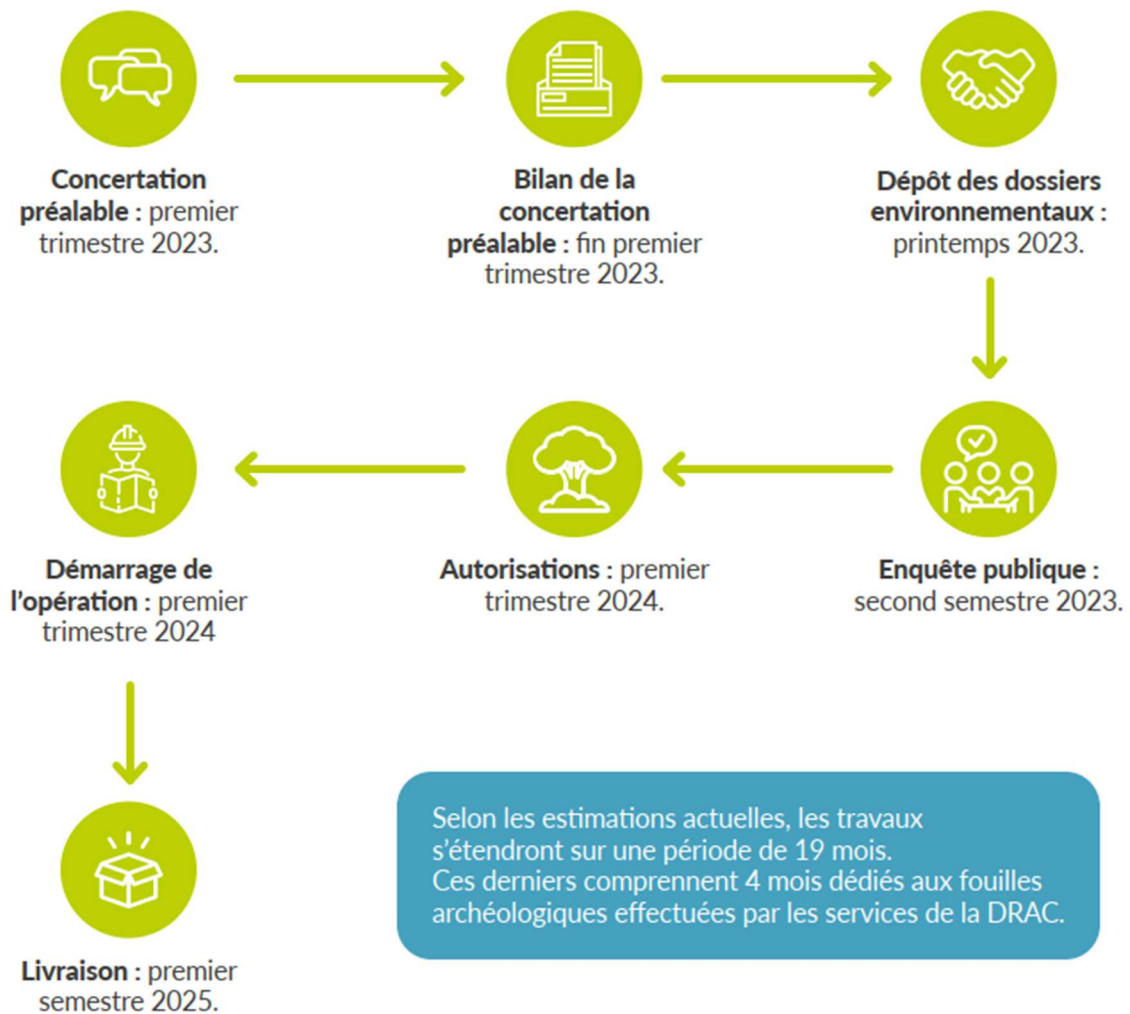


Figure 5 : Calendrier prévisionnel du projet

2 LA CONCERTATION PREALABLE ET LA CONCERTATION AU TITRE DU CODE DE L'URBANISME

2.1 LE CHAMP DE LA CONCERTATION PREALABLE ET SES OBJECTIFS

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.

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

Conformément à la délibération du Conseil communautaire de la CCLNG du 20 octobre 2022 (*voir en annexe*), le projet de ZAE filière dirigeables a fait l'objet d'une concertation préalable, qui s'est déroulé du 15 février 2023 au 15 mars 2023 inclus (4 semaines).

La CCLNG a engagé 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.

La concertation s'est déroulée conformément aux modalités prévues, du 15 février 2023 au 15 mars 2023 (4 semaines).

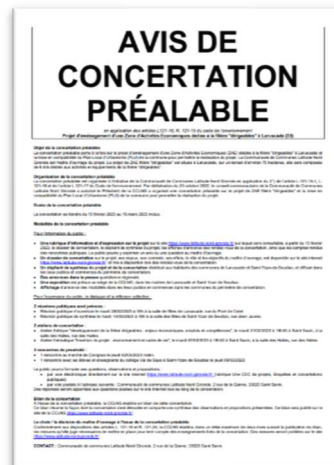
2.2 LE DEROULEMENT ET LES MODALITES DE LA CONCERTATION PREALABLE

Pour annoncer la concertation

L'avis légal d'ouverture de la concertation

Pour présenter la concertation et le dispositif d'information et d'expression, un avis a été affiché 15 jours avant le démarrage de la concertation préalable sur le site du projet ainsi que dans les mairies du périmètre de la concertation : Bedenac, Bussac-Forêt, Clérac, Lapouyade, Tizac-de-Lapouyade, Cavignac, Cézac, Civrac-de-Blaye, Cubnezais, Donnezac, Laruscade, Marcenais, Marsas, Saint-Mariens, Saint-Savin, Saint-Vivien-de-Blaye et Saint-Yzan-de-Soudiac.

En complément de l'affichage, l'avis légal ont également été publiés dans les journaux Haute-Gironde et Sud-Ouest, 15 jours avant le démarrage de la concertation préalable.



Les flyers d'information

Pour annoncer la concertation préalable et le dispositif d'information et d'expression, environ 1500 flyers ont été diffusés dans les boîtes aux lettres des communes de Laruscade et Saint-Yzan-de-Soudiac du 13 au 14 mars 2023 ainsi que dans les commerces et les lieux publics du périmètre de la concertation.

Des exemplaires de ces flyers présentant les informations essentielles du projet et de la procédure de concertation préalable, ont également été mis à disposition du public aux sièges des collectivités (mairies du périmètre de la concertation, CCLNG, Région Nouvelle-Aquitaine), lors des rencontres de la concertation et en ligne.

Les affiches

Des affiches ont également été produites. Ces dernières ont été mises à disposition des communes du périmètre de la concertation afin qu'elles puissent relayer l'information.

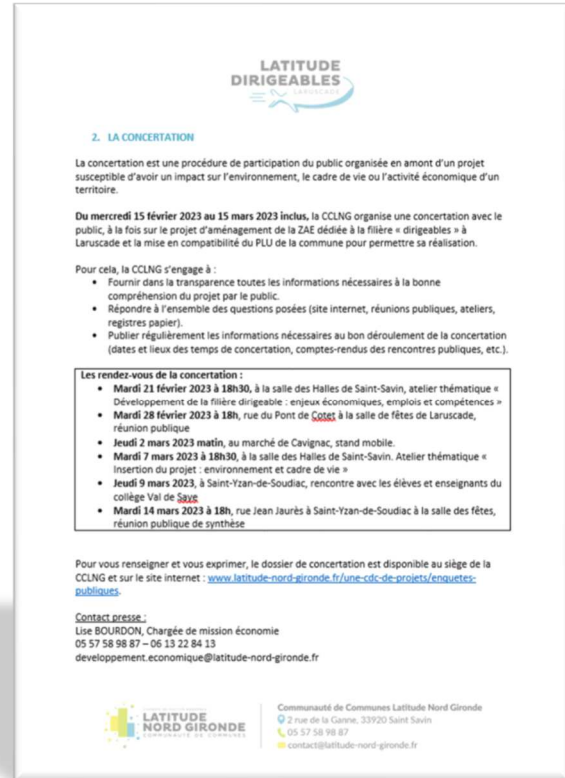
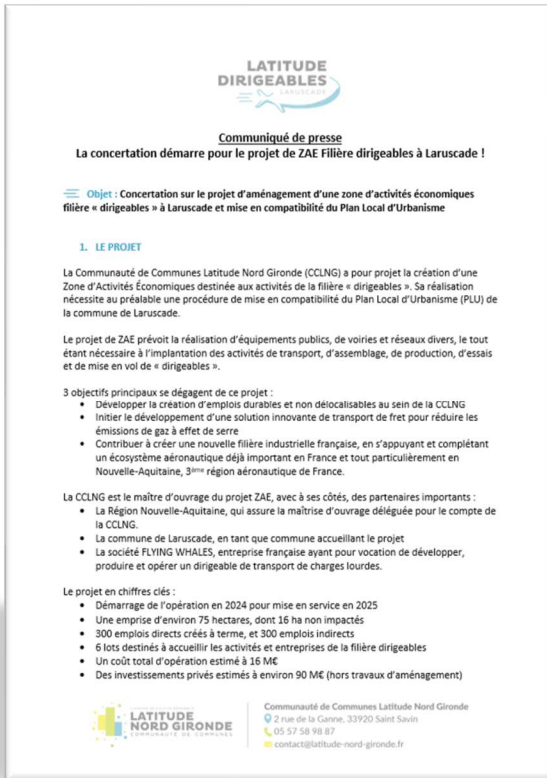


Le site internet de la CCLNG

Le site de la concertation <http://www.latITUDE-nord-gironde.fr/une-cdc-de-projets/enquetes-publiques/> a permis d'annoncer l'ouverture de la concertation préalable, de renseigner le public sur l'ensemble des rendez-vous de la concertation (réunions publiques, atelier, débats mobiles), et de mettre à disposition l'ensemble des supports d'information nécessaires à la bonne compréhension du projet et de la concertation, ainsi que les comptes rendus des rencontres publiques.

Les articles de presse

Les temps d'échange prévus initialement dans le dispositif de concertation préalable (réunions publiques, ateliers thématiques, débat mobile) ont fait l'objet d'un communiqué de presse diffusé auprès de journaux régionaux.



Plus d'une vingtaine d'articles ont été publiés par la presse régionale et locale, qui a manifesté son intérêt en participant aux rencontres publiques et en interviewant les porteurs de projet.



Figure 7 : article de Haute Gironde du 20 février 2023

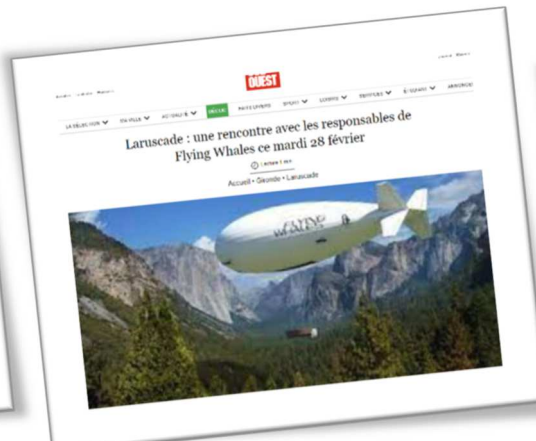


Figure 8 : Article de Sud Ouest du 26 février 2023

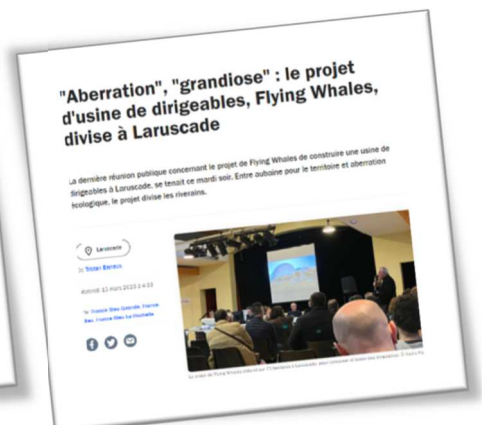


Figure 9 : Article de France Bleu Gironde du 15 mars 2023

Pour informer sur le projet soumis à concertation

Le dossier de concertation



Document support de la concertation présentant l'ensemble des informations utiles à la concertation sur le projet, le dossier de concertation de 50 pages a été mis à disposition du public en ligne, sur le site Internet de la concertation, et en version papier lors des différentes rencontres avec le public : réunions publiques, ateliers thématiques, débats mobiles.

Des exemplaires du dossier de la concertation ont également été transmis en amont du démarrage de la concertation préalable aux partenaires du projet et aux 17 communes du périmètre de la concertation (ensemble des communes de la CCLNG et cinq communes limitrophes de Laruscade).

Au total, 300 exemplaires du dossier de la concertation ont été imprimés et distribués.

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.



Figure 6 : Synthèse du dossier de concertation, photo prise lors de l'atelier du 21 février 2023 à Saint-Savin

Le site internet

Ouvert le 15 février, le page internet <http://www.latITUDE-nord-gironde.fr/une-cdc-de-projets/enquetes-publiques/> a été conçue pour être un portail d'information sur le projet et sur la démarche de concertation, un outil de mobilisation des publics pour les différentes rencontres, un outil de participation et contribution du public, et un outil de traçabilité des échanges tout au long de la concertation.

PROJET DE ZAE - FILIÈRE "DIRIGEABLES" À LARUSCADE

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) de la filière « dirigeables » à Laruscade, en Nouvelle-Aquitaine.

Le projet de ZAE prévoit la réalisation des équipements publics de voiries et réseaux divers nécessaires à l'implantation des activités de transport, d'assemblage, de production, d'essais et de mise en vol de « dirigeables ». Pour accueillir ces différentes activités la ZAE sera régie en via lots.

Le projet est prévu sur une emprise d'environ 75 hectares, à l'extrémité nord-ouest de Laruscade, au lieu-dit « Le pont de la Baraque », entre le moulin d'apartementaire 25GL le cours de la rivière La Saye et la Route Nationale 10.

La société FLYING WHALES, leader français pour le développement de dirigeables, s'est d'ores et déjà portée volontaire pour installer ses activités sur le site de la ZAE de Laruscade. Son objectif est de produire, après certification du premier appareil, 12 dirigeables / an.

Une emprise d'environ 75 hectares, dont 70 hectares d'espaces naturels.

Un investissement estimé à 14 M€ pour l'aménagement de la ZAE.

300 emplois directs, entre à terme, et 500 emplois indirects.

6 M€ destinés à soutenir les activités et entreprises de la filière dirigeables.

Des investissements privés estimés à environ 30 M€.

Qui sont les acteurs du projet ?

LATITUDE NORD GIRONDE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Le site permet à la fois de consulter les informations essentielles du projet, de télécharger les documents d'information, les supports de présentation des rencontres publiques et les comptes-rendus de chaque modalité de concertation, et de déposer des contributions (avis, suggestions ou questions) via un formulaire numérique.

Figure 7 : Page d'accueil de la rubrique "Enquête publique" du site web de la CCLNG

Ainsi, le site internet a permis aux visiteurs de s'informer sur :

- Le projet, ses objectifs, ses caractéristiques, son calendrier et les porteurs du projet ;
- La démarche de concertation ;
- Les modalités de concertation à venir (date, lieux, horaires, thèmes) ;
- Les archives des rencontres : comptes-rendus, supports de présentation.



Figure 8 : Page "S'informer" de la rubrique "Enquête publique" du site web de la CCLNG

Les panneaux d'exposition

Une exposition de 4 panneaux grand format synthétisant le contexte, les objectifs et les caractéristiques du projet, étaient présentés lors de chaque temps de concertation (réunions publiques, ateliers thématiques, débats mobiles).

Une exposition permanente sur le projet a également été proposée tout au long de la concertation au siège de la CCLNG pour permettre au public de s'informer sur les grandes lignes du projet et de la concertation préalable.

Ces grands panneaux ont suscité la curiosité des passants se rendant au marché de Cavignac le 3 mars 2023, et ont permis de dynamiser les échanges dans les temps informels de la concertation.



Figure 10 : photo prise lors du débat mobile du 3 mars 2023 au marché de Cavignac



Figure 9 : photo prise lors de l'atelier du 21 février 2023 dans la salle polyvalente de Saint-Savin

Pour échanger, contribuer et s'exprimer

Les réunions publiques

Plusieurs réunions publiques généralistes ont été organisées afin de présenter au public le projet et la concertation préalable, pour recueillir les avis et suggestions du public et répondre aux questions.

- Une réunion d'ouverture à Laruscade le 28 février 2023

La réunion d'ouverture s'est tenue dans la salle des fêtes de Laruscade. Ouverte à tous, elle a permis de présenter le porteur du projet, le contexte, les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les modalités de la concertation préalable. Elle a par ailleurs permis de répondre aux questions du public et de recueillir leurs avis à travers le temps d'échanges qui a suivi la séquence de présentation du projet.

Cette réunion a rassemblé environ 130 participants.



Figure 11 : photo prise lors de la réunion publique du 28 février 2023 à Laruscade

- Une réunion publique de synthèse à Saint-Yzan-de-Soudiac le 14 mars 2023

La réunion publique de synthèse proposait aux porteurs de projet de présenter un premier bilan de la participation et une synthèse des thèmes abordés au cours des quatre précédentes semaines. Les échanges avec la salle ont permis de questionner de nombreux sujets portant sur les raisons du projet et les objectifs auxquels il répond, ses alternatives et son insertion sur le territoire.

Environ 80 personnes ont participé à cette réunion.



Figure 12 : photo prise lors de la réunion de synthèse du 14 mars 2023 à Saint-Yzan-de-Soudiac

Les ateliers thématiques

Afin d’approfondir certains sujets en lien avec le projet, 2 ateliers thématiques étaient initialement proposés au public :

- Un atelier sur le développement de la filière dirigeable : enjeux économiques, emplois et compétences (salle des Halles de Saint-Savin, le 21 février 2023) ;
- Un atelier sur l’insertion du projet : environnement et cadre de vie (salle des Halles de Saint-Savin, le 07 mars 2023).

Le format de ces rencontres invitait les participants à réfléchir collectivement sur les thématiques proposées à l’aide de grilles de travail et de supports d’information spécifiques.

En définitive, seul l’atelier sur l’insertion du projet a pu se tenir comme prévu. Etant donné le grand nombre de participants (60 environ) au tout premier rendez-vous de la concertation, l’atelier sur les enjeux de développement économique de la filière dirigeable n’a pas pu se dérouler sous la forme d’un atelier de réflexion en petits groupes ; un format plus classique de réunion publique a été retenu.

Au total, l’atelier du 21 février 2023 sur le développement de la filière dirigeable a réuni environ 60 participants, et l’atelier du 07 mars sur l’insertion du projet a réuni environ 30 participants.



Figure 13 : photo prise lors de l'atelier du 21 février 2023 à Saint-Savin



Figure 14 : photo prise lors de l'atelier du 7 mars 2023 à Saint-Savin

À l’occasion de chaque rencontre publique, les représentants de la société FLYING WHALES ont mis à disposition du public une maquette du dirigeable en cours de développement, le LCA60T. Ce support a été un excellent moyen de susciter l’intérêt des participants aux rencontres et d’engager des discussions dynamiques au terme des échanges plus formel entre le public et la tribune.



Figure 17 : photo prise lors de l'atelier du 21 février 2023 à Saint-Savin



Figure 18 : photo prise lors de la réunion publique du 28 février 2023 à Laruscade

Un débat mobile

Pour aller à la rencontre du grand public, un stand a été installé au marché de Cavignac le 02 mars 2023. A l'occasion de cette rencontre, la maîtrise d'ouvrage et des représentants de l'entreprise FLYING WHALES ont pu échanger avec le public, l'informer sur le projet et la concertation, recueillir les avis/suggestions et répondre aux interrogations des passants venus faire leurs courses au marché.

Au total, 60 personnes sont venues échanger lors de cette rencontre.



Figure 15 : photo prise lors du débat mobile du 3 mars 2023 au marché de Cavignac

Une rencontre favorisant l'interaction avec un public jeune

La CCLNG a organisé une rencontre avec une classe de 24 élèves de 4e au collège Val de Saye, à Saint-Yzan-de-Soudiac. Cette modalité de concertation, organisée en lien avec le professeur principal de la classe, ancien ingénieur en aéronautique et enseignant la technologie, avait pour objectif de favoriser l'interaction du porteur de projet et de ses partenaires avec un public jeune. Cette rencontre n'était pas ouverte au public.

La rencontre, qui a duré environ une heure, a permis aux élèves et à leur professeur de poser 21 questions et d'exprimer des suggestions et opinions sur le projet. Le principal adjoint du collège a également assisté à l'intervention.



Figure 16 : photo prise lors de la rencontre avec une classe de 4e au collège Val de Saye, à Saint-Yzan-de-Soudiac

Les registres en mairie

Des cahiers vierges sont mis à disposition du public au siège de la CCLNG et dans les 17 mairies concernées par le périmètre de la concertation. Ils permettent aux personnes qui le souhaitent de déposer un avis, une question ou autre contribution à propos du projet et des modalités de concertation du public.

Les registres sont systématiquement accompagnés d'un dossier de concertation, consultable sur place et fournissant les informations essentielles du projet.

3 expressions ont été déposées sur les registres en mairie.

2.3 LA PARTICIPATION EN QUELQUES CHIFFRES

Les principaux chiffres de la participation :

- 2 réunions publiques
- 2 ateliers thématiques
- 1 rencontre avec une classe de 24 collégiens de Saint-Yzan-de-Soudiac
- 1 débat mobile sur le marché de Cagnac permettant des échanges avec 60 personnes
- Environ 300 participants aux réunions publiques et ateliers thématiques
- 23 avis/suggestions/questions déposées sur le site internet
- 66 expressions lors des réunions publiques et ateliers
- 1 courrier adressé directement à la CCLNG

3 SYNTHÈSE DES CONTRIBUTIONS ET REPONSES APPORTEES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

3.1 LE CADRE DE VIE

De nombreuses contributions émises lors de la concertation portent sur les craintes de nuisances qui pourraient être générées par le projet sur la cadre de vie des riverains à proximité de la future ZAE :

Exemples d'avis/questions :

Il existe sur ce site des propriétés habitées choisies pour leur situation. Que deviennent ceux qui ont investi pour leur cadre de vie ? Il existe bien d'espace plus au nord vers Bussac ? (avis déposé sur le site internet, le 28/02/2023)

Un habitant de Saint-Yzan demande si les élus de Saint-Yzan ont été rencontrés et si les impacts visuels et écologiques qui s'appliquent particulièrement aux habitants les plus proches du projet, notamment ceux du lotissement situé à 600m du site, seront pris en compte. Il demande par ailleurs s'il est bien autorisé de construire un aérodrome aussi près d'habitations (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Un riverain rejoint le témoignage de la riveraine sur les nuisances au cadre de vie. Il ajoute que ce projet se cumule à d'autres projets locaux (agrandissement de l'A10, ligne LGV, panneaux solaires) qui réduisent la superficie de la forêt, même si d'autres surfaces les compensent parfois (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Suite à la réunion de Laruscade je souhaite en qualité de riverain immédiat de la RD135E5 que le flux de circulation relatif aux chantiers d'installation du site soit régulé. Des véhicules utilitaires de forts tonnages devraient circuler (toujours à vitesse excessive) sur cette route. Celle-ci est inadaptée à ces nouvelles contraintes de circulation. Je souhaite donc une LIMITATION du Tonnage des Poids Lourds afin de limiter les nuisances de passage. Je suis intervenu lors de cette réunion auprès de Mr le Président HAPPERT qui semble avoir reçu ma requête. J'espère qu'elle sera suivie de gestes concrets. Un riverain dans l'attente (registre papier de Saint-Mariens, 14/03/2023)

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. Quel sera la distance entre son habitation et les bâtiments de la ZAE ? (réunion publique, 28/02/2023)

La possibilité d'éviter toute activité sur le site le week-end (atelier environnement et cadre de vie, 07/03/2023).

La pollution lumineuse liée à l'éclairage du site (atelier environnement et cadre de vie, 07/03/2023).

Une participante, riveraine, s'interroge sur le bruit généré par les activités du dirigeable (décollage, atterrissage) (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Une participante, riveraine habitant à Laruscade, demande de préciser les modalités d'information des riverains lorsque des activités sont prévues sur la zone d'envol (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Une participante demande pourquoi les simulations de perspectives visuelles depuis les habitations n'ont pas été réalisées avant la fin de la concertation (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

L'impact visuel des bâtiments

Plusieurs bâtiments à construire sur le site devraient être de taille classique tandis que les deux hangars d'assemblage devraient atteindre des dimensions plus importantes (70 mètres de haut). Des simulations des ombres portées par les hangars ont été réalisées et les habitations environnantes ne seront pas impactées par ces ombres.

Des efforts de conception architecturale ont permis de réduire l'impact visuel des hangars, notamment par la recherche d'une forme plus arrondie, qui limite les angles saillants (forme organique et biomimétique), et l'effet « écran » des masses végétales situées à proximité des habitations. Il sera possible de réaliser chez les riverains directs qui le souhaitent des perspectives visuelles, simulées par ordinateur grâce au programme de télédétection par satellite Lidar.

Pour les habitants de la commune de Saint-Yzan, le principal effet est lié à la masse importante des bâtiments. Les études réalisées montrent que les ombres portées par les futurs bâtiments n'atteindraient pas les habitations, quelle que soit l'heure et la saison. L'impact visuel sera atténué par la présence de zones boisées autour du site.

L'impact lié à la circulation

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.

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. 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 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. La limitation du tonnage est une possibilité, notamment pour limiter la dégradation des routes mais cela entraînerait alors une augmentation du nombre de camions.

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.

L'impact lié au bruit des dirigeables

Le bruit généré par le dirigeable sera de 68 décibels à 250 mètres, ce qui correspond à la circulation d'une voiture à 60km/h. A la même distance, un avion génère 112 décibels. La phase d'essais au sol, estimée à quelques semaines, sera la plus bruyante. S'en suivra une phase d'essais en vol permettant la certification. Le dirigeable se maintient en altitude sans propulsion, donc en consommant très peu d'énergie, ce qui limite le bruit généré au décollage. Les participants sont invités à se rendre sur le site internet de la CDC Latitude Nord Gironde afin d'obtenir les cartes de bruit. A l'issue de la phase de certification, chaque dirigeable sera testé 2 à 3 fois en vol avec un rythme de production de 12 dirigeables par an.

L'aménagement d'un aérodrome à proximité d'habitations

La réglementation sur l'aménagement d'un aérodrome et les conditions d'activités aéronautiques, agréées par une instance nationale, a été prise en compte dès le départ. D'autres sites ont été étudiés sur le territoire de la CCLNG et ne permettaient pas l'envol de ce type d'appareil, contrairement au site de Laruscade.

3.2 LE CHOIX DU SITE ET LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

Le choix du site a fait l'objet de nombreuses contributions notamment par rapport à la présence de contraintes environnementales et écologiques : la Saye et son affluent, la présence d'une Zone Natura 2000 à proximité, la présence d'espèces protégées sur l'emprise du projet ou encore la question du prélèvement de l'eau.

Exemples d'avis/questions :

Pourquoi ce site a-t-il été choisi ? Existe-t-il des terrains alternatifs pour accueillir le projet ? (réunion publique, 28/02/2023)

Un participant demande de ne pas mettre en œuvre le projet sur le site de Laruscade, et de le délocaliser sur des friches industrielles ou des sites qui ont subi des incendies dans les Landes (atelier environnement et cadre de vie, 07/03/2023).

Une participante, riveraine habitant à Saint-Yzan, indique avoir choisi son cadre de vie pour la tranquillité. Elle évoque un refus antérieur de localiser le projet à Istres en 2016 et demande si d'autres sites ont été recalés (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Quelles mesures seront mises en œuvre pour réduire les impacts susceptibles d'affecter les milieux naturels et les espèces sensibles (Faune, flore) aux abords de l'affluent de la Saye en phase de travaux et d'exploitation ? Cet affluent n'est-il pas de nature à influencer le système écologique de la Saye par son biotope ? (avis déposé sur le site internet, le 06/03/2023)

Quelle gestion spécifique sera mise en œuvre pour la végétalisation de la zone d'envol ? Favorisera-t-on la reprise d'une végétation naturelle, à savoir, molinie, ajoncs, genêts, bruyère, fougères... ? (avis déposé sur le site internet, le 06/03/2023)

Dans le cadre des compensations environnementales, vous indiquez des superficies concernant les zones humides et les espèces à protéger et celles pour le défrichement : Ces zones de compensation auront-elles les mêmes caractéristiques que celles impactées ou détruites ? Seront-elles dans une zone géographique de proximité ou dans un autre département ? Feront-elles l'objet d'un suivi pour en assurer l'efficacité et la pérennité ? (avis déposé sur le site internet, le 06/03/2023)

Isabelle BOYER, présidente de l'association ADEMA, demande des précisions sur les impacts du projet sur la faune présente sur le site et, plus largement, sur l'environnement naturel (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

A propos du ballast des aéronefs, qui devront consommer de grandes quantités d'eau (60 000 litres par dirigeable) à évacuer en vol pour compenser le chargement de 60 tonnes de cargaison : quelle sera la procédure de ballastage/déballastage ? D'où vient l'eau destiné à remplir le ballast ? (réunion publique, 28/02/2023)

Un participant, riverain habitant à Laruscade, signale l'absence de zones de stockage d'eau sur les plans du site, malgré les indications de FLYING WHALES sur la possibilité de recueillir 53 000 m³ d'eau sur site [voir CR du 3 mars 2023] (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Le choix du site

La CDC Latitude Nord Gironde avait déjà identifié le site pour accueillir une zone d'activité et de développement économique. Ce site avait déjà été identifié dans le PLU et désigné dans le cadre du SCoT, comme propice à accueillir des activités industrielles. En outre, la CDC est déjà propriétaire d'une partie du foncier du site.

Par ailleurs, la Région Nouvelle-Aquitaine, a soutenu la recherche de site dans la Région en partenariat avec la société Flying Whales pour développer l'activité et la filière "dirigeables".

Le site de Laruscade, proposé parmi quatre sites en Région Nouvelle-Aquitaine, présentait le meilleur bilan, notamment une superficie permettant d'assembler et de tester des aéronefs, la compatibilité avec l'activité aérienne, l'accessibilité aux axes de transport.

Impact sur les milieux naturels

Le maître d'ouvrage du projet est tenu de réaliser un inventaire de la faune et la flore sur le site du projet, d'éviter de détruire les habitats des espèces inventoriées, de réduire les effets du projet et, le cas échéant, de compenser la destruction des milieux naturels.

Des investigations écologiques sont menées depuis plus d'un an sur le site afin d'avoir une bonne connaissance de la faune et de la flore présente. Une démarche d'évitement a été menée en amont pour artificialiser le moins de surfaces possibles et limiter l'impact sur l'affluent de la Saye, notamment en s'en éloignant le plus possible. Les espèces animales identifiées le long de l'affluent de la Saye seront préservées. Néanmoins, le projet va générer de l'artificialisation. Des mesures de compensation seront effectuées au sein et à proximité du

site, en fonction d'un barème prédéfini (ratio de 1 à 5) : dans le cadre d'un plan de gestion sur 50 ans, des sites extérieurs ne présentant pas les caractéristiques favorables à la vie des espèces impactées feront l'objet d'une reconstitution des conditions d'habitat naturel.

Enjeux liés à la Saye

La Saye est un cours d'eau identifié à la Trame bleue régionale, avec une fonctionnalité à la fois de réservoir de biodiversité et de corridor écologique. 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. Le projet devra respecter le SDAGE Adour-Garonne et le SAGE Isle-Dronne (déclinaison locale du SDAGE au regard des enjeux locaux).

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. Seule une partie de l'affluent de la Saye sera impacté notamment par la mise en place des ouvrages de franchissement pour les rails. Des mesures de protection des berges à proximité directe seront mises en place afin de ne pas les endommager.

En phase chantier, le positionnement des installations de chantier se fera en dehors des zones sensibles du secteur qui sont les cours d'eau, zones humides et inondables, en particulier celles abritant des espèces protégées. Des mesures spécifiques seront mises en place pour éviter la pollution du cours d'eau durant les travaux (travail en période de basses eaux et hors période sensible pour la faune, pêche de sauvegarde si besoin, pas de manipulation de produits polluants à proximité du cours d'eau mais plutôt sur une plateforme à l'écart dédiée et étanche, etc.).

Initialement, la mise en place d'un busage était prévue pour permettre la gestion du risque inondation. Au regard de l'enjeu écologique de cet affluent et de ces berges et dans une volonté de maintenir la continuité écologique et hydraulique, la mise en place d'un ouvrage de type pont-cadre d'une dizaine de mètres de largeur a été préféré, permettant de rétablir un substrat le plus naturel possible et de conserver les berges et la ripisylve sous l'ouvrage. En complément, des banquettes seront installées sous les ponts-cadre pour permettre le passage des mammifères terrestres semi-aquatiques à enjeu (Vison d'Europe et Loutre d'Europe).

Application des mesures ERC

Les impacts qui ne seront pas évités (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 pour les zones humides). La surface de compensation pour les espèces protégées serait d'environ 161 hectares et d'environ 47ha pour les zones humides. Ces compensations seront mutualisées quand cela est possible. Les zones de compensation se situeront en priorité proche du site ou au plus loin à une quinzaine de km (en respect de l'article L.163-1 du Code de l'Environnement).

Les caractéristiques des zones de compensation sont définies selon des conditions précises en lien avec la DREAL Nouvelle-Aquitaine (Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement) :

- Surfaces de compensations définies en fonction des enjeux, avec des ratios de compensation proposés et adaptés en fonction des espèces et habitats impactés afin d'éviter toute perte de biodiversité ;

- Une partie des surfaces de compensation sera située à l'intérieur du périmètre du projet (16 hectares d'espaces naturels non-impactés) ;
- Mise en place d'un plan de gestion spécifique pour améliorer l'état écologique des parcelles naturelles situées dans le périmètre du projet, en particulier les rives de la Saye ;
- Maitrise foncière des terrains de compensation (acquisition ou conventionnement).

Pour assurer la pérennité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, des mesures de suivi et d'accompagnement seront mises en œuvre et validées préalablement par les services de l'Etat.

La végétalisation de la zone d'envol

La zone d'envol restera vierge de tout équipement pour 70% de son emprise, les 30% restants étant constitués de voiries et de rails.

L'ATOL sera décomposée en 3 parties :

- Une zone pour laquelle la végétation sera rase afin de permettre au personnel de récupérer les ballons dirigeables lors de l'atterrissage ;
- Une zone avec une végétation inférieure à 60cm ;
- Une zone avec une végétation pouvant atteindre 1m : cette zone permettra de maintenir les milieux à Molinie (favorable au Fadet des laïches) et favoriser leur extension.

De par la taille et la légèreté du dirigeable, les phases de décollage et d'atterrissage représente une manœuvre critique et délicate. C'est pour permettre son parfait déroulement que la zone de l'ATOL doit être travaillée et réalisée avec soin.

Hormis les voies ferrées permettant de déplacer les dirigeables et les voies de circulation des véhicules, la zone d'envol (lot 5) reste une zone végétalisée conservant au maximum l'état initial du site. L'ensemble de la zone doit avoir une végétation contrôlée variant de 15 cm, 40 cm, 60 cm à 1,00 m de hauteur.

La ressource en eau

Le dirigeable est plus léger que l'air ; lorsqu'il charge une cargaison, il doit effectivement évacuer une quantité d'eau de masse équivalente : c'est le déballastage. Les dirigeables produits à Laruscade se rendront ensuite sur leur base d'opération respective afin d'opérer dans des zones isolées.

Pour pallier les contraintes du (dé)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 récupérée (des déchets non-traitables sur place). Pour des raisons écologiques et technologiques, la compression d'hélium, consommatrice de grandes quantités d'énergie, n'est pas envisagée.

Les mesures de la pluviométrie locale permettent d'estimer à 53 000 m³ le volume d'eau récupérable par an sur le site de Laruscade. Or, le ballast d'un dirigeable représente 60 m³, soit 720 m³ pour 12 dirigeables (objectif annuel). De plus, il est envisagé de réutiliser les eaux de ballast, « en circuit fermé ». FLYING WHALES ne prévoit donc pas de stocker l'intégralité

des eaux pluviales sur site puisqu'il n'en a pas l'utilité. Les études sont en cours pour définir les volumes et la localisation des cuves de stockage.

3.3 LE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE ET LES RETOMBES POUR LE TERRITOIRE

De nombreux participants témoignent de l'importance des activités liées au projet pour le territoire. A ce titre, plusieurs contributions soulignent que le projet serait bénéfique pour l'emploi et l'économie locale. Certains participants souhaitent que le chantier et le futur projet bénéficient en priorité à l'emploi local et aux formations proposées sur le territoire.

Exemples d'avis/questions sur la création d'emplois et le développement des partenariats locaux :

Bravo !! Enfin un projet innovant, à impact positif sur le transport aérien en particulier en forêt et zones sinistrées, générateur de nombreux emplois de production dont nous manquons tant ; et qui ne s'implante pas en proximité de métropole mais dans une friche industrielle du nord Gironde. On imagine le temps et la coopération prive/public et entre territoires qu'il a fallu développer le projet ! Bravo à toutes les parties prenantes !!! Que cette concertation permette de faire connaître et encourager encore davantage le projet ! En tant que citoyenne de notre région, je soutiens à fond le projet !! (avis déposé sur le site internet, le 18/03/2023)

Ce projet est vraiment formidable au niveau de l'emploi car il a été dit que cela faisait 100 ans que plus personne ne construisait de dirigeables, ainsi le savoir-faire est à recréer totalement et donc cela représente une opportunité unique pour les habitants du territoire d'acquérir ce savoir-faire puis de le mettre en œuvre chez Flying Whales. Il n'y a pas besoin d'importer" d'ailleurs la main d'œuvre déjà qualifiée puisqu'elle n'existe nulle part. Tout le monde est sur un pied d'égalité vis à vis des qualifications à acquérir avec un avantage pour ceux qui sont déjà sur place ! Il faut favoriser le développement rapide de ce projet avant que d'autres pays ne le copient (avis déposé sur le site internet, le 15/03/2023)

Un participant se présente comme président d'une association « pour la LGV Sud-Europe-Atlantique », et explique s'être senti lurré lorsque les maîtres d'ouvrage du projet avaient présenté la création de 1500 emplois dont deux tiers étaient réservés aux entreprises partenaires du projet. Il demande un engagement sur le nombre d'emplois créés (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Une participante demande si la société FLYING WHALES a prévu de recruter des alternants et des stagiaires ? Elle demande également comment postuler (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Une participante, responsable pédagogique dans une association d'insertion professionnelle basée à St-Yzan-de-Soudiac, demande si les postes ouverts seront ouverts aux personnes en reconversion professionnelles et adaptés aux personnes en situation de handicap (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

François DUSSAULT, représentant de la société SPIE Batignolles, demande quel est le calendrier des appels d'offres qui devraient sortir à partir de 2024 (études, géotechnique, travaux...) (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Monsieur le maire de Saint-Savin demande si des actions seront mises en œuvre localement pour mobiliser les ressources humaines existantes sur le territoire, et pour transposer des compétences connexes aux activités de la filière Dirigeables ? Il évoque un sous-traitant de Dassault basé à Pugnac (à 7 km du site) qui fabrique des pièces pour l'aéronautique, les ingénieurs qui font la navette pour travailler à Bordeaux et la compétence de monteur qui pourrait être adaptée à la ligne d'assemblage des futurs aéronefs (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

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 (réunion publique, 28/02/2023)

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Le nombre d'emplois générés par les activités de la filière

Le nombre d'emplois générés par les activités de FLYING WHALES dans le cadre de ce projet a fait l'objet de plusieurs séries d'estimations et constitue bien un engagement dans le cadre du projet. Les estimations réalisées concernent non seulement le nombre d'emplois générés mais aussi leurs types. L'intérêt d'installer une activité industrielle est qu'elle est amenée à générer des emplois variés : production et assemblage, supports techniques et qualité, direction et gestion du site... Les activités sur site doivent initier la constitution d'une nouvelle filière et sont ainsi amenées à accueillir des prestataires logistique et travaux ainsi que des sous-traitants. FLYING WHALES sera amené à recruter localement sur le territoire de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde notamment pour des emplois administratifs et, pour certaines expertises, plus largement en région Nouvelle-Aquitaine, notamment au sein du bassin d'emplois aéronautiques de Bordeaux.

Le type d'emplois générés par les activités de la filière

Puisqu'elle initie une filière inédite en France, la société FLYING WHALES souhaite s'ouvrir à des profils variés en valorisant : de jeunes diplômés (BTS ou bac pro), des personnes très qualifiées à des postes similaires dans l'industrie connexes (aéronautique, navale ou BTP), ainsi que des personnes en réinsertion (au travers de CQPM – Certifications et Qualifications Paritaires de la Métallurgie – portées notamment par Aérocampus).

FLYING WHALES se rend disponible pour discuter de l'adaptation des postes aux handicaps.

Le plan de recrutement

Dans un premier temps, les besoins de recrutement sont principalement identifiés au second semestre 2024. La société a d'ores et déjà ouvert sur le site internet de FLYING WHALES des recrutements pour des profils d'ingénieurs. Si les postes ne sont pas encore ouverts, les candidatures spontanées sont possibles via le site internet et une boîte email dédiée ; elles seront étudiées.

La société FLYING WHALES recrute déjà en Gironde et veut développer le recrutement d'alternants en école d'ingénierie, BTS et bac pro, particulièrement adaptés aux métiers de production. 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.

Les premiers recrutements en Gironde concernent des profils d'ingénieurs mais la plupart des postes d'ingénieurs seront ouverts progressivement, à mesure de la conception du produit, des moyens d'assemblage et de l'interface avec les futurs bâtiments. De nouvelles fiches de poste d'ingénieurs et de techniciens seront ouverts dans l'année 2023. Par ailleurs, les lignes d'assemblage de dirigeable ne sont pas des chaînes automatisées sur lesquels les gestes des équipes sont répétitifs et cadencés.

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

Consultation des entreprises et partenariats locaux

Sur la partie ZAE, plusieurs types d'appels d'offre sont prévus. Dans un premier temps, des consultations de la maîtrise d'œuvre sont en préparation. Les appels d'offres pour les entreprises de travaux seront lancés après les études de conception.

Sur la partie entreprises, la maîtrise d'œuvre, c'est-à-dire l'équipe d'ingénierie et d'architecture qui réalise la conception des bâtiments, a été sélectionnée. Les appels d'offre travaux seront a priori lancés en début d'année 2024.

L'approche de FLYING WHALES est bien de créer des passerelles avec les industries existantes. Par exemple, dans le domaine du textile, FLYING WHALES a pu rencontrer et recruter, grâce à Aérocampus, une personne de la société Survitec.

Compétences spécifiques et partenaires potentiels

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

Exemples d'avis/questions concernant la formation :

Une habitante de Laruscade, demande si le développement de formations seront focalisés sur l'Aérocampus de Latresne, évoqué lors de la présentation et relativement éloigné du site, et propose d'ouvrir une branche au centre de formation de Reignac, plus proche du site (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Marie-Christine ROY CONSTANTIN, responsable de la formation BIA (Brevet d'Initiation Aéronautique) à l'aéroclub de Marcillac (basé à l'aérodrome de Montendre-Marcillac situé à 20 minutes seulement du site) indique que plus de 600 jeunes ont été diplômés d'un BIA à Marcillac depuis 2014 et que de plus en plus de jeunes aux alentours de Laruscade se tournent vers l'aéronautique et sont contraints de se rendre quotidiennement à l'Aérocampus de

Latresne pour se former, voire à Rochefort (le lycée Marcel Dassault propose 3 formations : système, avionique et structure), à Peyrehorade, à Saint-Médard-en-Jalles (structure) ou au CFM de Reignac (formation chaudronnerie). Elle confirme que le projet de ZAE filière Dirigeables est une belle ouverture pour ces jeunes, et espère que la filière recrutera des stagiaires de 3e, de bac professionnel, d'école d'ingénieurs, mais aussi des pilotes d'aéronefs de tourisme (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Vous pourriez aussi prendre des collégiens de 3e en stage d'observations. Nous sommes très ouverts à ce type de proposition (intervention au collège, 09/03/2023).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Localisation des formations

C'est la conception des formations et le savoir-faire identifié à l'Aérocampus de Latresne qui doit permettre aux partenaires, dont la société FLYING WHALES, de mieux adapter et concevoir les futures formations de la filière Dirigeables. Le partenariat avec l'Aérocampus concerne les futurs opérateurs de production et mécaniciens de maintenance. Un réseau local de formation devra être développé en se basant sur ce savoir-faire, pour permettre aux futurs étudiants du territoire d'en profiter.

La société FLYING WHALES est actuellement en recherche de partenaires et l'aérodrome de Jonzac a fait l'objet d'une rencontre. L'aérodrome de Montendre-Marcillac fait partie des potentiels partenaires. C'est dans l'intérêt de toute la filière de développer des cursus de formation à proximité de la future usine.

Exemples d'avis/questions concernant le tourisme industriel :

La création d'un lieu pour les « spotters » (personne curieuse souhaitant prendre des photos du site) permettant de contrôler une forme de tourisme (atelier environnement et cadre de vie, 07/03/2023).

Le point d'intérêt pour le tourisme industriel (phase de construction et d'envol) qui peut devenir une étape pour un circuit touristique (atelier environnement et cadre de vie, 07/03/2023).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Le développement du tourisme industriel

Le tourisme industriel autour de la production de dirigeable représente une opportunité pour le territoire qui peut s'appuyer sur des exemples comme l'ouverture au public des usines d'avions à Toulouse.

3.4 LE PROJET DE DIRIGEABLE DE LA SOCIETE FLYING WHALES

Lors de la concertation, la future utilisation du site dédiée à la filière dirigeable a fait l'objet de nombreuses contributions sur des thèmes variés : l'enjeu du projet dans la décarbonation des transports, le bilan carbone du projet, les applications du dirigeable, sa technologie et les risques liés.

Exemples d'avis/questions sur la décarbonation des transports :

La décarbonation du transport est mise au premier plan par les porteurs du projet, est-il possible d'accéder aux évaluations prospectives fournies par le porteur du projet pour quantifier cette information ? (avis déposé sur le site internet, le 06/03/2023)

Comment est mesuré le bilan carbone du chantier de la ZAE et des bâtiments (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Qu'est-ce qui consomme le plus de CO2 [en production ou en exploitation] ? (intervention au collègue, 09/03/2023)

Un participant signale une information erronée dans un journal local à propos de la propulsion « tout électrique » des aéronefs (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

La décarbonation des transports

Le contexte mondial de hausse de la demande de transport de fret et les engagements pris à toutes les échelles (internationale, nationale, régionale et locale) pour réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre (GES) encouragent le développement d'une solution innovante de transport de fret par dirigeable. En effet, le transport de marchandises représente environ 10% des émissions mondiales de CO2 (d'après France Stratégie), dont la moitié par le transport routier.

Pour répondre au défi de décarbonation du transport de fret, le dirigeable apporte un meilleur bilan carbone que les autres modes de transport et une solution technique nouvelle pour désenclaver les zones isolées selon plusieurs études comparatives réalisées par FLYING WHALES. Pour répondre 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. Cependant, 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.

L'électrification du dirigeable et l'utilisation de kérosène

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 de l'AESA (Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne).

L'objectif est de passer à un appareil propulsé à l'électricité, par l'intégration rapide de piles à combustibles (dihydrogène liquide). L'appareil de FLYING WHALES devra permettre, par des contraintes moins élevées du fait de son volume, d'intégrer très rapidement cette technologie en cours de maturation dans la recherche en aéronautique.

Le bilan carbone du dirigeable

Le bilan carbone est mesuré dans le cadre d'une analyse du cycle de vie, depuis la fabrication des matériaux et composantes jusqu'à la fin de vie du dirigeable, en prenant en compte également l'aménagement des infrastructures et de la création de la ligne d'assemblage. Ces analyses ont été initiées il y a 4 ans et doivent être mises à jour régulièrement ; elles permettent d'ores et déjà de réduire au maximum l'impact écologique du projet. L'impact écologique de l'appareil est principalement lié à son usage, à l'énergie consommé en opération.

Exemples d'avis/questions sur les applications du dirigeable :

Quels sont les usages et clients potentiels (des activités en Guyane ont été évoquées) ? (réunion publique, 28/02/2023)

Un participant demande comment les bucherons et les engins de découpe de bois accéderont aux zones sylvicoles isolées dans lesquelles les futurs dirigeables doivent réaliser le débardage (réunion publique de synthèse, 14/03/2023)

Un participant interroge FLYING WHALES sur la possibilité d'utiliser le dirigeable dans le cadre de la lutte contre les incendies (réunion publique de synthèse, 14/03/2023).

Un participant demande si FLYING WHALES a été sollicité pour livrer des composantes d'éoliennes dans le cadre des nombreux chantiers de parcs éoliens en mer (réunion publique de synthèse, 14/03/2023).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Sur le plan économique, FLYING WHALES a signé une trentaine d'accords préalables avec des utilisateurs finaux, qui nécessiteront des confirmations ultérieures en fonction de l'avancement du programme. A ce stade, le risque financier est connu et les garanties de développement de la filière sécurisent l'opération.

La genèse du projet liée à la filière bois

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).

Les dirigeables opéreront sur des plateaux de basse montagne, accessibles par les bucherons en véhicules légers. Les dirigeables permettront d'éviter l'aménagement de routes destinées aux grumiers, engins lourds de débardage de bois. Les dirigeables exploités par FLYING WHALES SERVICES, opéreront après le passage des bucherons et livreront les grumes de bois à des scieries.

L'étude de cas de la Guyane

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, un gain global important.

L'usage du dirigeable pour lutter contre les incendies

La solution n'est actuellement pas proposée pour des raisons techniques mais reste à l'étude, notamment parce qu'il existe un besoin important.

Le transport de pales d'éoliennes

FLYING WHALES est sollicité pour du transport de pales d'éoliennes, principalement sur des parcs terrestres, du fait des nombreuses contraintes du transport routier exceptionnel.

Exemples d'avis/questions sur l'usage de l'hélium et les risques industriels :

Un participant demande que l'utilisation de l'hélium comme gaz porteur du futur dirigeable fasse l'objet d'une « décision ferme et définitive », et que soit exclu de cet engagement l'utilisation du dihydrogène (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Où est fabriqué l'hélium et avec quelle technologie ? (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Sur la thématique écologique du projet, il demande comment l'hélium est acheminé jusqu'au site (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

En tant qu'ancien employé d'EDF dans le domaine du nucléaire, il indique que l'hélium est un gaz qui présente un risque d'asphyxie oxyprive (perte de connaissance lié à un trop faible taux de dioxygène dans l'air) au même titre que l'ammoniac produit à Ambès et dont les installations sont classées SEVESO 2. Il demande si le site sera classé SEVESO (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Une habitante de Saint-Yzan-de-Soudiac, demande, puisque l'hélium est transporté par camion et qu'il sera sans doute stocké sur site, combien de temps les habitants du territoire auront pour évacuer en cas de fuite (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Tony DUFAUT, technicien qualité, demande si les cellules d'hélium d'un dirigeable sont parfaitement étanches et comment sont compensées les éventuelles fuites en vol (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

La sécurité du site et l'usage de l'hélium

L'hélium est un gaz qui fait l'objet d'une extraction minière à destination de nombreux usages, notamment le refroidissement des appareils d'imagerie médicale. Les zones d'extractions sont situées aux Etats-Unis, au Qatar et en Russie notamment. C'est un gaz inerte et très léger : il ne génère aucun risque de pollution, d'inflammation ni d'intoxication, s'évapore très rapidement dans l'atmosphère et a un pouvoir de portance très important, d'où son intérêt pour élever un dirigeable.

Le site accueillera effectivement des installations de stockage d'hélium. Les caractéristiques de l'hélium garantissent son évaporation rapide et un risque minime pour les riverains. Le site ne sera pas classé SEVESO : les services de l'Etat, qui ont l'autorité dans ce domaine, ont déjà réalisé des évaluations et ont déjà confirmé ce point. L'hélium n'est pas non plus dans la nomenclature ICPE (Installations Classées pour la Protection de l'Environnement).

Les cellules d'hélium ne seront pas fabriquées sur site, au même titre que les autres composants. FLYING WHALES développe depuis plusieurs années avec un partenaire la technologie qui sera utilisée pour assurer justement une étanchéité maximale (néanmoins imparfaite) des cellules. La très légère fuite d'hélium sur le long terme (mesurée sur plusieurs mois voire une année) sera compensée par un remplissage, voire une purification de l'hélium dans la cellule afin de garantir des opérations en toute sécurité.

Exemples d'avis/questions sur la certification et les essais en vol du dirigeable :

Toute opération aéronautique est fortement impactée par la météo. A fortiori à propos de ballons dirigeables, dont les deux applications rentables de l'histoire sont aujourd'hui caduques. En outre, aucun précédent du programme de dirigeable cargo n'est arrivé à son terme. Quels éléments Flying Whales a-t-elle fourni à la CCLNG pour assurer la viabilité du programme au regard des conditions météo, et quels sont les plans prévus par la CCLNG pour les infrastructures prévues en cas d'insuccès du programme de Flying Whales ? (avis déposé sur le site internet, le 25/02/2023)

Quel est le périmètre et la superficie du territoire concerné par les essais en vol, pour la certification des dirigeables ? (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023)

Quel sera le nombre de vol par jour depuis le site et à quelle fréquence les dirigeables survoleraient le site ? (réunion publique, 28/02/2023)

Quels sont les risques liés aux essais en vol et les moyens de prévention mis en œuvre ? (réunion publique, 28/02/2023)

Combien d'opérateurs sont mobilisés pour naviguer chaque aéronef ? (réunion publique, 28/02/2023)

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Les certifications du dirigeable

Dans le domaine des activités aéronautiques, un grand nombre d'éléments font l'objet de certifications nécessaires pour exercer : les entreprises, leur organisation, les pilotes, les opérateurs de maintenance, leurs produits, etc. Les entreprises doivent notamment faire l'objet d'une autorisation de l'EASA (acronyme anglais de l'Agence européenne de la sécurité aérienne) de conception de produits aéronautiques sur la base d'une définition définitive du projet. L'EASA est très sensible au sujet de l'hélium et que son utilisation en tant que gaz porteur constitue pour FLYING WHALES un gage de sécurité primordial. Le dirigeable en projet présente d'autres garanties de sûreté et de sécurité : le choix d'une structure rigide plutôt qu'un ballon souple dont la forme peut changer en vol, les multiples cellules d'hélium (gaz non-inflammable) non-pressurisées qui composent la structure portante sont autant de précautions techniques prises très en amont de la conception de l'appareil. Après certification de l'EASA, ces caractéristiques ne changeront pas.

La société FLYING WHALES conçoit un aéronef à des fins commerciales et est de fait soumis aux exigences très strictes de certifications des autorités de l'aviation civiles (notamment de l'EASA, l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne). Ce sont des exigences qui ont fait de l'avion le moyen de transport le plus sûr. Avant de survoler les zones d'habitation et les voies de circulation, même en phase d'essai, Le dirigeable devra obtenir des certifications pour garantir un niveau de sûreté correspondant aux standards très élevés de l'aéronautique :

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

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.

Les différentes phases d'essais

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). Le dirigeable pourra atteindre 100 kilomètres/heure en vitesse de croisière et à altitude de croisière.

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. Après les essais réalisés à proximité du sol et la validation de certaines étapes, le dirigeable sera amené à s'élever davantage dans les airs et à voler à l'extérieur du site, notamment pour tester les performances de l'appareil. Les routes précises n'ont pas été définies pour le moment. L'appareil sera capable de faire du « vol à vue », soit d'évoluer librement dans des espaces aériens non-contrôlés comme la plupart des appareils volant de nos jours.

Les essais en vol sont prévus sur une période de 12 à 18 mois pour une durée totale en vol de 1000 heures, soit des vols de 3 à 7 heures à une fréquence moyenne d'un vol par jour au pic de l'activité, d'un vol tous les 2-3 jours pendant la phase de certification. La phase de production prévoit la production d'un dirigeable par mois, avec 2 essais de réception en vol avant départ vers sa base d'opération.

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.

L'influence des conditions météorologiques

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.

Un « domaine de vol » sera établi avec l'autorité de certification (AESAs) pour définir le nombre de jours maximal de vol en fonction des caractéristiques aérodynamiques (en France métropolitaine, 300 jours par an, selon MétéoFrance) et des limites de sécurité : FLYING WHALES estime son domaine de vol à 230 jours par an. Il compare ces modalités à celles des plannings des chantiers de construction.

Des modalités permettront à FLYING WHALES SERVICES (opérateur) de sécuriser ses missions : un centre de contrôle surveille les conditions météorologiques et reste en contact permanent avec les pilotes, qui opèrent en autonomie mais sont amenés à interrompre leur mission dès qu'un phénomène météo extraordinaire est identifié.

Exemples d'avis/questions sur la provenance des matières premières, des composants et les partenaires de FLYING WHALES :

Mme BIGOT, élue au Conseil Municipal de Laruscade, demande si, dans le cadre des partenariats évoqués avec l'Etat du Québec et la principauté de Monaco, d'autres sites d'assemblage sont prévus ailleurs qu'à Laruscade ? (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Un participant 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 (réunion publique, 28/02/2023)

Une habitante, riveraine de Saint-Yzan, demande la provenance des matières premières (réunion publique de synthèse, 14/03/2023).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Les partenaires de FLYING WHALES



Les partenaires de FLYING WHALES (Québec, Monaco) sont des actionnaires, ils ont investi de l'argent dans les activités de l'entreprise. La société FLYING WHALES a le projet de construire 3 sites de production et d'essais de dirigeables dans le monde. Le site de Laruscade permettra de fabriquer les dirigeables qui opèreraient en Europe et en Afrique ; un site au Québec produirait les dirigeables en opération sur le continent américain. FLYING WHALES recherche encore un partenaire asiatique pour opérer en Asie et Océanie. Les marchés sont à peu près équivalents : chaque site est amené à produire, à terme, une douzaine d'appareils par an.

Origine et transport des matières premières et composantes

Les composantes (structures, turbines, panneaux textiles, etc.) sont développées et fournies par une quarantaine de partenaires localisés en France, en Europe et au Canada. Il précise que la provenance de chaque matériau (composite, métal, textile, composantes électroniques) sera définie progressivement avec les partenaires afin de limiter au maximum le bilan environnemental global du projet.

Les composantes des dirigeables à assembler sur site seront dimensionnées pour être transportable par camion sans faire l'objet de convois exceptionnels. Le nombre de poids lourds amené à se rendre sur site est estimé à 10 par jour en moyenne et pourra atteindre 20 lors de pics d'activité. L'accès au site fera l'objet d'un aménagement de voirie sur la RD250 afin de sécuriser les flux de circulation. 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.

3.5 L'ACQUISITION DU FONCIER ET L'AMENAGEMENT DE LA ZAE

Certains participants s'interrogent l'organisation de la zone d'activités, le financement de la ZAE ainsi que sur l'acquisition du foncier nécessaire au projet.

Exemples d'avis/questions :

Dans le document de présentation accessible en ligne, le plan de zonage figurant sous le titre L'organisation générale de la ZAE, diffusé dans la presse et dans les dépliants mis à disposition du public dans les commerces et mairies concernées, est différent du plan figurant plus bas sous le titre Le zonage après modification. Pour quelle raison ? La CDC maîtrise-t-elle à ce jour la totalité du foncier nécessaire à la réalisation du projet FLYING WHALES ? Dans la négative, combien d'hectares lui font-elles encore défaut et combien de propriétaires sont concernés ? Combien d'habitations de trouvent-elles incluses à l'intérieur de la zone d'implantation du projet FLYING WHALES, sur des parcelles encore non acquises par la CDC ? La CDC a-t-elle adressé par écrit à tous les propriétaires de ces parcelles une offre ferme d'achat ? Dans la négative, pour quelle raison ne l'a-t-elle pas fait alors qu'elle a été dotée récemment par la région Nouvelle Aquitaine d'une très importante enveloppe financière (1.4 million d'euros) destinée aux acquisitions foncières jusqu'en décembre 2023 (Délibération CDC 20 mai 2021, Sud-Ouest, 25 mai 2021, Haute-Gironde, 31 octobre 2022) ? La CDC ayant manifesté à plusieurs reprises sa volonté de négocier rapidement l'acquisition amiable du foncier qui lui est

nécessaire, dans quels délais, à partir de ce jour, compte-t-elle adresser à ces propriétaires ses offres fermes d'acquisition ? En l'absence de propositions la CDC, ayant affirmé publiquement « ne pas souhaiter procéder à expropriation » (Haute Gironde, 18 septembre 2020), n'accule-t-elle pas aujourd'hui les propriétaires à cet inexorable processus, comme indiqué dans le compte rendu CDC 20 octobre 2022 et Sud-Ouest, 25 octobre 2022) ? La CDC a-t-elle l'intention de dédommager les préjudices causés à ces propriétaires par un attentisme et des tergiversations qui courent depuis juillet 2020 ? Comment la CDC envisage-t-elle de concilier le calendrier du projet FLYING WHALES avec la non-acquisition du foncier lui faisant défaut (Enquête publique second semestre 2023) ? Dans l'hypothèse du dépôt d'un dossier de Déclaration d'Utilité Publique, la CDC ne se trouvera-t-elle pas confrontée à l'inéluctable lenteur d'un processus qui pourrait engendrer des procédures longues et contre productives et s'étaler sur plusieurs années ? (avis déposé sur le site internet, le 15/02/2023)

La CDC devra-t-elle maîtriser la totalité du foncier nécessaire à la réalisation du projet Flying Whales avant de commencer à entreprendre les aménagements du site et la construction des bâtiments projetés ? Cette condition (maîtrise de la totalité du foncier avant travaux), figurera-t-elle expressément dans le dossier de Déclaration d'Utilité Publique et sera-t-elle indispensable pour obtenir la validation de celui-ci ? (avis déposé sur le site internet, le 18/02/2023)

Une seule maison est située sur l'emprise du projet Flying Whales. Cette maison est desservie par le Chemin du Broustier dont la municipalité de Laruscade a décidé la désaffectation, l'aliénation et la cession à brève échéance. Comment les propriétaires de cette maison auront-ils accès à leur domicile ? (avis déposé sur le site internet, le 04/03/2023)

Une participante émet des doutes à propos de la maîtrise foncière du site dans les délais annoncés (début des travaux en 2024) (atelier emploi, économie, formation, 21/02/2023).

Quels éléments sont pris en compte dans le cadre du démantèlement des bâtiments et de la fin de vie du site ? (réunion publique, 28/02/2023)

Qui finance la construction et l'exploitation des futurs bâtiments ? (réunion publique, 28/02/2023)

Quels sont les actionnaires de la SCI qui louera les terrains à la CDC ? (réunion publique, 28/02/2023)

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

Schéma d'allotissement et zonage du PLU

Le schéma d'allotissement du projet présente l'agencement des différents lots de la ZAE, des voiries (aménagées par la CDC) et des espaces naturels inclus dans le périmètre total du projet.

La carte « zonage après modification » représente les modifications apportées au plan de zonage du PLU de Laruscade dans le cadre de sa mise en compatibilité, nécessaire à la réalisation du projet de ZAE. Les nouveaux zonages US et Ns (cf. pages 32 à 35 du dossier de concertation) correspondent aux dimensions maximales des ouvrages, installations et aménagements nécessaires aux activités logistiques, d'assemblage et de mise en vol de dirigeables. La zone US s'étend ainsi sur toute la superficie des futurs bâtiments des lots 1, 2, 3 et 4 et des voiries périphériques.

Les zones d'envol (de 650m de diamètre pour le lot 5) resteront des zones végétalisées hormis les voies ferrées permettant de déplacer le dirigeable et les voies de circulations des véhicules. Ainsi, la zone Ns concerne uniquement les surfaces nécessaires aux voies de transfert de dirigeables et de circulations des véhicules.

L'acquisition du foncier et le dossier de Déclaration d'Utilité Publique

Concernant les acquisitions, la CCLNG poursuit son processus d'acquisition à l'amiable auprès des propriétaires de terrains dans l'emprise de la future ZAE au sein de laquelle on recense une maison d'habitation. Chaque situation étant différente, la CCLNG a engagé des discussions avec chacun des propriétaires dans l'objectif de parvenir à un accord entre les deux parties. A ce jour, le calendrier porté par l'industriel reste compatible avec les procédures d'acquisition menées à l'amiable. Toutefois, la CCLNG déposera un dossier de Déclaration d'Utilité Publique afin de se réserver la possibilité de recourir à des expropriations uniquement en cas d'échec des négociations à l'amiable. Le dépôt de ce dossier n'empêchera en rien la poursuite des discussions avec les propriétaires.

Accès au chemin du Broustier

L'habitation située dans le périmètre du projet ne pourra plus être accessible à partir du démarrage des travaux, prévu en 2024, au même titre que le chemin du Broustier dans sa configuration actuelle. Pour préserver l'usage qu'en ont les habitants du territoire et l'accès pour la défense incendie, le projet prévoit le dévoiement du chemin forestier à partir d'une autre piste forestière, connectée à la RD 250.

Implantation des partenaires de FLYING WHALES

FLYING WHALES et l'ensemble de ses partenaires s'implanteront dans les emplacements [lots] prévus dans le cadre du présent projet. La demande d'autorisation environnementale [NDLR : qui sera déposée à la suite de la concertation préalable] déterminera les surfaces disponibles pour développer les activités industrielles. La création ou l'extension d'une zone d'activités sont réglementées, et ne sont pas envisagées aujourd'hui.

Financement de l'aménagement de la ZAE et des futurs bâtiments

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.

Démantèlement ou reconversion des infrastructures

La CCLNG restant propriétaire et la Région étant locataire au titre du bail emphytéotique, en cas de cessation d'activité, les installations reviendraient aux collectivités qui s'entendraient sur l'avenir du site. Si le programme de FLYING WHALES, prévu sur plusieurs décennies, n'aboutissait pas, le site de Laruscade ne serait pas laissé à l'abandon : une étude de reconversion a été menée et plusieurs options sont envisagées pour adapter l'usage des bâtiments afin de répondre à d'autres besoins. En outre, les bâtiments sont conçus pour être démontables.

3.6 LA CONCERTATION

Pendant la concertation, certains participants ont considéré que l'information et la communication étaient insuffisante. A contrario, plusieurs contributeurs soulignent la transparence et la transmission des informations à la bonne compréhension du projet.

Exemples d'avis/questions :

L'enquête environnementale diligentée par Bordeaux Métropole au printemps et à l'été 2021 évoquée par Mme Laure Baudry le 21 février à St Savin de Blaye, sera -t-elle mise à disposition des citoyens pour information, où reste-t-elle confidentielle ? (avis déposé sur le site internet, le 26/02/2023)

Une participante demande si les informations présentées sont disponibles en ligne (réunion publique de synthèse, 14/03/2023).

Un participant estime par ailleurs que 4 rencontres publiques suffisent à émettre un avis favorable ou défavorable et suggère l'organisation d'un vote lors de cette réunion (réunion publique de synthèse, 14/03/2023).

Une participante, habitante de Saint-Yzan-de-Soudiac, émet un doute sur le bilan de participation aux réunions publiques, indiquant qu'aucune personne de son entourage n'a reçu le dépliant d'information (réunion publique de synthèse, 14/03/2023).

Les réponses du maître d'ouvrage et ses partenaires

La publication de l'étude d'impact

Le projet de ZAE filière Dirigeables à Laruscade est soumis à étude d'impact : il s'agit d'une étude technique qui vise à mieux comprendre les conséquences de toutes natures, notamment environnementales, d'un projet d'aménagement pour tenter d'en limiter, atténuer ou compenser les effets négatifs. La concertation préalable intervient en amont de la demande d'autorisation auprès des services de l'Etat, ainsi que de l'enquête publique. L'étude d'impact sera intégralement publiée dans le cadre de l'enquête publique qui doit se dérouler au second semestre 2023.

Dans le cadre de l'étude d'impact initiée en 2021, l'état initial a permis de nourrir les premiers éléments de contexte social et environnemental du site de Laruscade. Les pages 36 à 47 du dossier de concertation (téléchargeable depuis la rubrique « S'informer ») fournissent une synthèse de ces éléments.

La mise en ligne des informations diffusées en réunion

Les informations présentées en réunion publique ainsi que les comptes-rendus sont publiées dans un délai d'une semaine sur le site internet de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde. De plus, de nombreuses informations techniques, sur les activités de l'entreprise FLYING WHALES sont disponibles sur son site internet.

L'organisation d'un vote en réunion concernant le projet

Un vote doit être annoncé en amont d'une réunion pour qu'il soit approprié de l'organiser.

Les chiffres de fréquentation des rencontres publiques

- 60 personnes lors de l'atelier « Développement économique » ;
- 130 personnes lors de la première réunion publique ;
- 30 personnes lors de l'atelier « Intégration du projet » ;
- 24 jeunes rencontrés au collège Val de Saye ;
- 60 personnes rencontrées au marché de Cagnac.

Le dispositif de concertation et de communication

Chaque contribution est relevée, retranscrite dans les comptes-rendus et publiée sur le site internet de la Communauté de communes. Les mairies situées au sein de périmètre de la concertation ainsi que la presse est mobilisée pour relayer l'information. Malgré un boîtage qui ne s'est pas parfaitement déroulé, la diversité des moyens d'informations et d'expressions mis à disposition du public reste importante.

Une information a été publiée sur la page Facebook de Saint-Yzan et sur l'application Intramuros à la suite de remarques exprimées par les habitants lors de la première rencontre publique.

4 LES ENSEIGNEMENTS DE LA CONCERTATION PREALABLE ET MESURES RETENUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

4.1 LES ENSEIGNEMENTS TIRES DE LA CONCERTATION PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

La CDC Latitude Nord Gironde et la Région Nouvelle-Aquitaine se félicitent du déroulé de la concertation sur le projet de ZAE dédiée à la filière "dirigeables" à Laruscade, dont les échanges variés et de qualité ont enrichi le développement du projet. Cette concertation démontre que d'un projet économique peut naître un projet de territoire : elle a permis d'interroger l'ancrage du projet dans son territoire, au-delà des enjeux de développement économique.

En s'appuyant sur le présent bilan de la concertation, la CDC Latitude Nord Gironde, maître d'ouvrage, tire les principaux enseignements suivants de la concertation :

- Les préoccupations des habitants situés à proximité du site quant aux effets du projet sur leur cadre de vie : impact visuel, bruit et circulation en priorité.
- Les questionnements sur le choix du site et les effets environnementaux du projet : effet sur la faune et flore du site, la ressource en eau, la nature et la localisation des mesures de compensation.
- Les demandes de précisions au sujet de la maîtrise foncière du site et du recours à la Déclaration d'Utilité Publique.
- La forte attente exprimée en termes de retombées économiques pour le territoire, de créations d'emplois et d'accès aux formations localement. Avec des propositions de partenariats locaux pour la formation et l'insertion. Ainsi que des demandes très concrètes au sujet des modalités et du calendrier de recrutement.
- L'opportunité de développer du tourisme industriel autour du site qui sera unique par ses caractéristiques.
- L'intérêt marqué des acteurs du bassin de vie pour l'intégration architecturale du projet, considéré comme un marqueur d'innovation et une opportunité de renouveler l'image du territoire.
- Des questions relatives au fonctionnement de la technologie dirigeable, à sa contribution à la décarbonation du transport, les conditions de sécurité de navigation aérienne, le risque industriel et l'hélium, l'approvisionnement en matières premières, le bilan carbone général de la solution dirigeable.
- Le constat d'une participation au-delà du périmètre de la communauté de communes, et l'attente exprimée d'un besoin d'information et de concertation avec les habitants et les acteurs socio-économiques du territoire.

4.2 LES MESURES RETENUES PAR LE MAITRE D'OUVRAGE

Sur la base des enseignements tirés de la concertation, la CDC Latitude Nord Gironde et son partenaire la Région Nouvelle-Aquitaine, **décident la poursuite du projet d'aménagement d'une Zone d'Activités Economiques dédiée à la filière dirigeable à Laruscade.**

Les engagements du maitre d'ouvrage pour la poursuite du projet :

Poursuivre le dialogue initié avec les habitants et acteurs du territoire et l'information du public jusqu'à l'enquête publique, à travers les engagements suivants :

- **Maintenir à jour et actualiser** la rubrique dédiée au projet sur le site internet de la CdC Latitude Nord Gironde <https://www.latitude-nord-gironde.fr/une-cdc-de-projets/enquetes-publiques/>
- **Proposer une rencontre publique**, en amont de l'enquête publique, afin d'informer le public sur l'avancement du projet.
- **Informé de l'avancement et de l'actualité du projet** dans les prochains numéros du magazine de la Communauté de Communes.

Limitier les effets du projet sur le cadre de vie

La CDC Latitude Nord Gironde et la Région, s'associeront aux futures entreprises occupantes de la ZAE, dont Flying Whales pour :

- **Poursuivre la conception architecturale et la conception paysagère du site dans l'objectif de réduire l'effet visuel** des halls d'assemblage depuis la RD250 et les habitations riveraines.
- **Rencontrer les riverains** du projet avec l'architecte des futures constructions des entreprises et **proposer des perspectives d'insertions paysagères** depuis les points de vue sélectionnés, pour mieux évaluer l'impact paysager des halls d'assemblage prévus au sein de la ZAE. L'objectif est de réaliser ces rencontres en juin 2023 (sous réserve de la bonne acquisition des données géographiques LIDAR existantes).
- **Publier les données acoustiques** liées au trafic routier après la mise à jour de l'étude circulation.
- **Programmer les activités** de production de dirigeables uniquement en semaine et en journée (5h/21h). **En fonctionnement normal, aucune activité** n'aura lieu sur site entre 21h et 5h, ni en phase de certification, ni en phase de production des dirigeables.
- **Réaliser une charte avec les riverains** du site pour définir les modalités d'information et d'activités, afin de limiter les nuisances pendant la phase de chantier et l'activité du site de production.
- **Garantir la circulation sur le chemin du Broustier** dans l'emprise de la ZAE, jusqu'au démarrage des travaux.
- **Canaliser les accès routiers depuis l'échangeur de la RN10** pour les poids lourds afin de limiter les effets de la circulation dans le bourg de Saint-Yzan et les voies locales proches du site.
- **Etudier l'accès à la ZAE par les modes doux** et les transports en commun à partir du Schéma Directeur Cyclable et de l'étude d'aménagement du quartier de la gare de St Mariens-St Yzan de Soudiac,

Mener un projet vertueux en termes d'utilisation des ressources et de maîtrise des effets sur l'environnement

- **Les effets du projet sur l'environnement naturel qui n'auront pas pu être évités seront compensés.** Les surfaces de compensation sont évaluées, à ce stade, à environ 196 hectares pour les zones humides et les espèces protégées, et 185 hectares pour le défrichement.
- Effectuer 100% de la compensation faune flore dans un rayon de moins de 15 km autour du site.
- Limiter l'usage de la ressource en eau, via la **récupération de l'eau de pluie** pour les besoins de ballastage des dirigeables.
- **Limiter l'imperméabilisation des sols** avec le maintien en zone végétale de 48.64 ha sur le site du projet, soit 65 %.

Contribuer à la création d'une filière industrielle et d'emplois locaux durables.

- **Appuyer la formation locale** via les structures de formation aéronautiques de Gironde, notamment l'Aérocampus de Latresne.
- **Mobiliser les différents lieux de formation autour de Laruscade** dans le cadre de la filière dirigeable. Favoriser la formation à proximité de la CCLNG quand les conditions le permettent. Ou étudier des mesures pour accompagner la mobilité des futurs apprentis, alternants, stagiaires vers d'autres sites de formations en Gironde.
- **Accueillir des scolaires** (stages, visites...) du territoire au sein des futures activités de la ZAE (*sous réserve des conditions de sécurité du site*).
- **Rencontrer les acteurs locaux de l'insertion et la formation** (aérodrome de Aérodrome de Montendre – Marcillac ; pôle emploi ; mission locale...) pour identifier si des partenariats sont possibles.
- **Créer 300 emplois directs** à un horizon de 10 ans, au sein des activités de la ZAE. 200 emplois seront créés par Flying Whales et une centaine par les autres entreprises et prestataires au sein de la ZAE.
- **Proposer des rendez-vous locaux d'information** à destination des entreprises, commerces et des habitants en amont des recrutements et marchés de travaux/prestations, pour faciliter les candidatures du territoire au sein des futures entreprises de la ZAE.