

ZONE D'ACTIVITES ECONOMIQUES A LARUSCADE

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

*Concertation préalable
du 15 février 2023 au 15 mars 2023*

Compte-rendu de la réunion publique de synthèse - 14 MARS 2023



Introduction

L'atelier s'est déroulé de 18h00 à 20h15 dans la salle polyvalente de Saint-Yzan-de-Soudiac.

Il avait pour objectif de rappeler les grandes lignes du projet, de présenter un premier bilan de la participation du public lors cette concertation et de permettre au public d'exprimer leurs avis et demandes de précision sur les thèmes identifiés. La présence de l'architecte a notamment permis de préciser des éléments concernant l'insertion paysagères des bâtiments projetés.

La réunion a permis de réunir environ 80 participants. La réunion était suivi d'un pot, qui a permis aux participants de prolonger les échanges avec la maîtrise d'ouvrage et les intervenants.

Intervenants :

- Lydia HERAUD, conseillère régionale, Région Nouvelle-Aquitaine
- Eric HAPPERT, président de la CDC Latitude Nord Gironde
- Sébastien BOUGON, fondateur et président, FLYING WHALES
- Didier BERNARD, maire de Saint-Yzan-de-Soudiac
- Clément BARTHE, directeur des opérations, FLYING WHALES
- David BUCHET, chef de projet Développement économique, Région Nouvelle-Aquitaine
- Lise BOURDON, chargée de mission Développement économique & Aménagement, CDC Latitude Nord Gironde

Animation : Rachid LAMRINI, Systra

1. Mot d'accueil républicain

Didier BERNARD, maire de Saint-Yzan-de-Soudiac, se dit heureux d'accueillir cette réunion publique de synthèse de la concertation et signale sa volonté de continuer à bien vivre dans la commune de Saint-Yzan-de-Soudiac. Il souligne l'importance d'un tel projet pour le territoire en termes de retombées économiques et d'emplois malgré les nuisances générées. Il profite de la présence de Lydia HERAUD et de Eric HAPPERT pour son rappeler son attachement au projet structurant du RER métropolitain.

Eric HAPPERT, CDC Latitude Nord Gironde, entend la volonté du maire de conserver le bien-vivre de la commune de Saint-Yzan-de-Soudiac. Il remercie la Région et l'ensemble de la maîtrise d'ouvrage pour son accompagnement dans le projet d'aménagement de zone d'activités économiques à Laruscade. Il indique que cette réunion a pour objectif de présenter une synthèse des contributions effectuées par le public au cours de la concertation et de proposer des engagements.

Lydia HERAUD, Région Nouvelle-Aquitaine, excuse l'absence du président de la Région Alain ROUSSET et souligne son attachement à ce projet innovant. Elle rappelle l'importance de ce projet pour le territoire de la Haute-Gironde sur les volets de l'emploi, de la formation, de l'attractivité et de l'économie.

2. Présentation et objectifs de la réunion de synthèse

Rachid LAMRINI, animateur de l'atelier, présente son rôle et explique que l'objectif de la réunion est de partager collectivement l'ensemble des contributions, des suggestions et des questions émises au cours de la concertation. Il présente ensuite le déroulé de la réunion : une première partie de brève présentation du projet et des chiffres de la concertation et une seconde partie liée aux trois principaux thèmes de la concertation (environnement et cadre de vie, emploi, formation et compétences, et la technologie du dirigeable) rythmée par des temps d'échange entre chaque thème. Il indique que le diaporama diffusé et un compte-rendu des échanges seront mis en ligne sur le site internet de la CCLNG. Il présente ensuite les intervenants en tribune et interroge les participants sur leur présence aux précédentes rencontres de la concertation.

3. Présentation générale du projet d'aménagement de la ZAE et des chiffres de la participation

3.1 Le projet : contexte, objectifs et partenaires

Lise BOURDON, CDC Latitude Nord Gironde, présente les principales caractéristiques de la zone d'activités économiques : localisation, accès, emprise de la zone d'activités économiques et répartition des lots, créations d'emplois et enfin le coût du projet. Elle précise que le rôle de la CCLNG concerne l'aménagement de la ZAE (viabilisation des lots) à hauteur de 16 millions d'euros et que le site sera financé par des investisseurs privés à hauteur de 90 millions d'euros *[voir diaporama projeté, slide 6]*.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, présente les principales caractéristiques du dirigeable : dimensions, survol des sites, chargement et déchargement en vol stationnaire permettant d'utiliser l'hélium pour flotter, gaz inerte et non inflammable. Il explique que le

dirigeable peut transporter jusqu'à 60 tonnes de marchandises et compare ce mode transport à l'hélicoptère capable de transporter 5 à 6 tonnes. Il rappelle les principales applications envisagées pour les dirigeables (transport de bois, accès à des populations isolées, hôpitaux mobiles, transport de pièces lourdes) et souligne qu'il est destiné à usage de transport de marchandises *[voir diaporama projeté, slide 7]*.

Lise BOURDON, CDC Latitude Nord Gironde, rappelle le calendrier du projet *[voir diaporama projeté, slide 8]*.

Eric HAPPERT, CCLNG, précise que l'objet de la concertation concerne l'aménagement de la zone d'activités économiques nécessitant une mise en compatibilité du Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la commune de Laruscade. Il décrit ensuite le périmètre de la concertation composé de 17 communes (l'ensemble des communes de la CCLNG et 5 communes limitrophes de Laruscade). Il rappelle l'ensemble des modalités d'information et d'expression de la concertation mises à disposition du public. Il indique qu'à l'issue de la concertation la CDC latitude Nord Gironde établira un bilan de la concertation, rendu public sur son site internet, contenant les mesures tirées des enseignements de la concertation *[voir diaporama projeté, slides 10 à 12]*.

3.1 Le chiffres de la participation au 14 mars

Lise BOURDON, CCLNG, présente le bilan quantitatif de la concertation au 14 mars : 305 participants se sont rendus aux différentes rencontres de la concertation (1 réunion, 2 ateliers et 2 rencontres de proximité) et 152 contributions sont portés au compte-rendu. Elle détaille ensuite la répartition des contributions : 42% concernent l'environnement et le cadre de vie du projet, 24% la technologie du dirigeable, 27% l'économie, l'emploi et la formation et 7% concernant d'autres sujets *[voir diaporama projeté, slides 14 à 15]*.

4. Synthèse des contributions sur le cadre de vie et les effets du projet sur l'environnement

Rachid LAMRINI, animateur, présente cette seconde partie de réunion visant à synthétiser les sujets relatifs aux trois principaux thèmes évoqués au cours de la concertation. Il propose que chaque présentation de la tribune soit suivie d'un échange avec le public sur le thème abordé.

Eric HAPPERT, CCLNG, énumère les différents sujets relatifs au cadre de vie et aux effets de l'environnement sur le projet *[voir diaporama projeté, slide 16]*.

Il rappelle que l'emprise de la future ZAE était identifiée comme zone urbanisable et compatible avec les contraintes aéronautiques de FLYING WHALES. Concernant l'eau, il souligne que l'eau de pluie récoltée sur le site suffit à la future activité et qu'il n'est pas prévu de prélever de l'eau dans la Saye ou les nappes phréatiques. Il rappelle également que la méthode « éviter, réduire, compenser » a été appliquée pour la faune et la flore que les destructions seront compensées dans un périmètre autour du site.

Il s'engage à :

- rendre publique la mise à jour des études acoustiques liées au trafic estimé à 20 poids lourds par jour (10 aller-retours).
- rencontrer les riverains afin de leur présenter une vue paysagère personnalisée et à mener une étude globale de l'intégration paysagère du projet depuis Saint-Yzan.

5. Premier temps d'échange sur le cadre de vie et les effets du projet sur l'environnement

Rachid LAMRINI, animateur, rappelle les règles d'intervention du public et donne la parole au public.

Une participante, riveraine, s'interroge sur le bruit généré par les activités du dirigeable (décollage, atterrissage).

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.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, rappelle que des plans des futurs bâtiments ont été présentés lors d'une précédente rencontre. Il explique que 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. Il précise qu'à la même distance, un avion génère 112 décibels. Il indique que 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. Il invite les participants 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. Il indique que FLYING WHALES est disposé à travailler sur une charte avec les riverains afin de limiter les nuisances.
- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, explique que le dirigeable est capable de monter en altitude sans effort de propulsion, donc en consommant très peu d'énergie, ce qui limite le bruit généré au décollage.

Un participant s'interroge sur le choix du site et sur l'impact visuel des hangars, dont il compare les dimensions à celles des piliers du pont Chaban-Delmas de Bordeaux.

- **Eric HAPPERT, CCLNG**, rappelle les principales raisons du choix du site de Laruscade : la disponibilité d'une superficie importante dont une partie identifiée dans le PLU de Laruscade comme pouvant être urbanisée, la bonne desserte depuis la RN10 et la gare de St-Mariens-St-Yzan, et l'absence de contrainte aéronautique. Il indique que des perspectives seront réalisées par l'architecte en lien direct avec les riverains afin de simuler l'impact visuel des bâtiments depuis leurs habitations. Il évoque également les études paysagères qui seront réalisées afin de favoriser la végétalisation du site et l'intégration paysagère des bâtiments.

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].

Un participant, habitant de Laruscade, émet un doute sur la possibilité de recueillir et stocker 60 000 litres d'eau de pluie sur site.

- **Rémi FRICK, FLYING WHALES**, indique que 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.

Une participante, riveraine du projet, demande pourquoi les simulations de perspectives visuelles depuis les habitations n'ont pas été réalisées avant la fin de la concertation. Elle demande également si le choix du site est définitif et s'interroge sur le bruit lié à l'activité d'assistantes maternelles présentes à proximité du site.

- **Laurent GOUDCHAUX, architecte**, explique les efforts de conception architecturale qui ont permis de réduire l'impact visuel des hangars, en évoquant notamment sa forme organique et biomimétique, et l'effet « écran » des masses végétales situées à proximité des habitations. Il confirme la possibilité de réaliser chez les riverains qui le souhaitent des perspectives visuelles simulées par ordinateur grâce au programme de télédétection par satellite Lidar. Il estime à deux mois la livraison des vues aériennes fournissant déjà des perspectives visuelles intéressantes, et que le programme Lidar permettra *a priori* dans les prochains mois de réaliser des perspectives plus précises.
- **Eric HAPPERT, CCLNG**, invite les riverains intéressés par les simulations paysagères personnalisées à prendre contact avec la CDC Latitude Nord Gironde.

Un participant signale une information erronée dans un journal local à propos de la propulsion « tout électrique » des aéronefs. Il demande si des mesures de bruit ont été réalisées en amont du projet pour comparer avec des mesures ultérieures ; il fait la comparaison avec le projet de LGV, dont les mesures se sont avérées erronées. Il 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.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, indique qu'une cartographie du bruit (présentant l'état actuel) est disponible sur le site internet de la CCLNG et a été diffusée en réunion.
- **Eric HAPPERT, CCLNG**, estime qu'un vote doit être annoncé en amont d'une réunion pour qu'il soit approprié de l'organiser.
- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, explique, à propos des informations diffusées sur une propulsion électrique, que l'aéronef développé par FLYING WHALES est bien conçu en « tout électrique » mais que l'AESA n'est pas prête à certifier les solutions technologiques décarbonées (piles à combustibles) à l'heure actuelle ; il a

donc fallu adapté l'appareil pour qu'il puisse être certifié en amont sur un mode de propulsion hybride.

Une participante demande où en est la demande d'autorisation à déclaration d'utilité publique (DUP).

- **Eric HAPPERT, CCLNG**, indique les étapes de cette procédure : la CCLNG déposera une demande d'autorisation de DUP auprès de la préfecture ; une enquête publique interrogera l'opportunité de la réaliser.
- **Lise BOURDON, CCLNG**, insiste sur la volonté de négocier à l'amiable avec les riverains concernés et que la procédure de DUP n'est envisagée qu'en cas d'échec des négociations.

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.

Un participant demande pourquoi le projet n'est pas localisé de l'autre côté de la RD250, sur des terrains vagues.

- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, explique s'être tourné vers les cinq plus grandes régions françaises (Provence-Alpes-Côte d'Azur, Ile-de-France, Occitanie, Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle-Aquitaine) pour implanter le projet et rappelle les différentes contraintes liées au site. Il confirme que le maire d'Istres a souhaité accueillir le projet dès 2016. Il indique que le site de Laruscade a été proposé parmi trois sites en Région Nouvelle-Aquitaine et constituait la meilleure proposition.

6. Synthèse des contributions sur le développement économie, la formation et l'emploi

Clément BARTHE, FLYING WHALES, expose la diversité des métiers nécessaires aux activités de Flying Whales et de ses partenaires industriels (logistique, fabrication d'éléments de structure, services de maintenance, etc.), qui permettront de générer 300 emplois directs. Il explique que des parcours de formation seront mis en place localement, en lien avec la Région ; ces parcours s'appuieront sur l'expérience d'opérateurs du secteur aéronautique et seront adaptés pour répondre aux besoins spécifiques de la filière dirigeable.

Il confirme la volonté de Flying Whales de développer les partenariats localement, notamment en renforçant les liens déjà engagés avec l'Aérocampus de Latresnes et en prenant contact avec l'aérodrome de Jonzac – Montendre. Flying Whales souhaite également valoriser les contrats en apprentissage, qui favorisent l'émancipation, la formation et la sensibilisation des jeunes aux métiers aéronautiques.

Il indique qu'une dizaine de candidatures a été reçue depuis l'ouverture de la concertation. Il précise qu'un recrutement a déjà débuté et doit s'accélérer dès 2024.

Sébastien BOUGON, FLYING WHALES, rappelle que la filière dirigeable relève de procédés de fabrication inédits, soulignant que « *presque tout le monde peut candidater dès lors qu'il ou elle sera entièrement formé.e par Flying Whales* », quelque soit le métier concerné.

Il signale la crainte de l'entreprise de ne pas réussir à recruter assez de monde. Il assure qu'une campagne de recrutement active sera lancée, ainsi qu'une démarche pro-active à l'attention des lycées professionnels et écoles pour générer des vocations et un ancrage local durable de cette nouvelle industrie.

7. Second temps d'échange

Un participant, employé de l'aéronautique, se dit intéressé par le recrutement et demande des précisions sur les modalités de candidature.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, propose de récupérer dès aujourd'hui les coordonnées du participant, et invite les candidats à déposer leur CV sur le formulaire de contact présents sur le site internet de FLYING WHALES. Il assure que la candidature sera bien prise en compte et qu'un accusé de réception sera systématiquement envoyé.

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.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, rappelle la diversité des métiers de la filière dirigeable et se rend disponible à l'issue de la réunion pour discuter de l'adaptation des postes aux handicaps.

Une participante interroge FLYING WHALES sur l'arrivée potentielle de nouveaux partenaires et leur localisation.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, explique que FLYING WHALES et l'ensemble de ses partenaires s'implanteront dans les emplacements [lots] prévus dans le cadre du présent projet. Il précise que 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.
- **Eric HAPPERT, CDC Latitude Nord Gironde**, ajoute que la création ou l'extension d'une zone d'activités sont réglementées, et qu'elles ne sont pas envisagées aujourd'hui.

Une participante demande à quelle échéance est prévue le recrutement et la formation des futurs employés de FLYING WHALES.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, explique que le parcours de formation sera dispensé en amont par des établissements de formation, puis sera complété par FLYING WHALES sur des aspects spécifiques au dirigeable. Les premiers recrutements en formation spécifique concerneront des ingénieurs qualifiés en aéronautique, puis s'ouvriront courant 2024 à des profils plus variés avec formation à la clé.

Une participante, habitante de Saint-Yzan-de-Soudiac, émet un doute sur le bilan de participation aux réunions publiques, indiquant qu'aucune personnes de son entourage n'a reçu le dépliant d'information.

Elle dénonce par ailleurs la récupération de 53 000 m³ d'eau pour le ballast, qui alimenterait par ailleurs les habitants et les cours d'eau.

- **Lise BOURDON, CDC Latitude Nord Gironde**, précise les chiffres de fréquentation des rencontres publiques organisées dans le cadre de la concertation :
 - 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 »
 - 25 jeunes rencontrés au collège Val de Saye
 - 60 personnes rencontres au marché de Cavignac

Elle estime que la mobilisation du territoire a été satisfaisante, et que 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.

- **Rémi FRICK, FLYING WHALES**, explique que les 53 000 m³ d'eau évoqués plus tôt concernent la quantité d'eau maximale que la surface des infrastructures permettraient de récupérer, et que la société n'envisage pas de stocker ou d'utiliser autant d'eau. Il précise que 60m³ sont nécessaires pour remplir un dirigeable, donc 720 m³ d'eau seraient nécessaires pour remplir douze dirigeable par an (objectif annuel).

Une participante, riveraine du projet à Saint-Yzan, regrette un dispositif d'information et de communication insuffisant : elle confirme ne rien avoir reçu dans sa boîte aux lettres, et ajoute l'absence d'information sur la page facebook de la mairie de Saint-Yzan-de-Soudiac et sur l'application « Intramuros », alors que des suggestions dans ce sens avaient été émises en amont de la concertation.

- **Eric HAPPERT, CDC Latitude Nord Gironde**, regrette que le boîtage ne se soit pas parfaitement déroulé mais souligne la diversité des moyens d'informations mis à disposition du public.
- **Didier BERNARD, Maire de Saint-Yzan-de-Soudiac**, souligne qu'une information a bien été publiée sur la page facebook et sur l'application Intramuros à la suite de remarques exprimées par les habitants lors de la première rencontre publique.

8. Synthèse des contributions sur la technologie du dirigeable

Sébastien BOUGON, FLYING WHALES, présente la société FLYING WHALES, ses partenaires, ses actionnaires publics (il cite l'Etat français, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'Office nationale des forêts, le Gouvernement du Québec) et privés (il cite AirLiquide, le groupe ADP, le groupe Bouygues).

Il indique que FLYING WHALES développe deux sociétés :

- un industriel qui fabrique les dirigeables, FLYING WHALES INDUSTRY, qui s'implantera à terme sur 3 sites de production : en France, au Québec puis en Asie Pacifique.
- un opérateur destiné à exploiter les appareils. Il explique que ce modèle permet la maîtrise de l'usage de cette solution, du point de vue de la sécurité et des applications.

Il expose les principales applications du futur dirigeable et ses atouts vis-à-vis des autres modes de transport :

- prélever davantage de bois dans les zones difficiles d'accès afin de favoriser la construction bois (il évoque la réglementation internationale qui garantit une gestion durable des forêts) – il indique que cette application intéresse à la fois l'ONF et le Québec ;
- transporter des équipements industriels (pylônes électriques, etc.) et ainsi éviter le transport par route ;
- livrer des conteneurs ou des hôpitaux mobiles (développés par FLYING WHALES) pour assurer le « *désenclavement économique* » des zones habitées les plus reculées.

Il assure que la certification du futur dirigeable garantira le plus haut niveau de sûreté et de sécurité, et qu'il ne pourra voler nulle part sans être certifié au préalable.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, évoque l'évaluation des risques industriels liées aux activités envisagées sur le site. Il assure que le site ne sera pas classé SEVESO, que l'utilisation d'hélium ne présente pas de risque particulier (ni toxique, ni explosif) et que toutes les mesures seront prises pour limiter les risques induits par les dispositifs de chargement de batteries électriques et le stockage de kérosène, dont les quantités (30 tonnes) sont loin des seuils critiques de la nomenclature des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE).

Il précise également que les certifications des zones d'envol, du futur aéronef, du vol à vue, de l'utilisation d'hélium et, plus tard, des piles à combustibles (qui serviront à générer l'énergie de propulsion du dirigeable) seront réalisées en lien avec l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA).

9. Troisième temps d'échange

Une participante, riveraine de Saint-Yzan, interroge la tribune sur le nombre d'essais prévus avant la livraison du dirigeable à sa base d'opération définitive.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, indique le nombre de vols varierait au fil du temps :

- En phase de certification, le nombre d'heures de vol d'essai serait de 1000 heures réparties sur 12 à 16 mois.
- En phase de production, chaque dirigeable devrait effectuer 2 vols de 3-4 heures environ, en s'éloignant du site.
- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, précise que les essais en phase de production visent à tester l'autonomie de chaque aéronef en haute altitude (3000 mètres).

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.

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

Une participante demande quelles sont les contre-indications de vol liées aux aléas climatiques et météorologiques (vents violents), et comment ces contre-indications sont prises en compte lors des opérations.

- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, indique qu'un « domaine de vol » sera établi avec l'autorité de certification (AESA) 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.
Il explique les modalités qui 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 opère en autonomie mais sont amenés à interrompre leur mission dès qu'un phénomène météo extraordinaire est identifié. Il compare le futur dirigeable à une « *grue volante* ».

Un participant interroge FLYING WHALES sur la possibilité d'utiliser le dirigeable dans le cadre de la lutte contre les incendies.

- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, que la solution n'est actuellement pas proposée pour des raisons techniques mais reste à l'étude, notamment parce qu'il existe un besoin important.

Un participant demande comment seront acheminés les matériaux et composants du dirigeable les plus encombrants jusqu'au site d'assemblage.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, indique que 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.
- **Eric Happert, CCLNG**, précise que l'accès au site fera l'objet d'un aménagement de voirie sur la RD250 afin de sécuriser les flux de circulation.
- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, ajoute que les poids lourds accèderont au site depuis la RN10 prioritairement afin de limiter les flux en centre-bourg.

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.

- **Sébastien BOUGON, FLYING WHALES**, confirme être sollicité pour du transport de pales d'éoliennes, principalement sur des parcs terrestres, du fait des nombreuses contraintes du transport routier exceptionnel.

Une participante demande si les informations présentées sont disponibles en ligne.

- **Rachid LAMRINI, animateur**, confirme que, concernant les informations présentées en réunion publique, des comptes-rendus (dont le présent document) sont publiés dans un délai d'une semaine sur le site internet de la Communauté de Communes Latitude Nord Gironde.
- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, indique que de nombreuses informations techniques, sur les activités de l'entreprise sont disponibles sur son site internet. Il estime par ailleurs que les réunions publiques ont permis d'entrer dans le détail et que les comptes-rendus sont des sources d'informations intéressantes.

Une habitante, riveraine de Saint-Yzan, demande la provenance des matières premières.

- **Clément BARTHE, FLYING WHALES**, explique que 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 défini progressivement avec les partenaires afin de limiter au maximum le bilan environnemental global du projet.

10. Conclusion

Rachid LAMRINI, animateur, mentionne la variété des sujets évoqués lors de cette réunion et propose à la tribune de conclure la réunion.

Sébastien BOUGON, FLYING WHALES, remercie les participants pour leur présence. Il cite un projet concurrent aux Etats-Unis, mené par LTA Research et souligne la volonté de FLYING WHALES de mettre l'accent sur l'insertion paysagère des bâtiments du projet. Il invite les participants à se rendre sur le site internet de la société FLYING WHALES et à les contacter via l'adresse email disponible.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, souligne la pertinence des remarques effectuées par le public et se dit heureux d'avoir reçu autant de candidatures. Il rappelle la volonté d'inscrire l'activité de FLYING WHALES dans la durée afin d'offrir des emplois durables sur le territoire.

Lydia HERAUD, Région, souligne la forte affluence et la qualité des questions et remarques.

Éric HAPPERT, président de la CCLNG, rappelle que ce projet ne serait pas possible sans la collaboration entre les acteurs privés et publics. Il indique avoir conscience de l'impact du projet sur le paysage et souligne son attachement à la concertation permettant d'enrichir le projet. Il note également l'importante mobilisation sur les sujets de l'emploi, de la sécurité et du cadre de vie. Il annonce que de nouvelles modalités d'informations et d'expressions seront mises à disposition du public lors de la phase d'enquête publique.

Rachid LAMRINI, animateur, indique que le diaporama de présentation sera publié, ainsi que le présent compte-rendu, sur le page web de la concertation, sur le site de la Communauté de communes Latitude Nord Gironde. Le bilan de la concertation sera également publié sur le site de la CDC Latitude Nord Gironde durant le mois d'avril. Il remercie les participants et clôture la réunion.