

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 l'atelier « développement de la filière dirigeable : enjeux économiques, emplois et compétences » - 21 Février 2023



Introduction

L’atelier s’est déroulé de 18h30 à 20h30 dans la salle des Halles de Saint-Savin.

Il avait pour objectif de présenter le projet d’aménagement de zone d’activités économiques filière Dirigeables aux participants, de permettre aux participants de s’informer sur les enjeux et objectifs économiques et de l’emploi identifiés à ce stade, d’échanger et de partager leur connaissance du territoire et leurs suggestions pour développer les compétences et formations liées au projet de ZAE et plus généralement à la filière Dirigeables en Nouvelle-Aquitaine.

L’atelier a réuni une soixantaine de participants ; un chiffre important qui a amené l’assemblée à privilégier aux travaux en sous-groupes un format question-réponses. L’atelier était suivi d’un pot, qui a permis aux participants de prolonger les échanges avec la maîtrise d’ouvrage et les intervenants.

Intervenants :

- Éric HAPPERT, président de la CDC Latitude Nord Gironde
- Lise BOURDON, chargée de mission Développement économique & Aménagement, CDC Latitude Nord Gironde
- David BUCHET, chef de projet Développement économique, Région Nouvelle-Aquitaine
- Laure BAUDRY, chargée d’opérations, Bordeaux Métropole Aménagement
- Clément BARTHE, directeur des opérations de FLYING WHALES
- Joseph MARTIN-GINOLHAC, co-directeur des opérations de FLYING WHALES

Animation : Rachid LAMRINI, Systra



1. Mot d’accueil républicain

Alain RENARD, Maire de Saint-Savin, souhaite la bienvenue aux intervenants en tribune et au public présent. Il souligne l’importance de la question de l’emploi local dans son mot d’accueil et compare ce projet à celui de la centrale nucléaire du Blayais, génératrice d’emplois et d’opportunités pour le territoire.

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

2. Présentation et objectifs de l’atelier

Rachid LAMRINI, animateur de l’atelier, présente son rôle et rappelle les dates de la concertation : du 15 février 2023 et 15 mars 2023. Il présente ensuite le déroulé de l’atelier qui débutera par une présentation générale du projet avant d’ouvrir un temps de travail sur la thématique de l’emploi, des compétences et de la formation. Il précise que le diaporama diffusé et un compte-rendu des échanges seront mis en ligne sur le site internet de la CCLNG et également intégrés au bilan de la concertation, rendu public à la suite de la concertation. Il présente ensuite les intervenants en tribune. Il précise les règles d’échange et invite M. HAPPERT à prendre la parole.

3. Présentation générale du projet d’aménagement de la ZAE

3.1 Le projet : contexte, objectifs et partenaires

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

David BUCHET, Région Nouvelle-Aquitaine, précise le rôle d’accompagnement de la Région dans les domaines de l’ingénierie, des procédures réglementaires et administratives et rappelle la vocation d’accompagnement économique du territoire par la Région. Il souligne l’implication de la Région en matière d’emplois et de formations locales. Il met en avant le soutien de la Région à un projet d’industrialisation innovant.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, indique que son rôle est la responsabilité de la mise en place de la ligne d’assemblage et d’essai. Il présente la société FLYING WHALES et ses actionnaires, dont la création réside initialement sur un besoin de l’ONF (Office National des Forêts) qui souhaite débarder du bois dans des zones difficiles d’accès. Le bois étant un enjeu majeur de la transition énergétique, le projet de dirigeable de FLYING WHALES vise à réduire les importations de bois et à mieux exploiter la ressource sur le territoire national qui présente la plus grande réserve d’Europe.

Il présente ensuite les principales caractéristiques du dirigeable : survol des sites, chargement et déchargement en vol stationnaire permettant d’utiliser l’hélium pour flotter. Il indique que d’autres usages sont envisagés comme le désenclavement de zones isolées ou le transport d’hôpitaux mobiles.

Il précise que le rôle de FLYING WHALES sera de concevoir et d’assembler le dirigeable et ajoute que FLYING WHALES Services sera également opérateur des dirigeables pour les utilisateurs finaux.

Eric HAPPERT, CCLNG, ajoute que le choix du nom qui signifie "baleines volantes" fait référence à la forme et la taille du dirigeable.

Lise BOURDON, CCLNG, présente ensuite 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 et le calendrier du projet. Elle précise que le rôle de la CCLNG concerne l’aménagement de la ZAE (viabilisation des lots) à hauteur de 16 millions d’euros et que le site sera financé par des investisseurs privés à hauteur de 90 millions d’euros.

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

3.2 La filière dirigeables

Clément BARTHE, FLYING WHALES, ajoute 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 revient sur l’utilisation de l’hélium, gaz inerte, non inflammable contrairement à l’hydrogène, permettant au dirigeable de flotter dans les airs.

Eric HAPPERT, CCLNG, évoque différents intérêts au développement de la filière dirigeable et met l’accent sur la décarbonation du transport de fret. Il rappelle également le contexte socio-économique favorable à un tel projet s’appuyant notamment sur un faible taux d’emploi local.

Il présente également la démarche en cours de SCOT commun entre les communautés de communes Grand Cubzaguais et Latitude Nord Gironde dans lequel le projet de ZAE à Laruscade est inscrit comme projet structurant du territoire. Il ajoute que le projet s’inscrit également dans le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) et laisse la parole à David BUCHET pour le contexte régional.

David BUCHET, Région Nouvelle-Aquitaine, explique que des orientations stratégiques portées par la Région et ses élus ont été concrétisées par l’adoption d’un Schéma régional de développement économique, d’innovation et d’internationalisation (SRDEII) en juin 2022 en lien avec la feuille de route Neo Terra visant à développer une économie décarbonée. Il précise

que le développement de la filière dirigeable est inscrit comme projet majeur du SRDEII pour la mandature à venir. Il souligne la présence d’un écosystème aéronautique dans la métropole bordelaise offrant des opportunités pour la filière et le territoire.

3.3 Les activités au sein de la zone d’activités économiques

Lise BOURDON, CCLNG, présente les activités et les surfaces au sein de la future zone d’activités projetée sur une emprise totale de 75 hectares.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, précise que le site n’a pas vocation à fabriquer des composants du dirigeable mais à les réceptionner, les stocker et les assembler dans les lignes d’assemblage. Il indique que le dirigeable n’a pas vocation à rester sur le site mais est prévu pour aller opérer depuis des bases opérationnelles.

Lise BOURDON, CCLNG, présente ensuite les effets du projet sur l’environnement local [*voir diaporama projeté, slide 18*] et indique qu’un atelier dédié à cette thématique se déroulera le 7 mars à la salle des Halles de Saint-Savin. Elle explique que des études "quatre saisons" ont été menées afin de diagnostiquer la présence de la faune et la flore sur le site ; diagnostic nécessaire pour répondre au mieux à une logique Eviter, Réduire, Compenser (ERC). Elle précise que 16 hectares de la zone resteront préservés, que 196 hectares de compensation sont prévus pour les zones humides et espèces protégées et 185 hectares de compensation pour le défrichement.

Elle présente les enjeux paysagers du projet qui font l’objet d’un enjeu fort du projet et laisse la parole à FLYING WHALES.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, présente ensuite les enjeux en termes de bruit, de circulation et de risque industriel [*voir diaporama projeté, page 19*].

Lise BOURDON, CCLNG, évoque les retombées socio-économiques du projet pour le territoire [*voir diaporama projeté, page 20*] avec notamment la création de 300 emplois directs, 300 emplois indirects et des retombées financières de 137 millions d’euros sur le territoire régional en 10 ans.

David BUCHET, Région Nouvelle-Aquitaine, rappelle le travail mené conjointement entre FLYING WHALES et la Région sur l’élaboration des futures formations (sur le cluster AEROCAMPUS) qui permettront de qualifier la main d’œuvre.

3.3 La concertation

Éric HAPPERT, CCLNG, décrit le périmètre de la concertation composé de 17 communes (l’ensemble des communes de la CCLNG et 5 communes limitrophes de Laruscade).

Rachid LAMRINI, animateur, présente le cadre légal du processus de concertation et renseigne l’ensemble des rendez-vous de la concertation [*voir diaporama projeté, pages 22 à 24*] ainsi que la possibilité de déposer un avis ou une question sur le site internet. Il présente également l’ensemble des modalités d’information et d’expression de la concertation à disposition du public. Il indique que les interventions réalisées lors de cet atelier seront

consignées dans un compte-rendu qui sera rendu public sur le site internet et dans le bilan de la concertation. Il présente ensuite les règles du temps d’échange.

4. Premier temps d’échange

- **Un participant** pose une série de questions qu’il complète par un avis :
 - Il 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.
 - Il se présente comme président d’une association « *pour la LGV Sud-Europe-Atlantique* », et explique s’être senti leurré 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.
 - Il dénonce également l’utilisation des termes « transition écologique », qu’il considère comme un leurre et qui, selon lui, ne constitue pas un argument valable. Il évoque les vidéos de Jean-Marc JANCOVICI et se dit prêt à préciser ses arguments en fin de réunion. Il réfute notamment l’idée que le dépassement du seuil de 400 PPM de CO₂ dans l’air serait seul responsable du réchauffement climatique et considère que la perspective d’un réchauffement global est un mensonge. Il précise finalement être pour la protection de la nature mais réfute l’argumentaire présenté par la tribune.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

- Sur l’usage de l’hélium comme gaz porteur :

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.

- Sur 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 et, pour certaines expertises, plus

largement en région Nouvelle-Aquitaine, notamment au sein du bassin d’emplois aéronautiques de Bordeaux.

- **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 ?

Réponse de Clément BARTHE, 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.

- **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.

Réponse de M. HAPPERT, CCLNG :

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.

Sur 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, quel que soit l’heure et la saison. L’impact visuel sera atténué par la présence de zones boisées autour du site.

- **Sylvie NONY, radio La Clé des Ondes**, pose une série de question et complète avec un avis :
 - Elle demande où est fabriqué l’hélium et avec quelle technologie.
 - Elle demande comment est mesuré le bilan carbone du chantier de la ZAE et des bâtiments.
 - La participante s’étonne du bilan carbone positif présenté par FLYING WHALES, en évoquant la grande quantité d’énergie consommée et d’émissions de gaz à effet de serre générées sur tout le cycle de fabrication et de vie des dirigeables, et au regard de la faible capacité de fret (60 tonnes).

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

- Sur l’extraction 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.

- Sur le bilan carbone du projet

Le bilan carbone est mesuré dans le cadre d’une analyse du cycle de vie, depuis la fabrication des matériaux et composantes du dirigeable jusqu’aux opérations, 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 consommée en opération. En comparaison à d’autres types d’appareil comme l’hélicoptère, le dirigeable de FLYING WHALES émettra 10 à 20 fois moins de gaz à effet de serre, notamment parce que l’hélicoptère consomme du carburant pour s’élever et se propulser tandis que le dirigeable n’en consomme que pour se propulser.

- Sur l’argument de la transition écologique

Le projet de dirigeable a pour objectif d’accompagner la transition énergétique, par l’électrification des appareils de fret. L’objectif du projet de FLYING WHALES est de passer d’un appareil dont les turbines seront propulsées au kérosène 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.

- Sur le tonnage/la capacité de charges, en lien avec son bilan carbone.

L’objectif du dirigeable est de réaliser plus de 200 jours d’opérations chaque année, en transportant à chaque opération des charges de 30 à 60 tonnes.

- **Un participant** demande le périmètre et la superficie du territoire concerné par les essais en vol, pour la certification des dirigeables.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

Les premiers essais en vol seront réalisés au-dessus de l’aire d’envol. Le volume de protection de l’aérodrome, qui correspond aux dimensions minimales de l’aire d’envol et de sa périphérie pour assurer la sécurité des riverains lors du désamarrage/amarrage de l’aéronef, est défini avec et validé par la DGAC (Direction Générale de l’Aviation Civile). 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.

Rachid LAMRINI demande de préciser plus concrètement ces informations, en fournissant la fréquence des essais, des vols durant cette période de tests.

Précisions de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

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.

- **Une habitante** pose plusieurs questions et témoigne de sa situation de riveraine :
 - Elle demande en quoi le projet est écologique. Elle dénonce le « *saccage* » de 75 hectares de forêts, des animaux qui y vivent, ainsi que l’utilisation d’un argumentaire basé sur la transition écologique.
 - Elle émet des doutes à propos de la maîtrise foncière du site dans les délais annoncés (début des travaux en 2024).
 - Elle témoigne de son indignation vis-à-vis d’une « *belle histoire* » qu’elle considère comme destructrice de son cadre de vie, et d’une « *histoire de gros sous* » pour aménager sur des terrains naturels tandis que les habitants se font refuser des permis de construire sur leur propre terrain. Elle propose une alternative à la bétonnisation : la réhabilitation des friches industrielles, évoquant par exemple l’ancienne usine Ford de Blanquefort.

Réponse de Éric HAPPERT, CCLNG :

- Sur la prise en compte des effets sur l’environnement :

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. Cette prise en compte de la faune et de la flore a été faite, le site Natura 2000 adjacent au site a été évité et une grande partie du site lui-même restera enherbée, végétalisée.

- Sur la maîtrise foncière du site :

La CCLNG maîtrise désormais environ 80% du foncier. Elle a choisi de négocier à l’amiable avec chaque propriétaire, qui présente chacun une situation foncière différente (indivision, société, sous tutelle). Cette démarche délicate est en cours et la CCLNG a bon espoir d’aboutir, en favorisant la bonne compréhension de la démarche et une juste rémunération des propriétaires.

Rachid LAMRINI, animateur, propose d’accorder 10 minutes supplémentaires à ce temps d’échanges pour passer ensuite à une présentation des enjeux économiques et liés à l’emploi et à la formation par la tribune, suivi d’un nouveau temps d’échange spécifique à ces thématiques et d’un temps de discussion plus informel en fin de réunion.

- **Un habitant de Laruscade**, pose deux questions :
 - Il demande de compléter le calendrier d’aménagement de la ZAE par le calendrier de production des dirigeables par FLYING WHALES.
 - En s’adressant à FLYING WHALES, il demande le niveau d’avancement des levées de fond, étape indispensable pour financer ce projet.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

- Sur le planning de production des dirigeables :

La société FLYING WHALES prévoit de construire ses bâtiments et d’installer les moyens assemblages dans l’année 2025.

- Sur le financement du projet de FLYING WHALES :

Depuis la création de la société FLYING WHALES, il y a eu 3 levées de fond représentant au total 160 millions d’euros. Il s’agit d’un élément majeur du financement du projet. Par la recherche & développement sur un produit aéronautique, la société bénéficie également d’aides publiques en France et au Québec. La société a également une quarantaine de grands partenaires industriels, dont certains développent des solutions pour FLYING WHALES sur leurs fonds propres.

- **Un habitant de Bussac-Forêt** remercie les organisateurs de cette réunion qui permettent de recevoir des réponses aux nombreuses interrogations. Il 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. Sur la thématique écologique du projet, il demande comment l’hélium est acheminé jusqu’au site.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

L’hélium sera acheminé par camions. L’analyse de cycle de vie de l’appareil, c’est l’ensemble des impacts qui est mesuré : construction des infrastructures, l’énergie consommé pour le fonctionnement du site et en opération, la circulation des camions, etc. Cette analyse permet d’évaluer l’impact énergétique et environnemental et de démontrer *in fine* que le projet permet d’éviter des émissions de CO² par rapport à d’autres solutions similaires (hélicoptères).

- **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.

Réponse de David BUCHET, Région Nouvelle-Aquitaine :

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. Un réseau local de formation devra être développer en se basant sur ce savoir-faire, pour permettre aux futurs étudiants du territoire d’en profiter.

- **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 3^e, de bac professionnel, d’école d’ingénieurs, mais aussi des pilotes d’aéronefs de tourisme. Elle demande quel partenariat pourrait être développé entre l’aérodrome de Montendre-Marcillac, l’aérodrome de Jonzac (qui développe une pépinière d’entreprises) et le futur aérodrome de Laruscade.

Réponses de Joseph MARTIN-GINOLHAC, FLYING WHALES :

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.

- **Isabelle BOYER, président 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.

Réponse de Laure BAUDRY, Bordeaux Métropole Aménagement :

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.

- **Un participant** pose plusieurs questions :
 - Il demande quels sont les retours d’expérience dont disposent les porteurs de projet sur des infrastructures similaires dans le monde.
 - 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.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

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). 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.

- **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.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

Le site accueillera effectivement des installations de stockage d’hélium. Les personnes travaillant à proximité direct seront protégées des fuites, mais les caractéristiques de l’hélium garantissent son évaporation rapide et un risque minime pour les riverains.

Rachid LAMRINI, animateur, précise les prochaines étapes et procédures dont fera l’objet ce projet : la concertation préalable sera suivie d’une enquête publique lors de laquelle les éléments principaux de l’étude d’impact seront présentés au public ; les détails de cette étude seront ensuite publiés.

Il invite les participants qui auraient d’autres questions liées au cadre de vie et à la riveraineté à participer aux prochains rendez-vous de la concertation, notamment à l’atelier du 7 mars 2023 dédié au cadre de vie et à l’environnement. Il propose à la tribune de passer à la présentation du volet "emplois, formations et développement économique" du projet pour le territoire.

5. Présentation des retombées socio-économiques pour le territoire

Lise BOURDON, CCLNG, présente les principaux chiffres des retombées socio-économiques pour le territoire [voir diaporama projeté, page 27].

David BUCHET, Région Nouvelle-Aquitaine, présente ensuite les éléments clés de la filière aéronautique en Nouvelle-Aquitaine [voir diaporama projeté, page 28].

Clément BARTHE, FLYING WHALES, détaille les 300 emplois directs induits par le projet d’ici 2032 et le calendrier du plan de recrutement [voir diaporama projeté, pages 29 à 42] :

- Environ 100 emplois destinés aux opérateurs d’atelier
- Environ 60 emplois destinés aux supports à la production
- Environ 30 emplois de pilotes et d’ingénieurs d’essai
- Environ 100 emplois de gestion du site et des entreprises implantées

Il souligne que le recrutement a déjà débuté en Gironde concernant les pilotes et les ingénieurs d’essai. Il revient également sur le sujet de la formation et précise que le personnel devra être formé à certaines spécificités des dirigeables, dont la manipulation de textile de grande taille.

Rachid LAMRINI, animateur, propose au public d’ouvrir un nouveau temps d’échange spécifique au sujet de l’emploi.

6. Second temps d’échange

- **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...).

Réponse de Laure BAUDRY, Bordeaux Métropole Aménagement :

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.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

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.

- **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.

Réponse de Simon DEBEUGNY, responsable industrialisation, FLYING WHALES :

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. Dans la diversité des métiers, FLYING WHALES cherchera à recruter 3 types de profils : 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).

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

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 ; d’autres suivront. Si les postes ne sont pas encore ouverts, les candidatures spontanées sont possibles via le site internet ; elles seront étudiées.

Réponse de David BUCHET, Région Nouvelle-Aquitaine :

La concertation permet justement de recueillir les suggestions des citoyens et des potentiels partenaires afin d’imaginer des initiatives entre les porteurs de projet, les entreprises qui s’implanteront au sein de la ZAE, les structures de formations et les entreprises du territoire, afin de répondre du mieux possibles aux besoins de chacun.

- **Une participante** demande si la société FLYING WHALES a prévu de recruter des alternants et des stagiaires ?

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

La société 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.

- **Carine TUAL, habitante de Laruscade**, demande si des postes administratifs seront ouverts localement, et si des formations en interne sont prévues.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

Des recrutements sur des emplois administratifs (contrôle de gestion, d’achat, de ressources humaines) sont prévus localement pour faire fonctionner l’entreprise et le site. Des cursus de formation aux postes administratifs en interne ne sont pas prévus à l’heure actuelle, en dehors des formations de base aux process et méthodes de travail spécifiques à l’entreprise.

- **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.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

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.

- **Une riveraine** demande quels seront les postes qui pourront être pourvus localement, si des postes d’encadrement et de direction seront ouverts ou s’il s’agira uniquement d’emplois précaires, sur chaînes de production, d’intérim ou au smic.

Réponse de Clément BARTHE, FLYING WHALES :

Les premiers recrutements en Gironde concernaient bien 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 tant que responsable de production dans l’aéronautique pendant 20 ans, Clément BARTHE précise que les employés du secteur sont très attachés à leurs qualifications et à leur savoir-faire, et valorise généralement leur métier.

7. Conclusion

Rachid LAMRINI, animateur, rappelle les prochains rendez-vous de la concertation [*réunion publique le 28 février à 18h à Laruscade*] et propose à la tribune de conclure la réunion.

Éric HAPPERT, président de la CCLNG, remercie les participants pour leur présence et la variété des questions posées. Il assure des efforts fournis pour limiter les effets néfastes du

projet et pour l’améliorer sur la base des suggestions recueillies dans le cadre de cette concertation.

David BUCHET, région Nouvelle-Aquitaine, reconnaît la richesse et la diversité des questions et garantit l’écoute de toutes les contributions, notamment lors des prochaines réunions et atelier, pour enrichir le projet.

Clément BARTHE, FLYING WHALES, remercie les participants pour leur intérêt pour le projet et réaffirme sa disponibilité pour répondre aux interrogations.

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