

REPONSE AU CAHIER D'ACTEUR N°3 DE LA FEDERATION SEPANSO LANDES.

Avant-propos

Le cahier d'acteur transmis par la Fédération SEPANSO Landes présente une analyse de plusieurs enjeux liés au projet ReSTart. Le présent document n'a pas vocation à répondre de manière exhaustive à l'ensemble des points soulevés, mais vise à apporter des précisions sur certains éléments que Verso Energy souhaite compléter ou clarifier.

Précisions

3.1 Refus de prendre en compte les effets cumulés ("effet domino")

Le refus des porteurs de projet d'intégrer RYAM, Avébène et ReSTart dans une analyse de risques commune est une violation du principe d'évaluation environnementale cumulative, comme le prévoit la directive Seveso III et le Code de l'environnement.

- ⇒ ReSTart prendra bien en compte les effets domino dans son étude de dangers

3.3 Consommation d'eau insoutenable

La papeterie RYAM consomme à elle seule l'équivalent du lac de Gaube par an. ReSTart prévoit une consommation d'eau déjà jugée importante en phase de concertation, ce qui est d'autant plus préoccupant compte tenu des épisodes récurrents de stress hydrique sur le territoire.

- ⇒ Le projet ReSTart a été conçu avec une attention particulière portée à la préservation de la ressource en eau. L'objectif est que l'ensemble des prélèvements nécessaires à son fonctionnement, estimés à 180 m³/h, soient intégralement compensés par des économies d'eau équivalentes réalisées par RYAM. Cette approche vise à garantir un **prélèvement net nul** sur la ressource

3.4 Financement public sans conditionnalité

Les subventions européennes seraient versées indépendamment de la réalisation effective du projet. Aucune garantie sur la création d'emplois, la réduction des pollutions ou l'abandon partiel du projet n'entraînerait de remboursement. C'est une rupture d'équité environnementale et sociale.

- ⇒ Toute subvention accordée fait l'objet d'une convention formelle. Celle-ci encadre précisément les conditions d'attribution, les objectifs à atteindre, ainsi que les garanties et clauses de remboursement ou d'abandon en cas de non-respect. Ce cadre contractuel vise à éviter les dérives ou mauvaises utilisations de fonds publics, comme celles évoquées dans ce commentaire.

4.1 Production de e-kérosène

La priorité doit être donnée à la sobriété énergétique. À ce titre, l'usage de l'aviation devrait être réservé aux vols long-courriers ou aux impératifs de continuité territoriale. Les courts et moyens courriers devraient être limités voire interdits.

Il est impératif de distinguer les usages civils et militaires du e-kérosène. À ce jour, aucune information n'indique l'usage envisagé. L'Union européenne impose des normes strictes pour l'usage civil, mais qu'en est-il du secteur militaire ? Qui assurera le contrôle d'un usage raisonné ?

Aucune donnée n'est communiquée sur le prix de vente du e-kérosène. Les subventions publiques devront-elles également servir à rendre cette production économiquement viable ?

[...]

Ces données soulèvent une question majeure de viabilité technologique et économique : est-il raisonnable d'investir massivement dans une solution aussi coûteuse, sans garantie de compétitivité à moyen terme ?

⇒ Le **e-kérosène** (ou **eSAF**) est aujourd'hui **4 à 8 fois plus cher** que le kérosène fossile. Cette différence s'explique par le coût élevé des intrants (électricité bas-carbone, CO₂ biogénique, eau), des infrastructures, ainsi que par la nouveauté des technologies industrielles mises en œuvre.

Cependant, sa viabilité économique ne dépend pas d'une compétitivité directe avec le kérosène fossile, mais des exigences réglementaires européennes, en particulier le règlement ReFuel EU Aviation. Ce règlement prévoit des mandats d'incorporation progressifs de carburants durables dans le carburant aviation mis à disposition dans les aéroports européens.

Ainsi, l'incorporation de carburants durables devient une obligation légale, et non un choix économique. Le eSAF n'a donc pas à concurrencer le kérosène fossile, mais à répondre à une demande réglementée, croissante et nécessaire pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur aérien.

5. Mise en garde sur l'origine bois et les illusions climatiques liées au projet ReStart

Nous souhaitons apporter un éclairage supplémentaire sur la matière première du projet ReStart, les incohérences climatiques de son modèle et les risques d'illusion environnementale liés à sa promotion publique.

Bien que le projet ReStart ne soit pas présenté comme un projet directement fondé sur la biomasse, sa matière première – le dioxyde de carbone capté – provient bien d'un process industriel alimenté en bois. Il s'agit en réalité de capturer le CO₂ issu de la combustion de bois utilisé par la papeterie RYAM.

Une telle approche soulève une contradiction : à terme, il pourrait devenir économiquement rationnel d'acheminer du bois uniquement pour produire du CO₂, afin d'alimenter le procédé de synthèse du e-kérosène. Un scénario absurde mais techniquement envisageable dans une logique strictement industrielle.

Dans le monde forestier, un consensus fort existe : l'utilisation de bois pour produire du e-carburant destiné à l'aviation ou au transport maritime est une impasse. Elle ne remet pas en cause la logique destructrice de ces deux secteurs en matière climatique, et risque au contraire d'en retarder la nécessaire transition structurelle.

Les bénéfices climatiques affichés du projet ReStart apparaissent très fragiles au regard des impacts cumulés sur l'eau, les sols, la forêt et la biodiversité. Le processus technique lui-même est encore instable, expérimental et non éprouvé à grande échelle.

En l'absence de garanties économiques, environnementales et scientifiques solides, un tel projet ne devrait pas bénéficier de financements publics massifs. Et pourtant, l'orientation actuelle des politiques publiques semble faire abstraction de cette prudence de bon sens.

Nous appelons à ne pas céder à ces illusions et à dénoncer la logique de fuite en avant que constitue ce type d'approche technologique déconnectée des réalités climatiques.

⇒ Le projet ReStart est dimensionné pour s'adapter à l'émission en CO₂ biogénique de RYAM et ne demande en aucun cas d'augmenter son activité pour la fourniture en CO₂ du projet.

Verso Energy, souhaite insister sur le fait que les e-carburants disposent de et s'appuient sur des garanties scientifiques et environnementales :

- **Le GIEC les qualifie de « viables » et « prometteurs » dans son 6^e rapport :**

6^e rapport du GIEC (2023): « Decarbonisation options for shipping and aviation still require R&D, though advanced biofuels, ammonia, and synthetic fuels are emerging as viable options (medium confidence). [...] In particular, synthetic fuels are considered promising as an aviation fuel » – “Les options de décarbonisation pour le transport maritime et aérien nécessitent encore des efforts de recherche et développement, bien que les biocarburants avancés, l'ammoniac et les carburants synthétiques apparaissent comme des options viables [confiance moyenne. [...] En particulier, les carburants synthétiques sont prometteur en tant que carburant pour l'aviation ” — <https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg3/chapter/chapter-10/>

- **L'ADEME les considère comme une opportunité et les soutient à travers différents appels à projets :**

« Le développement des carburants aériens durables, et notamment des e-carburants, représente une opportunité majeure, à la fois : pour le climat, en contribuant à la réduction des émissions de CO₂ et à l'atteinte de la neutralité carbone ; mais aussi pour la souveraineté énergétique de la France, puisque nous dépendons intégralement des importations pour ces carburants aujourd'hui. » --

David Marchal, Directeur exécutif Expertises et Programmes, ADEME (extrait de la synthèse des tables rondes sur l'eSAF menées par la CNDP – [source vidéo](#))

- **T&E** ([source](#)) :
« Avec un potentiel de réduction des émissions de CO₂ de plus de 90% par rapport au kérosène fossile, l'e-kérosène est un élément clé de la décarbonation de ce secteur dont les fortes émissions devraient continuer à augmenter »

- L'académie des technologies ([source](#)) dont vous citez le rapport :
« Les carburants durables pour l'aviation, désignés par l'acronyme « SAF pour Sustainable Aviation Fuel », constituent la mesure qui contribuera majoritairement à la décarbonation de l'aviation, avec une pénétration facilitée par sa compatibilité avec les infrastructures existantes. »

Toutes ces organisations reconnues et indépendantes de Verso Energy, reconnaissent les carburants de synthèses comme un des leviers pour la décarbonation de l'aviation auquel s'ajouteront les leviers d'efficacité et de sobriété. Verso Energy est en total accord avec cette approche équilibrée utilisant ces 3 leviers. Pour plus d'informations, nous vous invitons aussi à consulter les tables rondes sur le déploiement des carburants de synthèse menées par la CNDP. (<https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-des-projets-de-production-de-carburant-daviation-durable-cad-6799>)

Conclusion

Le cahier d'acteur de la Fédération SEPANSO Landes met en lumière plusieurs points importants que Verso Energy prend pleinement en compte :

- **La maîtrise des risques industriels**, qui sera traitée avec la plus grande rigueur dans le cadre de l'étude de dangers actuellement en préparation.
- Les consommations de ressources, enjeu central pour ReStart, sont optimisées grâce à un objectif de zéro prélèvement net en eau, des choix technologiques tournés vers des refroidissements secs majoritaires, et une optimisation énergétique des procédés.
- **La robustesse scientifique de la solution**, élément fondamental pour un projet innovant de décarbonation. ReStart s'inscrit dans une dynamique appuyée par des scénarios prospectifs nationaux

La production d'eSAF repose ainsi sur des bases scientifiques solides et reconnues au niveau international. Elle constitue une solution nécessaire pour réduire les émissions du transport aérien.

Le projet ReStart est conçu pour être économiquement viable à long terme. S'il mobilise des aides publiques, celles-ci seront strictement encadrées par des conventions garantissant leur bonne utilisation.