

Projet de méthaniseur de Corcoué-sur-Logne

Atelier du 14 décembre 2021

L'outil de méthanisation

Introduction

Guillaume VOINEAU

Bonjour à tous. Bonjour à toutes. On est à la dernière réunion de nos réunions publiques et ateliers sur notre projet de méthanisation. Ce soir, on va plus travailler sur la localisation et la taille des trafics routiers. Je vais faire une première présentation, à moins que vous vouliez introduire un peu plus avant. Après, on pourra démarrer sur du travail en atelier.

Karine BESSES

Est-ce que tout le monde est déjà venu à une réunion ou est-ce que, pour certains, c'est la première réunion à laquelle vous assistez ? Qui assiste pour la première fois à une réunion dans cette phase de concertation avec la coopérative Herbauges, qui est porteur de projet ? Il y a donc juste le monsieur.

Nous nous présentons rapidement : Karine BESSES et Marine CALMET. Nous sommes garantes de la CNDP, Commission nationale du débat public. Nous avons été nommées à la demande du maître d'ouvrage pour faire un conseil auprès du maître d'ouvrage sur la concertation sur le projet. Nous avons été nommées en mai dernier et nous avons conseillé au maître d'ouvrage de réaliser une période de concertation, ce qu'il a accepté de faire en septembre-octobre. Là, on a démarré en novembre jusqu'à mi-janvier.

On l'accompagne donc dans un conseil transparent, encore une fois. On donne des conseils, mais on exprime aussi les conseils qu'on lui a donnés et on dira dans un rapport comment, selon nous, s'est passée cette concertation, quels conseils il a suivis, quels conseils il n'a pas suivis, etc. On l'enjoint aussi à ouvrir ce dialogue et prévoir des marges de manœuvre dans son projet pour que cette concertation soit utile et qu'on puisse entendre ce qui est proposé par le territoire sur ce projet.

Rapidement, je voulais quand même préciser la méthode qu'on vous a proposée. Il y a eu quatre réunions publiques et deux ateliers. Là, on est dans le deuxième atelier. L'idée est de rentrer plus avant dans les sujets, de pouvoir en faire le tour, ce qu'on n'a pas le temps de faire en réunion publique où on présente toutes les facettes du projet. C'est tellement dense qu'on n'a pas le temps de rentrer dans les détails.

Là, cet atelier est pour entrer dans les détails entre nous et pour vraiment prendre vos avis, prendre vos questionnements, vos craintes, vos solutions alternatives aussi si vous en avez. On est donc véritablement dans cette phase de dialogue plus approfondi.

Le maître d'ouvrage est à l'écoute. Il répond aussi aux questions. Il est à l'écoute pour, mi-janvier, revenir vers vous et vous présenter ce qu'il décide de faire sur son projet suite à cette concertation. Je voulais quand même rappeler cela ce soir.

Rapidement aussi – car il y a eu des questions là-dessus la semaine dernière –, pour les réunions publiques, il y a eu des verbatims. Il doit y avoir des retranscriptions fidèles, quasiment mot à mot de ce qui s'est dit dans les réunions publiques. Je ne sais pas. Vous allez nous dire où vous en êtes sur ces verbatims et sur la mise en ligne sur le site, parce qu'il y a déjà les comptes rendus, mais est-ce qu'il y a ces verbatims mot à mot ? C'était la première question que je voulais vous poser.

Puis, il y a une autre question, parce qu'on a eu beaucoup de retours ces derniers temps, ces derniers jours sur la nouvelle demande de permis de construire que vous avez déposée à la commune de Corcoué sur le méthaniseur. C'est vrai qu'on voulait connaître un peu les raisons, parce qu'il y a des collectifs, notamment le comité de vigilance de Corcoué, le Collectif vigilance méthanisation de Corcoué, mais aussi d'autres personnes qui nous ont écrit en disant : « Si on est en train de concerter, d'écouter les citoyens sur

d'éventuelles modifications du projet, comment se fait-il que l'on puisse déposer un permis de construire avant la fin de la concertation ? »

C'est vrai que le CNDP déconseille cela généralement, parce que justement, il faut que le projet puisse rester ouvert et qu'on puisse déposer le permis de construire éventuellement modifié à la fin de la concertation. Je crois que le maître d'ouvrage voulait nous dire quelque chose à ce propos, nous expliquer sur ce permis de construire.

Guillaume VOINEAU

Sur le verbatim, il y a des comptes rendus écrits qui sont faits. Après, il y a le verbatim. Tout est enregistré. Il y a le support audio qui est disponible. Là, on a l'enregistrement total de tout ce qui se dit pendant les réunions.

Karine BESSES

Il devait aussi y avoir un document écrit avec les choses mot à mot.

Guillaume VOINEAU

Pour l'instant, ce n'est pas fait.

Karine BESSES

D'accord. Ce n'est pas fait pour l'instant, mais vous avez prévu de le faire.

Guillaume VOINEAU

Le document écrit, aujourd'hui, c'est le document que l'on a...

Karine BESSES

Qui n'est pas un compte rendu fidèle, pour l'avoir moi-même lu et moi-même vous avoir fait des corrections. Ce n'est pas satisfaisant. Je vous l'ai dit. Le public l'a dit aussi. En tout cas, un certain nombre de personnes nous ont écrit pour nous dire cela. C'est vrai que c'est dommageable de ne pas l'avoir, parce que les gens ne vont pas réécouter la bande audio qui fait deux heures et demie, trois heures. Par contre, c'est plus facile de lire un compte rendu. C'est vrai que c'est le premier conseil qu'on vous a donné. Après, il y a une confusion sur le terme de verbatim avec le prestataire. Cela arrive.

Guillaume VOINEAU

Nous, on a demandé un verbatim.

Karine BESSES

Oui, un verbatim. En plus, ce sont des professionnels. Donc, ils savent ce que c'est, un verbatim. C'est ce qui est étonnant. Ce serait donc vraiment intéressant d'avoir des verbatims. Je pensais que c'était déjà engagé.

Guillaume VOINEAU

C'est engagé, mais...

Karine BESSES

Il faut un peu plus de temps. On va les avoir alors.

Guillaume VOINEAU

Déjà, on a le compte rendu deux jours après la réunion, un compte rendu qu'on appelle : « verbatim ».

Karine BESSES

Non. Verbatim, c'est vraiment du mot à mot.

Guillaume VOINEAU

Oui. On a les bandes audio qui sont disponibles. Après, s'il faudra avoir vraiment mot pour mot écrit, c'est un travail qui est encore supplémentaire, qui n'a pas été... Ma compréhension dès le départ...

Karine BESSES

Je pense que c'est important, parce que vraiment, quand les gens commencent à mettre en cause les comptes rendus parce que cela ne retrace pas finalement leurs propos, la meilleure chose est de faire un verbatim.

Guillaume VOINEAU

OK, mais on a quand même le compte rendu audio qui, lui, est formel. Tout est enregistré. Si vraiment, sur un moment, il y a une suspicion du compte rendu qui est mal retranscrit, on a le support audio qui peut confirmer si...

Karine BESSES

Ce n'est pas la même chose. Les gens ne vont pas aller... Passons à la suite. En tout cas, je pense que ce serait important, tel qu'on en avait convenu. Je pensais que c'était d'accord entre nous d'avoir des verbatims.

Guillaume VOINEAU

Oui. Nous, c'est la demande qu'on avait faite, mais...

Karine BESSES

Oui. On vous a dit que, justement, cette demande n'avait pas été bien comprise par votre prestataire. Du coup, il faudrait rectifier le tir.

Guillaume VOINEAU

Pour l'instant, on n'a pas le retour.

Karine BESSES

D'accord. Et donc, sur le permis de construire...

Guillaume VOINEAU

Pour le permis de construire, on a redéposé un permis de construire la semaine dernière ou la semaine d'avant. Je ne sais plus. C'était début de semaine dernière. En fait, on avait déposé le permis de construire en même temps que l'ICPE en parallèle, qui s'instruit. On a redonné des éléments supplémentaires pour le dossier ICPE. Sauf qu'on arrivait en date butoir du permis de construire. Cela veut dire que si on ne redéposait pas un permis de construire, en fait, c'est comme si le projet était abandonné, qu'on abandonnait le projet.

Comme on l'a expliqué aux réunions, l'objectif n'était pas d'abandonner le projet. On fait des réunions de concertation pour expliquer les fondamentaux de notre projet, tout ce qu'on a pu dire dans toutes ces réunions. On a redéposé le permis de construire à l'identique de ce qui était déposé au départ. En fait, cela nous permet de prolonger le délai de l'instruction du permis de construire étant donné qu'en parallèle, l'ICPE nous a prolongé le délai total de ces deux instructions en parallèle. C'est la simple raison du nouveau permis.

Donc, le permis est à l'identique, mis à part le merlentaire par rapport au bassin de rétention qui a été rajouté, mais autrement, le permis de construire... C'est comme si on avait rallongé le délai d'instruction du permis de construire. La seule solution de le rallonger, c'était de le redéposer.

Karine BESSES

OK. On comprend bien, mais alors, du coup, si la concertation vous amène à faire des modifications substantielles sur le projet, comment, concrètement, est-ce que cela va se passer au niveau de l'autorisation ? Est-ce qu'il va falloir que vous redéposiez ?

Guillaume VOINEAU

Ce sera un autre projet, un autre permis de construire. On a été transparent là-dessus dès le départ. L'objectif n'est pas d'abandonner le projet. Si on ne déposait pas le permis, c'est comme si on abandonnait le projet. L'instruction est en cours par la préfecture. Pour que cette instruction continue, il fallait que notre permis de construire soit toujours valable. C'est pour ça qu'on a redéposé à l'identique le permis.

Karine BESSES

On voulait passer rapidement sur cette histoire d'information. Si vous avez des remarques à faire ou des questions...

Florent CORTET, Collectif de La Limouzinière

Florent CORTET du Collectif de La Limouzinière. Une question de forme par rapport à cela. Merci d'avoir rappelé le sujet du verbatim, parce qu'effectivement, il y a des choses que l'on ne retrouve pas dans le compte rendu, qui ont été dites sur certaines réunions. Cela peut paraître à la marge, mais ce n'est pas complètement à la marge. Je réitère aussi la même demande. Je trouve cela très important.

Concernant le permis de construire et le dépôt du dossier ICPE en préfecture, on peut dire ce qu'on veut. Quand on dépose un PC, un PC modificatif, ce n'est pas une refonte globale du projet. Un PC modificatif, c'est une modification à la marge. Donc, on ne peut pas faire croire aux gens que, quand on a déposé un PC initial, le PC que l'on va redéposer quelques mois après, s'il y avait besoin de le redéposer, pourrait remettre en question fondamentalement le projet si tel devait être le cas suite à la concertation. C'est une première chose.

Sur le dossier ICPE qui est instruit par la préfecture, notamment les services de la DREAL, ils ne vont pas instruire 50 fois le dossier, les inspecteurs de la DREAL. Donc, si vous prolongez la concertation, si vous prolongez l'instruction du permis ICPE, du dossier ICPE, c'est bien pour qu'il soit instruit dans ce qu'il contient aujourd'hui. Vous n'allez pas revenir tous les deux mois ou tous les trois mois auprès de la DREAL pour apporter des éléments complémentaires. On sait très bien que les services ne sont pas non plus dimensionnés pour avoir des équipes à disposition du projet en permanence.

Guillaume VOINEAU

Il faut bien être précis. Sur l'ICPE, nous avons fourni des éléments complémentaires qu'eux nous ont demandés. On les a fournis, sauf que le temps, le délai d'instruction du dossier ICPE en parallèle du dossier de permis de construire arrivait en date butoir. En fait, le permis de construire n'est pas un nouveau permis. On a redéposé exactement le même pour repartir sur un nouveau délai. Si on a déposé un nouveau permis au lieu de faire un permis modificatif, c'est qu'on nous a demandé de déposer un nouveau permis. Benjamin.

Benjamin GREFFIER, Nature Energy

Oui. Pour préciser les choses, c'est que le dossier ICPE est annexé au permis de construire. Le permis de construire a une certaine date de validité. On nous a posé des

questions dessus. Je ne sais plus. C'était deux ou trois mois pour y répondre. Sauf qu'en même temps, on avait des questions sur le dossier ICPE. Sur ce dossier ICPE, on avait cinq à six mois pour y répondre. Le temps que l'on réponde à toutes ces questions ICPE, le délai pour répondre au permis de construire était caduc. Donc, on a dû le redéposer pour que les deux soient maintenus, soient en parallèle.

Florent CORTET

On a bien compris. Vous venez de le dire. Ils ont été maintenus.

Benjamin GREFFIER

Ils ont été maintenus.

Guillaume VOINEAU

On n'a pas abandonné le projet. Le permis est maintenu, le projet.

Florent CORTET

C'est fondamental, ce que vous dites.

Benjamin GREFFIER

Pour répondre à votre première partie de question, à partir du moment où on fait un certain nombre de modifications, même légères, sur un permis de construire, cela devient des modifications substantielles. Donc, il faut déposer un nouveau permis de construire.

Florent CORTET

On est bien d'accord. C'est pour cela que je dis que c'est fondamental et le lapsus que vous venez de faire est révélateur. On n'a pas du tout envie d'abandonner le projet.

Guillaume VOINEAU

Je l'ai toujours dit.

Florent CORTET

Il y a abandonner et pouvoir le modifier. Monsieur vient de le confirmer. Un nouveau permis de construire est nécessaire quand on commence à modifier le projet de façon non substantielle, ce qui est quand même la demande d'un certain nombre de personnes qui ont participé aux différentes réunions. Si vous n'êtes pas du tout dans cet état d'esprit, en tout cas en termes d'ouverture, cela ne sert à rien que ces concertations se fassent. On perd tous notre temps.

On a participé à des réunions publiques. On participe à des ateliers et on est en train de nous dire : « Circulez. Il n'y a rien à voir. Finalement, on déroule notre projet. On fait de l'information, mais il n'y aura quasiment pas de mods ou elles seront à la marge. » C'est comme ça qu'on l'entend.

Guillaume VOINEAU

Comme je l'ai déjà dit à d'autres réunions, on est aujourd'hui ouvert à une modification du projet, mais on attend des propositions. Cela veut dire que l'ensemble des acteurs du territoire peuvent nous proposer des alternatives, notamment – on va en parler – sur le choix du site, sur la taille du projet. On est ouvert. On attend des propositions.

Depuis le temps qu'on est en train de travailler sur le projet, on a travaillé seuls. Donc, on a ce permis de construire aujourd'hui qui est déposé et, comme je vous le dis – ce n'est pas un lapsus –, qu'on n'abandonne pas. Demain, s'il y a un consensus, des alternatives proposées en tenant la feuille de route qui permet d'avoir un projet viable, nous

déposerons un nouveau permis de construire qui correspondra à une nouvelle feuille de route. La concertation aujourd'hui sert à ça. C'est de trouver, de bien travailler sur les alternatives qu'on doit avoir à notre projet, mais en consensus avec tous les acteurs du territoire.

Karine BESSES

Ce que vous voulez dire par là quand même, c'est en consensus avec les acteurs du territoire. La concertation, vous l'avez ouverte. Il y a des gens qui sont venus. Ce sont ceux que vous voyez ce soir. Ce sont ceux que vous avez vus aux réunions publiques, mais il y a un certain nombre d'acteurs qui ne sont pas venus.

Guillaume VOINEAU

Qui sont venus et d'autres qui sont...

Karine BESSES

D'autres qui ne sont pas venus. Ce que vous nous dites, c'est que, finalement, suite à ce qu'a exprimé le public et ce que va demander le public qui a participé, il faudra encore d'autres discussions avec les acteurs qui ne sont pas venus pour statuer finalement sur les modifications du projet, etc.

Guillaume VOINEAU

Les acteurs qui ne sont pas venus ou qui ne s'expriment pas forcément sont aussi en attente du bilan de la concertation pour vraiment analyser la demande de la population. Nous, ce qu'on propose pour l'explication du projet, les fondamentaux du projet, c'est... On doit travailler là-dessus.

Karine BESSES

Donc, le travail que l'on fait n'est pas inutile.

Guillaume VOINEAU

Je n'ai jamais dit cela. Il est très utile pour que tout le monde comprenne pourquoi on propose ce projet-là.

Karine BESSES

Qu'on comprenne pourquoi, mais aussi que vous puissiez récupérer un certain nombre de solutions alternatives et autres que vous allez pouvoir retravailler derrière, y compris éventuellement les acteurs du territoire.

Florent CORTET

Solutions alternatives, mais aussi...

Karine BESSES

La petite règle... Pour prendre la parole, il faut lever la main. Je vous laisse continuer vos propos parce qu'on est dans une discussion, mais c'est vrai que...

Florent CORTET

Juste pour finir – parce que je ne vais pas mobiliser la parole évidemment –, simplement, quand on dit : « propositions », chacun comprendra que c'est très compliqué pour les gens qui ne sont pas sur ce dossier de faire des propositions. On l'a bien vu sur la réunion de la semaine dernière. Ce sont des discussions qui sont très, très techniques. À un moment donné, quand on nous abreuve de milliers de chiffres sur le bilan carbone, etc.,

très bien. On les reçoit, mais qu'est-ce que vous voulez qu'on vous fasse comme propositions ?

Il faut surtout entendre nos inquiétudes, entendre nos préoccupations, entendre nos demandes et voir comment vous allez y répondre. Après, attendre de nous qu'on vous fasse des propositions concrètes sur un certain nombre de choses, vous savez très bien que c'est impossible. Vous discutez avec n'importe quel industriel. Quand il vous présente un dossier, quand on n'est pas dans le processus industriel, c'est très complexe. Donc, on sait que le jeu est biaisé d'avance, de faire des propositions qui soient faciles à porter et du coup à recevoir. C'est la limite de l'exercice. Il ne faut quand même pas que l'on se trompe.

Karine BESSES

Tout à fait, mais vous pouvez faire des propositions plus globales.

Guillaume VOINEAU

Vous avez vos interrogations. Par contre, il y a des personnes plus qualifiées qui, elles, sont en mesure de comprendre les enjeux, les chiffres et de faire des propositions alternatives.

Karine BESSES

Ceci dit, c'est quand même à vous, porteur... Et ça, je l'ai déjà dit en réunion publique. Le public – c'est ce que disait Monsieur – vous fait un certain nombre d'interrogations, pointe des choses, des craintes, etc. C'est quand même aussi à vous de venir avec des propositions qui répondent à ça. Vous êtes aussi « responsables » de votre projet et c'est aussi à vous d'apporter un certain nombre de réponses et de solutions.

Une prise de parole de Monsieur rapide. On est sur la forme et la méthode. On n'est pas sur le fond du sujet, là.

Un intervenant, Collectif vigilance méthanisation Corcoué

On n'est pas sur le fond du sujet. On est juste avant. C'est la préface.

Karine BESSES

OK.

Le même intervenant

J'ai préparé un texte pour bien orienter ce qu'on a vécu pendant toutes ces semaines.

« Monsieur VOINEAU, Monsieur BRECHET, ainsi qu'à tous les membres de MéthaHerbauges, au nom de CVMC, je souhaitais intervenir aujourd'hui pour vous faire part de notre étonnement.

Nous avons participé avec bienveillance et essayé d'échanger avec vous. Lors de ces quatre réunions et ces deux ateliers, vous n'avez cessé de nous dire que vous souhaitiez travailler avec les élus, la population, avoir des échanges constructifs. Des questions, des inquiétudes, aussi bien sociétales, de sécurité sur nos routes ou sur le site, la compensation des zones humides ou la souveraineté alimentaire, le risque et les dangers du digestat, le risque d'appauvrissement des terres, sujets omniprésents, mais aussi sur la distance incompréhensible de trajet sur les routes des pays de Retz et du nord Vendée, mais vos réponses ne laissent aucune place à l'éventualité d'une autre vision de la méthanisation sur notre territoire. Cela sonne faux, même si je pense personnellement que vous êtes convaincus de ce que vous dites. C'est pourquoi nous nous posons des questions. Est-ce vraiment vos réponses ou celles de Nature Energy ?

Vous avez organisé un semblant de concertation, mais c'est vraiment contraints et forcés que vous avez été amenés à solliciter le CNDP. Lors de ces réunions menées

tambour battant, quatre en une semaine, dont deux loin du site de Corcoué, puis deux ateliers, vous n'avez cessé de nous répéter que vous n'aviez pas de terres et que c'était aux élus de vous en proposer, élus sur lesquels vous renvoyez un fait pour porter une responsabilité qui n'est pas la leur, élus sur lesquels vous vous êtes même acharnés.

Vous criez haut et fort que vous avez déjà modifié votre projet et que vous continuerez à le modifier au fur et à mesure des réunions. Tout cela n'était que du vent, de la poudre aux yeux. Jamais vous n'avez réellement répondu aux questions. Pire, vous nous avez dit lors d'une réunion que c'était votre projet et qu'il était le mieux pour tous. Est-ce vraiment pour tous ou pour une minorité d'entre vous ? Sans oublier la part belle, 49 %, pour des fonds de pension étrangers, américains et anglais, qui ne connaissent pas les pays de Retz et encore moins Corcoué-sur-Logne.

Comme vous l'indiquez régulièrement, vous êtes à l'origine ou à la genèse de ce projet industriel gigantesque XXL en train de semer le trouble, la zizanie au sein même des familles, entre agriculteurs et dans la population, tout cela au nom du progrès ou au nom de l'opportunisme financier.

Si vous aviez écouté ce qui est dit lors de ces réunions, vous auriez compris que les participants étaient avec les agriculteurs et pas contre les agriculteurs, mais contre votre projet, qui, pour nous, reste un projet à 680 000 tonnes, même si vous vous en défendez. Qui peut croire un seul instant que vous n'y mettez que 498 000 tonnes, alors que vous pourriez en ajouter 190 000 supplémentaires, ce qui constituerait une manne financière supplémentaire non négligeable ?

Votre projet n'a pas changé. Il est resté le même qu'au début. Vous avez indiqué que vous prendriez tous les agriculteurs qui frapperaient à la porte. Alors, ne nous dites pas que vous écoutez les citoyens. Vous n'écoutez que les sirènes de cette opportunité financière par le soutien de l'État, soutien que nous allons tous payer avec nos impôts.

Ce n'est pas un projet de territoire, mais le projet de quelques-uns. Comment peut-on avoir une confiance aussi aveugle en Nature Energy, 49 % des parts ? Chacun sait qu'ils commenceront par récupérer leurs dividendes, mais pour eux, ce ne sera pas autant de tracteurs dans les champs ou en avoirs, comme vous nous le dites. Non. Pour eux, ce sera en argent, du vrai argent. S'il n'y en a pas assez, ils vous pousseront pour que ce soit encore plus rentable pour eux. Que ferez-vous ? Rassembler les bovins ? Plus de végétaux ? Quelle sera votre solution ?

Si nous indiquons tout cela, c'est que vous n'avez même pas eu l'honnêteté ou la décence d'attendre la fin du débat, ni le rapport de Madame BESSES et Madame CALMET pour demander un nouveau permis de construire à la mairie de Corcoué, permis qui, pour la deuxième fois en un an, a été voté en Conseil municipal hier soir, lundi 13 décembre, avec un nouvel avis défavorable à l'unanimité. Vous n'êtes pas dans la transparence, mais dans le mensonge depuis le début. Comment alors, sur ces territoires, peut-on vous faire confiance ? » J'ai presque terminé.

« Beaucoup se sont prononcés officiellement contre votre projet – pour rappel, la Région, les départements de Loire-Atlantique et de Vendée, la plupart des élus du territoire, le Sénat et même la FDSEA du Maine-et-Loire –, mais vous restez droits dans vos bottes comme si vous n'entendiez rien. Écoutez ce que vous dit la population avant qu'il ne soit trop tard. Tout le monde aura à y gagner.

Le CVMC est le premier collectif à s'être organisé pour discuter avec vous, mais d'autres se mettent en place. La lutte s'organise contre votre projet. Il est encore temps pour vous de faire marche arrière. Nous allons rester pour vous écouter ce soir, mais nous ne croyons pas que vous vouliez vraiment discuter. » Merci.

Karine BESSES

Il y a des réponses qui ont été apportées dans la discussion d'avant. Est-ce que vous voulez réagir rapidement peut-être ?

Guillaume VOINEAU

Je n'ai rien à réagir. Toutes les questions ont déjà été traitées dans les ateliers. On a déjà répondu. Maintenant, si on ment... Nous, on est droits dans nos bottes. On sait pourquoi on est là aujourd'hui. Pas de problème.

Karine BESSES

Ce qu'on peut dire, c'est aussi donner rendez-vous mi-janvier. Le maître d'ouvrage... Vous verrez à ce moment-là concrètement ce qu'il en est, ce qu'il a entendu et ce qu'il propose.

Guillaume VOINEAU

Il faut qu'on soit bien clair. Il y a une part de la population qui est prête à travailler pour un consensus et il y a une partie de la population qui est dans l'opposition et qui ne veut pas faire de projet. On sait très bien qu'il y a des gens qui n'ont jamais de projet. Cela fait partie de la démocratie.

Karine BESSES

En tout cas, ces personnes sont là et ont apporté aussi leurs arguments et des éléments au débat – on les en remercie aussi – tout au long de ces soirées. Elles sont venues, ont participé, ont beaucoup apporté d'eau à votre moulin quand même également et sont aussi représentatives d'un certain nombre de personnes sur le territoire et de riverains, etc. C'est aussi intéressant de pouvoir écouter...

Guillaume VOINEAU

Je vous l'ai dit. Quand la SNCF a fait passer les rails de train, tout le monde n'était pas d'accord, mais les rails ont été mis quand même et il y a des gens aujourd'hui qui sont contents d'avoir des trains.

Karine BESSES

Madame, une dernière prise de parole rapidement, parce qu'il faut qu'on passe à la suite.

Jacqueline FRABOUL, Collectif vigilance méthanisation Corcoué

Madame FRABOUL de Corcoué. Je suis étonnée que vous n'ayez pas fait appel à des sociologues, qui vous auraient facilement expliqué que le projet ne peut pas avoir lieu. Notre territoire a une histoire assez particulière, comme toutes les régions. On n'est pas au Danemark. On est Vendée-Bretagne, avec une histoire très forte, de la solidarité et surtout des gens qui, au travers de leur histoire... On ne peut pas leur raconter de balivernes. C'est vraiment un territoire où on ne peut pas... Je peux vous raconter après au niveau de l'histoire.

Dans ce projet, il y aura des gagnants et des perdants. Pour qu'un projet soit valable, il faut que ce soit gagnant-gagnant, avec des concessions évidemment de toutes parts. Là, il y aura des Danois gagnants et le territoire perdant. Donc, ce projet ne peut pas avoir lieu.

Je vais rebondir un peu sur ce que vous disiez sur une partie de la population. J'ai lu dans les textes d'Herbauges – cela m'a vraiment heurtée – : « la réaction des citoyens alimentée par la peur ». Perso, je n'ai pas tellement peur pour ma vie quotidienne et on m'a traitée de couarde. Donc, j'ai été un peu heurtée. C'est ce qui est écrit dans vos écrits. J'ai repris exactement vos écrits. Je peux vous les envoyer si vous voulez et les stabiloter même. C'est écrit. C'est une déclaration de Monsieur BRÉCHET.

La deuxième phrase est : « Le danger est lié à une minorité qui ne souhaite pas s'installer dans l'écoute et le dialogue et qui s'oppose aux projets quels qu'ils soient. » Donc, là, ça m'a un peu heurtée. J'ai été élevée dans une famille où il y a du dialogue, où il

y a du progrès. Votre exemple de la SNCF me semble un peu caduc. Dans le collectif, nous ne sommes pas forcément opposés à la méthanisation, quel que soit le projet.

Guillaume VOINEAU

Vous avez un exemple, l'entreprise Amazon qui a voulu s'implanter en Loire-Atlantique. Tout le monde n'est pas opposé à acheter des produits sur Internet, mais il y a des gens qui sont opposés à l'installation d'Amazon. C'est pareil. On a le même débat. Il y a des projets. Il y a des oppositions. Il y a des gens qui sont dans la concertation, dans la construction et il y a des gens qui sont opposés, mais dans les propos...

Jacqueline FRABOUL

Je rebondis sur ce que vous dites tout de suite. Gagnant-gagnant. Peut-être, avec Amazon, il y a des gens qui vont gagner parce qu'ils vont pouvoir vendre leur produit. Nous, dans la méthanisation, gagnant. Mais nous, au niveau de la population, qu'est-ce que l'on a à gagner ? Rien du tout.

Guillaume VOINEAU

Vous pouvez avoir à disposition du gaz naturel pour mettre dans votre voiture, pour chauffer votre maison.

Jacqueline FRABOUL

On aura une pompe à Herbauges alors.

Guillaume VOINEAU

Bien sûr.

Jacqueline FRABOUL

C'est merveilleux, mais je viens d'acheter une diesel.

Guillaume VOINEAU

Il faut penser aux générations futures aussi, Madame.

Karine BESSES

On va passer à la suite. Ce que je retiens, ce que dit Madame, c'est que ce sont des personnes qui habitent sur le territoire, qui ont une vision aussi de ce qu'elles veulent vivre sur leur territoire, etc. Ce n'est pas que par peur. Ils ne sont pas contre tous les types de projets de méthanisation. C'est cela que je retiens par rapport aux propos qu'elle a pu citer. C'est vrai que c'est intéressant de rectifier cela.

Guillaume VOINEAU

On a cité des gens qui peuvent avoir peur, mais on ne visait pas forcément Madame. Mais c'est sûr qu'il y a de la population qui a peur de tout. Je vous rassure. On peut vous présenter des sociologues qui vont vous montrer les bienfaits de la méthanisation et de ce type de projet.

Jacqueline FRABOUL

Je parlais des sociologues qui se penchent sur la mentalité du territoire.

Guillaume VOINEAU

On en a déjà parlé dans les ateliers : souveraineté alimentaire. Il y a plein de choses. Là, la sociologie est très importante. Est-ce qu'il faut maintenir l'agriculture de notre

territoire pour nourrir notre population française ou alors la laisser disparaître et faire importer de la nourriture d'ailleurs ? Vous prenez l'exemple de la volaille aujourd'hui.

Karine BESSES

On ne va pas pouvoir appréhender comme cela toute la soirée.

Guillaume VOINEAU

À un moment, il faut quand même remettre la réalité en face. En France, on s'oppose aux volailles...

Karine BESSES

On va passer...

De la salle

Laissez-le parler.

Guillaume VOINEAU

Deux secondes, parce que le Monsieur a parlé pendant cinq minutes.

De la salle

Vous avez laissé parler avant.

Karine BESSES

Vous voulez animer à ma place peut-être la réunion. Je pense que nous allons nous débrouiller pour animer la réunion. Dans cette réunion-là, avant tout, le maître d'ouvrage est là pour écouter le public. C'est pour cela effectivement que je laisse parler le public.

Guillaume VOINEAU

Attendez. Deux secondes.

Karine BESSES

Le maître d'ouvrage s'est largement expliqué pendant les réunions publiques et continue à largement s'expliquer. C'est à nous de gérer l'animation. Je vous en remercie.

Guillaume VOINEAU

S'il vous plaît, quand même, on a laissé parler Monsieur.

Karine BESSES

Oui, mais vous êtes là pour écouter le public. Je vous le rappelle. C'est cela, le principe d'une concertation.

Guillaume VOINEAU

J'écoute et je réponds. C'est quand même important – on en a déjà parlé dans les réunions publiques – de savoir dans quelle situation on est aujourd'hui. Sur l'exemple de dire : « Vous ne comprenez pas et vous prenez des sociologues pour comprendre la réalité du territoire », moi, ce que je vois en tant qu'agriculteur, c'est qu'aujourd'hui, en France, on s'oppose à un modèle d'élevage, notamment en volaille, quand il y a trop de volailles dans le même bâtiment. On s'y oppose et, aujourd'hui, on importe 70 % de nos poulets. Comment sont élevés nos poulets ? Ils ne sont pas élevés comme ils sont élevés en France.

Donc, la sociologie, je suis bien d'accord, mais qu'on soit droits dans nos bottes quand même. Dans le projet qu'on a là, on ne veut pas de ce type de projet pour produire de l'énergie verte. Eh bien, continuons à rouler au diesel. On l'expliquera aux futures générations. J'en reste là.

Karine BESSES

On a entendu vos propos. Pendant les réunions publiques, vous l'avez dit et je pense que c'est tout à fait légitime. Il n'y a pas de problème. On voulait faire rapidement un retour sur la dernière fois, très rapidement, sur ce qui a été produit la dernière fois. On a pris en main un peu vos post-its et les productions que vous avez pu faire. C'est juste revenir vraiment une minute sur la production de la dernière fois.

Marine CALMET

Merci. On va donc, pour ceux qui n'étaient pas là, faire un court résumé. Pour vous rappeler en deux mots, la semaine dernière, l'atelier était autour de la question de l'opportunité du projet. On était dans une question qui visait notamment la question du climat, du bilan carbone, mais aussi du modèle agricole. Comme on vient de le soupeser encore aujourd'hui, il y a des questions qui se posent et des appréciations qui s'opposent.

Sur les avis en opportunités qui étaient plutôt négatives, c'était justement une attention toute particulière aux dérives qui sont possibles dans la méthanisation et la mise en exergue du fait que, justement, depuis l'apparition de la méthanisation, on parle de déchets, alors qu'avant, ces déchets étaient considérés comme une manne et ont toujours été considérés comme une manne dans les champs.

Il y a une interrogation quant à l'utilisation correcte du digestat et la protection des sols, la préservation de la qualité des nappes phréatiques et la prévention des impacts sanitaires.

Il y avait également une attention toute particulière qui avait été portée à la question de la préservation du modèle agricole régional et du fait de penser à taille humaine pour préserver l'équilibre entre les différents types d'agriculture également, prendre en considération la concurrence, notamment avec la question du maraîchage, et protéger les emplois locaux.

Dans les opportunités positives du projet, il avait été évidemment évoqué la question du stockage du CO₂, la préservation de la qualité des sols, mais aussi une utilisation du digestat qui permettait de limiter l'utilisation d'engrais chimiques et l'optimisation des effluents pour également éviter des nuisances olfactives.

Avait été également soulevée la question très importante, dans le cadre du modèle agricole, de la pérennité des élevages, de la survie du modèle agricole et de la transmission des exploitations, avec évidemment énormément de personnes issues du milieu agricole qui avaient soulevé ces questions comme étant très importantes à leurs yeux et y voyant forcément une opportunité pour eux, mais aussi pour le modèle en général.

Nous avons dans un deuxième temps tenté de mettre en évidence des alternatives, pour ou contre le projet. D'abord, j'avais entendu et noté une question qui tenait plus à un moratoire national dans l'idée de dire : « On dirait que cela part un peu dans tous les sens. Bloquons maintenant pour éviter justement un développement anarchique et incontrôlé. »

Puis, la volonté, au lieu d'aller vers un prix finalement à la méthanisation, pour venir soutenir indirectement le modèle agricole, finalement, l'idée plutôt d'investir dans une hausse du prix de la viande et du lait pour soutenir l'agriculture sans aller vers la méthanisation. Voilà les différentes alternatives.

Il y a évidemment la question de la taille du méthaniseur, mais ça, ce sera vraiment la question d'aujourd'hui. La semaine dernière, on a évoqué un peu tout pêle-mêle. Parfois, c'était un peu difficile à gérer justement.

Dans les alternatives pour, c'est-à-dire en soutien, il y avait la question qui avait été évoquée, c'est-à-dire que travailler avec des méthaniseurs existants plus petits n'est pas possible, car ils sont trop petits, pas intéressés par les lisiers. Ils veulent des cultures, et non justement des effluents d'élevage. Il y a du coup un problème, puisque quand on parle d'un gros méthaniseur, il y a un blocage, mais quand on dit : « Du coup, est-ce que, si on en faisait plein de petits, ça passerait aussi », il y a un blocage.

Donc, on voit bien qu'il y a vraiment une question d'opportunités, d'alternatives, de construction d'un projet commun et c'est pour ça qu'on est là, c'est-à-dire pour mettre en lumière aussi ces problématiques. On peut dire évidemment qu'on reste dans le *statu quo*, qu'on ne fait rien, mais on peut aussi mettre en lumière des problèmes de cohérence, à la fois pour, contre, etc.

Donc, on va reparler de la proposition de construire et d'écrire collectivement une charte pour s'engager sur ces principes respectueux du modèle agricole, qui est à l'origine du projet, et ensuite, ce cahier des charges. La semaine dernière, vous parliez d'un cahier des charges qui s'appliquait notamment à vos agriculteurs, qui comprenait 150 jours de pâturage, je crois, etc., et qui, à vos yeux, justifiait qu'on n'allait justement pas dérégler le modèle agricole.

Voilà. Il y a plusieurs choses. Il y a énormément de choses qui ont été abordées la semaine dernière en deux heures et demie de temps. Je vous propose qu'aujourd'hui... Nous avons vu la partie bilan carbone, la partie climat, la partie modèle agricole. Les questions sont toujours un peu en suspens. On voit bien que c'est encore assez difficile à trancher, ces questions-là.

Du coup, aujourd'hui, l'objectif de cet atelier, c'est de parler notamment de la localisation, de la dimension et des questions qui touchent au transport. Je vais donner un temps d'introduction au porteur de projet pour présenter les enjeux autour de la taille, pour que vous rentriez dans le détail sur pourquoi cette taille, pourquoi avoir choisi cette dimension. Est-ce que vous pourriez nous donner notamment des éléments de repère par rapport à des méthaniseurs de taille similaire ou de taille inférieure ? Je serais aussi très intéressée de savoir. Vous l'avez évoqué. Peut-être que l'on peut rentrer plus dans le détail. Pourquoi ne pas choisir des petits méthaniseurs ?

Aujourd'hui, je pense que cela a besoin d'être compris aussi. On l'a un peu évoqué la semaine dernière, mais c'est que vous réexpliquiez dans le détail cette question du méthaniseur et de sa taille pour qu'ensuite, on puisse avoir un temps de discussion, qu'on revienne, si vous avez des questions, sur ces propositions-là et qu'on mette – ce sera notre rôle – vos avis sur ces paperboards pour essayer de cartographier ce qui coince et essayer ensemble d'aboutir... Je ne dis pas que l'on va atteindre un consensus. Je pense que ce serait complètement utopiste de penser cela. En revanche, c'est que l'on ait une cartographie claire des avis de chacun pour qu'on voie aussi l'opposition.

On l'a déjà eu la semaine dernière, c'est-à-dire qu'il y a un moment de la réunion la semaine dernière quand même où vous aviez dit que vous aviez aussi un autre projet de méthaniseur, parce qu'il y a une partie de la production que vous n'allez pas mettre dans le méthaniseur de Corcoué. Vous envisagez de construire un autre méthaniseur pour utiliser ce lisier, ce fumier que vous n'allez pas mettre dans le gros méthaniseur de Corcoué. Là aussi, cela a soulevé des questions et c'est intéressant, parce que du coup, on se rend bien compte que, gros méthaniseur ou petit méthaniseur, les questions sont vraiment là. Donc, je vous laisse la parole pour que vous puissiez présenter rapidement les enjeux autour de la taille.

Un intervenant

S'il vous plaît.

Marine CALMET

Oui ?

Le même intervenant

Est-ce qu'on peut poser une question ?

Marine CALMET

D'entrée de jeu ? Je ne suis pas sûre. Est-ce que l'on peut attendre après la présentation ?

Le même intervenant

C'est par rapport à l'atelier précédent. Ce ne sera pas long. C'est juste parce qu'il a été présenté le bilan carbone. Sur le bilan carbone, l'autre jour, on a eu beaucoup de chiffres. Effectivement, cela a été dit. Cela n'a pas été simple pour nous de rebondir. Il est quand même important que l'on analyse un peu mieux la situation.

Effectivement, vous avez présenté le bilan de la construction du projet jusqu'à tout ce qu'il faut après, le transport, etc. Nous disons que ce bilan n'est pas complet. Il ne commence qu'à la construction du site. Il ne tient pas compte des émissions induites par la fabrication des matériaux, des machines, des véhicules nécessaires au fonctionnement de ce projet.

De la même manière que l'on calcule très bien pour les panneaux photovoltaïques pour savoir la quantité d'énergie produite compensant ce qu'a induit la fabrication, l'ADEME estime à trois ans ce retour. Quid de ce calcul pour ce projet ? Il n'est également pas mentionné l'impact sur le réseau routier.

Marine CALMET

Excusez-moi. En fait, on vous entend déjà très mal.

Le même intervenant

Sans compter le nécessaire entretien qui en découlera. Cela doit aussi être pris en compte. Nombre de scientifiques neutres et libres de toute (*incompris, 0:41:59.6*) estiment qu'au final, le bilan est alors négatif pour le projet de méthanisation. C'est important de le dire.

Marine CALMET

D'accord, mais vous savez que vous pouvez déposer votre avis, formuler des questions sur le forum. Je comprends tout à fait, mais nous sommes dans un format atelier. Si tout le monde fait cela, on n'avancera pas du tout sur le programme de la soirée. Le texte que vous venez d'écrire et de nous lire, je vous prie de le déposer en ligne pour qu'il puisse apparaître, soit dans notre rapport, soit sur le site Internet. Et sur le site Internet.

[Localisation du projet](#)

Guillaume VOINEAU

Je vais vous présenter la localisation et la dimension du projet. Après, on fera une première pause et on pourra parler plus du transport. On va déjà présenter ces deux parties.

Donc, la localisation. Pour resituer les Pays de la Loire, nous sommes ici. Les cercles sont la représentation des gisements, où on a les exploitations. On a tout le cœur d'activité de la coopérative. Ce n'est que la Loire-Atlantique. On a une partie qui va sur la Vendée.

Là, on a le secteur de Pornic, tout le Pays de Retz où on a là aussi des exploitations qui sont présentes.

Je vais en profiter pour parler un peu du nord Loire, parce que nous avons aussi un secteur d'activité de la coopérative qui est au nord Loire. Puis, on a un projet qui a été initié sur le secteur de Puceul. Moi, je ne connais pas exactement. On doit être par là. L'histoire fait que l'on a des agriculteurs qui étaient intéressés par un projet collectif. Nous avons commencé un travail avec des élus pour un accès à un terrain. Le jour où nous n'avions plus de terrain, il n'y avait plus de projet. C'est juste une parenthèse par rapport à ce qui s'est passé au nord.

Par rapport à la discussion qu'on a eue la semaine dernière sur la Vendée, en fait, aujourd'hui, comme on a diminué le projet de 30 %, on a une partie des gisements qui ne sont pas pris. Donc, on a commencé un travail en effet avec les élus vendéens sur l'axe Challans-Rezé pour voir la potentialité de faire un projet pour tous les agriculteurs qui sont sur ce territoire. Mais on est juste à l'ébauche d'une première... Il n'y a rien, mais ça montre bien qu'un autre projet, sans parler de taille, dire qu'il y a un autre projet pose des questions.

Là, je remets la carte que l'on a déjà présentée en réunion publique avec le siège de la coopérative. Tous les points sont les exploitations qui sont aujourd'hui engagées dans le projet. Ici, c'est plus précisément le siège de la coopérative. C'est vraiment l'épicentre de toutes les exploitations, le centre géographique du gisement. Ce sont les trois projets qui avaient été regardés avant de valider celui de la coopérative. Nous avons un autre terrain ici qui aurait pu être potentiellement intéressant, plus proche de Touvois, et ici, sur la Marne, entre la Marne et Nantes, Challans.

Le premier terrain de Corcoué au sud est un terrain qui avait été réservé. C'est un terrain qui est en zone agricole. Ici, c'est le terrain de la Marne, en zone agricole, mais qui était réservé pour l'extension de zones industrielles. Par contre, un bémol est que l'on était très proche des maisons, des lotissements de la Marne. Ça, c'est le terrain de la coopérative.

Si on fait un bilan de la localisation, si on prend les trois terrains, aujourd'hui, c'est le terrain de la coopérative. Au point de vue environnemental, ce sont les classements qui sont dans l'ICPE. Par rapport à tout ce qui est environnement, il y a des études qui sont faites : l'impact sur les oiseaux, l'impact sur l'eau. On peut entrer dans le détail. Les éléments sont dans l'ICPE par rapport aux notes. Au niveau environnemental, c'était celui de Corcoué qui correspondait le mieux, à peu de choses près.

Transport, accès routiers, sud Corcoué, plus près de Touvois. On n'a pas de carrefour aménagé. Par contre, on a un accès par l'échangeur de la D117. Ici, on a l'accès existant à la coopérative. On a juste à recréer un rond-point à l'entrée pour vraiment améliorer l'accès. L'idée est qu'il y a la possibilité de faire une station GNV de l'autre côté de la route, très proche du site.

Au niveau des gisements, à Corcoué, on est assez centrés. Par contre, à la Marne, on était un peu excentrés. Je ne sais pas s'il faut une étude en détail sur tous les éléments de comparaison, mais ce sont des éléments sur lesquels on s'est basés pour valider à la fin ce terrain-là, qui était aussi propriété de la coopérative.

Marine CALMET

Je crois qu'en voyant le document, il faut préciser qu'à l'époque, quand vous avez choisi, vous n'aviez pas les retours des services du département.

Guillaume VOINEAU

Par rapport à ?

Marine CALMET

Par rapport à la question des transports.

Guillaume VOINEAU

Oui.

Marine CALMET

Dans votre tableau, le site de Corcoué apparaît comme étant le bon emplacement pour une question de transport, sauf que dans les faits...

Guillaume VOINEAU

Là, on ne prend pas en compte les flux de transport. Ici, pour l'accès au terrain, il n'y a pas de carrefour aménagé. Ici, il y a un accès parce qu'on est à côté de l'échangeur, mais dans ces critères de choix, on ne prend pas en compte les nombres de transports existants sur les axes.

Marine CALMET

Mais aussi la question de la faisabilité du projet au regard des conditions du département, c'est-à-dire est-ce que les routes sont adaptées ou non ? C'est la communication du département que vous avez eue seulement par la suite.

Guillaume VOINEAU

De toute façon, cette étude est faite une fois que le projet...

Marine CALMET

Tout à fait. C'était un des arguments du département par rapport au site de la Marne. Il semblait qu'eux, vous encouragez plutôt à aller sur un site déjà...

Guillaume VOINEAU

Ça, ce n'est pas le terrain qui a été proposé dans un deuxième temps. Le terrain qui a été proposé dans un deuxième temps n'est pas dans ces trois critères, ces trois exemples. Ça, c'est ce qui est dans l'ICPE. La proposition du terrain de la Marne est venue par la suite, mais de toute façon, n'est pas compatible pour faire un méthaniseur.

Marine CALMET

C'est bien de le préciser.

Benjamin GREFFIER

Juste pour remettre un peu de planning dedans, avant de choisir, tout au démarrage du projet, on regarde différents sites pour vérifier lequel est le plus apte à recevoir le projet. C'est tout en amont. Ce sont les premières briques du projet avant même de savoir quel gisement on a. C'est dans la démarche éviter, réduire, compenser.

Guillaume VOINEAU

Il faut savoir que, sur le terrain de Corcoué, il y a eu une modification du PLU à une époque, parce qu'il était mis en réserve industrielle au cas où pour le développement de la coopérative. Après, il a été mis dans le PLU en zone ayant l'autorisation d'une unité de méthanisation. A l'époque, en 2014, Corcoué avait été déjà évoqué sur un potentiel projet de méthanisation, un projet collectif au cas où. Donc, il avait été déjà classé pour recevoir un méthaniseur collectif.

Marine CALMET

Sur la méthodologie, est-ce que vous pourriez expliciter ? Est-ce que c'est vous qui avez choisi, par rapport à cet isobarycentre dont vous parliez, les sites et est-ce que vous avez présenté ces sites à des élus ou d'autres institutions pour tout simplement savoir si les idées qui vous étaient venues étaient les bonnes ?

Guillaume VOINEAU

De mémoire, non. Les autres opportunités de terrains, non.

Benjamin GREFFIER

Ces terrains ont été validés par un bureau d'études. Cela a été réalisé avec eux et cela a été présenté dès le début du projet, pas à des élus, mais aux services instructeurs, comme la DDTM par exemple.

Marine CALMET

D'accord. Ce sont les trois seuls que ce bureau d'études vous a conseillés.

Benjamin GREFFIER

Oui. C'est nous qui avons identifié les sites et on leur a demandé d'étudier ces trois sites-là, dans un rayon de six kilomètres de l'isobarycentre, comme l'a précisé Guillaume, des sites compatibles avec l'ICPE et compatibles aussi avec l'urbanisme.

Guillaume VOINEAU

Comme on l'a dit, aujourd'hui, si vraiment ce terrain-là, si notre projet a du sens, si tout le monde est d'accord sur le fait qu'il faut faire un projet de méthaniseur collectif, si ce n'est qu'une histoire de localisation, mettons-nous d'accord sur un nouveau terrain.

Marine CALMET

Est-ce qu'il y a des questions déjà à ce stade sur le tableau ? Oui. C'est bien de les poser maintenant, parce que le tableau est assez efficace. Je pense qu'il soulève quelques questions.

Florent CORTET

Oui. Je me permets de rebondir sur ce que vous avez dit. J'allais faire la même remarque. C'est très important de présenter des tableaux, mais dans les tableaux, il faut que l'on ait quand même des éléments qui soient objectivés. Le problème de la localisation est un sujet, mais ce n'est pas le seul. Le fait que le service du département, depuis quand même plusieurs semaines, ait émis un avis défavorable sur la problématique transport et la possibilité d'emprunter les routes ou de ne pas emprunter les routes parce qu'elles risquent d'être dégradées n'apparaît pas du tout dans le tableau.

Guillaume VOINEAU

Cette partie-là va venir après. On n'est que sur la partie localisation et taille. Toute la partie transport, on va la voir après. On va vous donner tous les chiffres de tous les trafics routiers de tous les axes, avant et après le projet.

Florent CORTET

Vous allez nous donner tous les chiffres. C'est très bien. Vous avez donné plein de chiffres. Il n'y a pas de souci, sauf qu'aujourd'hui, les spécialistes du département qui gèrent les routes, qui sont aussi des ingénieurs en ouvrages d'art, etc., vous disent – et ils le disent – que le réseau routier n'est pas adapté. Après, vous nous mettez plus, plus, moins, mais ce critère-là n'apparaît pas dans votre classement.

Guillaume VOINEAU

Il n'apparaît pas parce qu'on n'est pas sur le sujet transport.

Florent CORTET

Oui, mais la thématique, c'est transport, accès routiers.

Guillaume VOINEAU

Là, je suis sur la localisation. Je ne suis pas sur le transport.

Florent CORTET

Oui, mais ce n'est pas explicité comme cela.

Guillaume VOINEAU

Localisation, synthèse.

Marine CALMET

Attendez. Est-ce qu'il y a encore d'autres questions ? Ça a été assez bien présenté. C'est avant. C'est en amont du projet. On n'est pas sur les retours qu'il y a eu ensuite, mais on y vient et merci de le préciser. Du coup, s'il n'y a pas d'autres questions ou d'autres subtilités qu'il faudrait clarifier dans ce premier tableau, est-ce que vous pouvez nous raconter la suite ?

La dimension du projet

Guillaume VOINEAU

Sur la dimension, je précise et je préviens qu'on n'est pas encore sur les transports. Sur la dimension et l'évolution, 2017-2019 : méthanisation en bout de stabulation. Seuls quelques agriculteurs réussissent à installer une unité. C'est le constat qu'on a fait en 2017-2019.

En 2020, c'est le travail, le premier aboutissement du projet initial : 130 agriculteurs, 680 000 tonnes, dont 123 000 tonnes de cidre, ce qui représente 26 millions de mètres cubes de biométhane produits par année, l'équivalent de 69 000 tonnes de CO₂ évitées. Nous avons diminué le projet de 30 %. Donc, nous nous retrouvons à 110 agriculteurs, un peu moins de 500 000 tonnes, avec toujours le même tonnage de cidre. On l'a expliqué dans les autres réunions. Je ne vais pas y revenir. On produit un peu moins de gaz : 23,8 millions de mètres cubes, 59 millions de tonnes de CO₂ évitées. Voilà l'évolution du projet et, là, le projet qui est aujourd'hui déposé en instruction.

La dimension du projet, si on compare notre méthaniseur... Nous, on a pris dix méthaniseurs. On pourrait en équivalence en faire trois, en faire vingt. C'est l'équivalent de dix méthaniseurs de 50 000 tonnes chacun. La moyenne des méthaniseurs aujourd'hui, je ne sais pas.

Benjamin GREFFIER

C'est 30 000.

Guillaume VOINEAU

30 000 tonnes. En en faisant dix, on est donc déjà au-dessus de la moyenne d'un méthaniseur aujourd'hui.

Sur la consommation de foncier, aujourd'hui, faire dix méthaniseurs, c'est 30 hectares d'emprise au sol pour construire les usines. Pour comparer avec notre méthaniseur, c'est une parcelle aujourd'hui de six hectares et demi. Là, on vous présente l'économie en foncier du projet.

Le réseau gaz, c'est important quand même. 35 kilomètres de réseau. Moyenne française : 4 kilomètres. Là, on a 12 kilomètres en moyenne de réseau. Par contre, une grosse précision qui est importante, c'est que là, on fait 12 kilomètres, mais on se connecte au réseau transport. Ça veut dire qu'on n'est pas limité en production de gaz.

Souvent – je parle en connaissance de cause, parce que j'ai des collègues qui ont des méthaniseurs –, quand on est sur des petits méthaniseurs, on n'a pas les moyens d'aller se raccorder au réseau transport. Donc, on peut être vite saturé. J'ai des collègues qui ont des méthaniseurs. L'été, quand les usines sont en congé, ils sont obligés de faire brûler le gaz parce qu'il n'y a pas de consommation en face. L'intérêt aussi d'un gros méthaniseur, c'est d'aller se connecter au réseau transport où, là, on n'a pas de limite. On n'a pas de saturation de réseau. C'est hyper important.

Marine CALMET

Est-ce que c'est clair, cette question du réseau de transport ? C'est bon ? D'accord.

Guillaume VOINEAU

Après, quand on a des méthaniseurs encore plus petits, on ne va même pas du tout se connecter au réseau de gaz. On garde le gaz dans l'exploitation. On met un moteur. On produit l'électricité et, du coup, on n'optimise pas la totalité de l'énergie de la production de la méthanisation.

Par rapport à la dimension du projet, aujourd'hui, 79 % de l'énergie consommée sur le territoire – ça, c'est sud Retz – sont importés. Donc, on a 80 % importés et 20 % produits. Dans le contexte local, aujourd'hui, la Loire-Atlantique, c'est 19 térawattheures. 22 millions de tonnes, ce sont les gisements potentiels des lisiers, des fumiers, des gisements issus d'exploitations. 445 000 tonnes pour le pays de Retz. Ce sont 256 000 tonnes en équivalent CO₂, donc 7 tonnes en équivalent par habitant.

Il faut savoir que ce chiffre-là est plus élevé que la moyenne française dans le pays de Retz, parce qu'en fait, on a une concentration de population qui se déplace beaucoup pour aller travailler. Un habitant qui est en ville consomme beaucoup moins de CO₂ parce qu'il ne prend pas forcément sa voiture pour aller travailler. Donc, on a une moyenne plus importante qu'une population autre dans un autre territoire.

Par rapport à notre projet par rapport à ce territoire, nous, c'est 0,26 térawattheure, 360 000 tonnes de gisements par rapport... 43 %, donc 0,26 térawattheure qui correspond au 0,6 térawattheure de la comcom Pays de Retz.

Ensuite, notre projet, c'est 59 000 tonnes d'équivalent CO₂ évitées, donc 8 300 habitants. 12 millions d'euros, ce sont les retombées économiques directes sur le territoire. Voilà un peu par rapport à la dimension du projet l'impact économique et carbone.

Par rapport à la comparaison toujours des dix méthaniseurs et de notre méthaniseur, ici, ce sont 50 000 tonnes chacun. On est à 44 500 tonnes d'équivalent CO₂ sur les dix méthaniseurs. Ici, on est à 59 000 tonnes d'équivalent CO₂ par an, 90 000 tonnes avec la liquéfaction. Tu pourras préciser. La liquéfaction du CO₂ est une continuité de la méthanisation. On peut récupérer le CO₂ et le mettre à disposition d'entreprises agroalimentaires.

Ici, l'équivalent de 9 270 hectares de forêts et, ici, de 12 300 et 19 000 hectares de forêts. Après, on croit ou on ne croit pas aux chiffres, mais ce sont les chiffres qui ont été faits par des bureaux d'études sur les effets de la méthanisation.

Sur l'aspect économique par rapport au montage financier du projet, avec dix méthaniseurs et un méthaniseur, ici, en rachat du gaz, on est à 99,7, parce que pour les plus petits méthaniseurs, les tarifs de rachat sont meilleurs. Nous, nous sommes à 93,2 euros du mégawattheure.

Subventions, investissements. Aujourd'hui, pour faire dix méthaniseurs comme cela, on a un accompagnement à l'investissement estimé de 20 millions d'euros. Aujourd'hui, dans notre projet, on est à zéro. Le projet est sans subvention.

En effet, il y a une subvention du prix de rachat par l'État, du prix de rachat de gaz. Il y a après la subvention de raccordement de 2,7 millions. Là, aujourd'hui, on a 0,7 million pour le raccordement au réseau. On a donc une différence de 47 millions d'euros quand même d'accompagnement de l'État entre accompagner dix méthaniseurs et un méthaniseur.

Nous en avons déjà parlé. L'avantage de massifier et de tout ramener sur le même site, c'est qu'on a une économie d'échelle qui permet à la fin d'enlever des subventions de l'État pour l'efficacité.

Marine CALMET

Merci beaucoup. Après, on fera la partie trafic, localisation et trafic. Est-ce qu'il y a maintenant des points à évoquer pour éclaircir la présentation ? Vous pouvez revenir à la *slide* précédente dès que quelqu'un veut revoir certaines *slides*. Il y a deux questions, là.

Un intervenant

Guillaume, je rajouterai juste un truc dans l'aspect économique. Ce sont les emplois. Sur un gros projet comme ça, il faut créer des emplois. Si ce sont des petits projets, il n'y a rien, parce qu'il n'y a pas de projet du tout. Est-ce que tu peux dire combien il y a d'emplois créés ou le répéter ?

Guillaume VOINEAU

On était à 20 emplois directs sur le site et, après, 160 emplois indirects sur tout ce qui est accompagnement du projet, sur les services, sur la maintenance. Sur le site, c'est cinq, six personnes permanentes et on était à treize chauffeurs.

Marine CALMET

Si on se replonge dans cette comparaison, du coup, sur les petits méthaniseurs, c'est plus d'emplois.

Un intervenant

C'est zéro.

Guillaume VOINEAU

Ici, il ne le fait pas ou alors il le fait en plus de son travail sur son exploitation. C'est une technicité particulière. Aujourd'hui, pourquoi est-ce que nous présentons un projet collectif ? C'est que les agriculteurs ne se projettent pas sur des projets de ce type-là.

Marine CALMET

Tu disais que 50 000 tonnes, ce sont quand même 20 000 tonnes de plus que ce qu'on fait en moyenne.

Guillaume VOINEAU

Oui. C'est déjà très gros par rapport à un petit méthaniseur.

Marine CALMET

Cela n'existe pas.

Guillaume VOINEAU

Si, cela existe, mais sur une forme particulière d'exploitations qui ont la capacité d'aller faire ce type d'investissements.

Marine CALMET

Cela existe. C'est la moyenne en France.

Guillaume VOINEAU

Dans toutes les exploitations qui sont là, je ne sais pas s'il y en a une qui est capable de monter ce méthaniseur toute seule.

Marine CALMET

Non, pas forcément toute seule. C'est bien la question. Attendez. Il y avait un monsieur qui avait levé la main juste avant vous et deux personnes aussi.

Xavier

Bonjour. Xavier à l'appareil. Au micro, pardon. Je voulais avoir une petite précision. Cela n'a pas été donné mardi soir dernier. Sur l'utilisation du CO₂ liquéfié par l'industrie agroalimentaire, est-ce que vous pourriez préciser s'il vous plaît quelle utilisation ?

Guillaume VOINEAU

Aujourd'hui, on sait que, dans le territoire, les maraîchers en utilisent pour la conservation de leurs produits.

Benjamin GREFFIER

Je me permets de répondre, Guillaume. Le CO₂ est un gaz inerte. Donc, il est de plus en plus utilisé dans tout ce qui est agroalimentaire. Par exemple, juste avant de fermer les emballages de jambon, on envoie un peu de gaz qui va être enfermé dans l'emballage de jambon pour une meilleure conservation. C'est dans la bière aussi, par exemple.

Un intervenant

Est-ce qu'on peut penser que ce CO₂ liquéfié va être introduit, va être pulvérisé dans les serres pour booster la pousse des légumes ou pas ?

Guillaume VOINEAU

Ce qu'il faut savoir est qu'aujourd'hui, il se consomme du CO₂ dans le territoire issu d'énergies fossiles.

Marine CALMET

Est-ce que vous avez étudié les ouvertures de marchés pour ce CO₂, les marchés possibles ?

Benjamin GREFFIER

Oui.

Guillaume LOIR, Nature Energy

Tout le monde me connaît à peu près. Guillaume LOIR. Nature Energy. Sur le CO₂, vous avez de multiples applications. Vous avez l'utilisation en agriculture, dans les serres par exemple, en agroalimentaire. C'est ce que vient d'expliquer Benjamin. Vous pouvez aussi utiliser ce CO₂ pour ce qu'on appelle : « de la recombinaison du *Power to X* ». *Power to X*, c'est quoi ? Vous utilisez le CO₂. Vous le combinez avec une molécule d'hydrogène pour reformer du méthane.

Donc, il y a de multiples applications avec le CO₂. Vous pouvez aussi imaginer de la séquestration de CO₂. Aujourd'hui, on parle de réchauffement climatique. Ce CO₂ peut être liquéfié pour être injecté dans les nappes, pas dans des conditions simples, mais il peut être injecté pour pouvoir séquestrer ce CO₂.

Je rappellerai juste qu'il y a une crise. En France, des fois, on regarde notre nombril, mais le gouvernement anglais a dû intervenir cette année parce qu'il y a eu une crise du CO₂. On a parlé en France de beaucoup de crises.

Marine CALMET

Liée au Brexit, j'imagine.

Guillaume LOIR

Pas que. Non. C'est lié à un contexte mondial. Certaines usines ont complètement fermé parce que le cours de l'énergie était trop élevé. Donc, plus de production de CO₂ derrière. Donc, des problèmes sur la chaîne alimentaire.

Marine CALMET

Attendez. Il y avait encore deux questions. Ensuite, Madame. Si je peux me permettre, pour que l'on puisse noter les choses sur le tableau et faire avancer la production d'avis, si vous pouvez nous formuler aussi vos questions... Si c'est une question, évidemment, pas de problème. Si c'est un avis, c'est nous le formuler de telle manière qu'on puisse en prendre note et commencer à présenter avis positif ou négatif concernant la dimension. On est sur la question de la dimension du projet.

Pierre LETIERCE, Exploitant agricole

Pierre LETIERCE. Je suis agriculteur. J'ai travaillé auparavant en tant que salarié dans une exploitation agricole du Sud-Ouest et j'ai participé à la construction d'un méthaniseur. J'étais chef de projet. Je pense que vous avez été optimiste quand vous avez fait dix méthaniseurs : 50 000 tonnes. Pour moi, ce serait plutôt 50 méthaniseurs : 10 000 tonnes, ce qui représenterait un groupe de quatre ou cinq agriculteurs. A ce moment-là, les chiffres, à mon avis, c'est plus que ça, c'est-à-dire que les subventions et investissements, c'est plus. C'est pire à mon avis. Le résultat est pire que ce que tu exprimes.

Guillaume VOINEAU

C'est sûr.

Pierre LETIERCE

50 méthaniseurs de 10 000 tonnes, cela représente peut-être quatre ou cinq agriculteurs. C'est une taille de méthaniseur qui est plus facilement pilotable par un petit groupe d'agriculteurs, parce que c'est plus petit. Cela représente à mon avis plus ce qu'on est capable de piloter avec un petit groupe d'agriculteurs sans embaucher, parce que de toute façon, on n'embauchera pas.

Marine CALMET

Si on devait résumer votre pensée, est-ce que vous pensez que le grand méthaniseur est une meilleure alternative ou que les petits méthaniseurs sont une meilleure alternative ?

Pierre LETIERCE

Absolument. Pour moi, le grand méthaniseur, pour les questions qui sont évoquées là, est une meilleure alternative, parce que vous aurez des chiffres qui seront pires que ceux qui ont été énoncés ici si on avait 50 méthaniseurs à 10 000 tonnes.

Marine CALMET

Merci. Pardon. Juste avant vous, il y avait une question là-bas et, ensuite, ce sera à vous. C'était le Monsieur qui était là, sauf si vous ne vouliez plus poser la question.

Un intervenant

C'était une réponse. Cela a été répondu.

Marine CALMET

D'accord. Très bien. C'est à Madame alors.

Jacqueline FRABOUL

C'est une question par rapport au CO₂. Est-ce que vous envisageriez de faire comme ce qui a été expérimenté en Espagne avec les micro-algues alliées au CO₂ pour produire de l'énergie. Vous avez dû en entendre parler.

Guillaume LOIR

Oui. On considère aujourd'hui que ce n'est pas la solution la plus efficace, pour tout un tas de raisons. En revanche, on peut faire des micro-algues. On a travaillé sur les micro-algues à visée protéique, c'est-à-dire produire des protéines à partir des micro-algues, ne pas utiliser les micro-algues pour produire de l'énergie, mais plutôt pour produire des protéines.

Marine CALMET

Merci. Il y a encore une question ici et, ensuite, Monsieur là-bas. Allez-y. Si vous avez un avis qu'on peut noter, ce serait formidable.

Un intervenant

Sur les diapos d'avant, vous avez parlé de la liquéfaction justement.

Marine CALMET

Est-ce que l'on peut retourner sur la diapo ?

Le même intervenant

Je ne sais plus laquelle c'était. Bref. Vous parliez de liquéfaction.

Marine CALMET

C'était là.

Le même intervenant

C'est celle-ci. Oui. CO₂ avec liquéfaction. Or, sur le nouveau permis de construire que vous avez déposé à Corcoué-sur-Logne, vous avez déposé le permis sur votre méthaniseur, mais pas sur la liquéfaction. On aimerait savoir pourquoi ça n'a pas eu lieu, puisque là, vous en parlez.

Guillaume VOINEAU

Là, on précise bien 59 000 tonnes sans liquéfaction, mais avant de liquéfier, il faut déjà monter un méthaniseur. Si, demain, on monte notre méthaniseur, on sait qu'on aura la possibilité d'aller jusqu'à la liquéfaction. Aujourd'hui, on ne trouve pas opportun de déposer le permis de construire sur la liquéfaction. Cela ne remet pas en cause le projet. Ce sera du boni pour tout le monde, pour le climat, pour toute la société. Ce sera une continuité du projet. Aujourd'hui, on est déjà sur le projet initial.

Le même intervenant

Pour être sûr d'avoir bien compris, vous monteriez votre projet et, si tout fonctionne bien, vous redéposeriez un permis de construire pour un liquéfacteur.

Guillaume VOINEAU

Voilà. Pour la liquéfaction, ce sera une deuxième étape. La liquéfaction, aujourd'hui, ne remet pas en cause la viabilité du projet. Aller sur la liquéfaction, ici, c'est impossible. Il n'y a pas de rentabilité. C'est impossible à faire. On ne pourra le faire que sur des projets de ce type.

Marine CALMET

C'est ça. Peut-être que vous pouvez préciser ce que devient justement ça dans les petites... Est-ce qu'on le rejette dans l'atmosphère ?

Guillaume VOINEAU

On ne va pas au bout du bout de la récupération de l'énergie qui est produite par le méthaniseur.

Marine CALMET

C'est bien de le préciser.

Guillaume VOINEAU

C'est une étape supplémentaire de l'optimisation de la récupération du gaz du méthaniseur.

Marine CALMET

Je me permets. Du coup, quels seraient vos engagements ? Ce serait peut-être bien de le dire. Quels seraient vos engagements concernant la liquéfaction si le projet devait se faire ? Vous dites : « C'est un bonus », mais est-ce que ça fait partie vraiment du coup ?

Guillaume VOINEAU

Oui. C'est une réelle volonté d'aller jusqu'à la liquéfaction, surtout dans le territoire où on est, où on a une consommation qui est locale. En France, les entreprises agroalimentaires, où sont-elles situées ? Elles sont toutes situées dans l'ouest de la France, notamment en Pays de la Loire. Donc, il y a une réelle demande et il y a un réel besoin local de ce CO₂.

Marine CALMET

D'accord. Merci.

Clotilde JOUAULT, habitante de la Marne

Bonjour. Clotilde JOUAULT. Je suis habitante de la Marne. Je voudrais juste bien comprendre. Donc, il y a la coopérative. De l'autre côté de la petite route, il y aurait le méthaniseur. A peu près en face, il y aurait la station pour le gaz. Du coup, si l'usine de liquéfaction de CO₂ se fait, est-ce que vous pouvez nous dire à peu près à quel endroit vous comptez la situer ?

Guillaume VOINEAU

Ici, on a la coopérative. Le méthaniseur se trouve ici. Après, au niveau espace, si on fait le CO₂, je pense qu'on avait travaillé pour le mettre ici, de l'autre côté de la route, ici, à côté de la coopérative. Par rapport au raccordement de gaz, on s'en va par là. La canalisation est sur la gauche. Ici, si on faisait un rond-point, on aurait pu faire une station de GNV ici, de l'autre côté de la route. Voilà.

Clotilde JOUAULT

D'accord. Par rapport au bruit que fait actuellement la coopérative, vous nous aviez dit que le méthaniseur n'était pas tellement bruyant.

Guillaume VOINEAU

Non. Aujourd'hui, les relevés...

Clotilde JOUAULT

Et la station de liquéfaction, elle ? C'était un des sujets qui étaient abordés. Du coup, ça se rajoute quand même.

Guillaume VOINEAU

Au niveau du bruit... Aujourd'hui, de toute façon, l'activité que l'on a sur la coopérative, au niveau bruit...

Une intervenante

On ne peut pas dormir la fenêtre ouverte.

Guillaume VOINEAU

Vous ne pouvez pas dormir la fenêtre ouverte ?

La même intervenante

Non. Cela fait un bruit important la nuit.

Guillaume VOINEAU

Nous avons eu les relevés.

La même intervenante

Je vous assure. La nuit, cela fait du bruit. On ne peut pas ouvrir la fenêtre et, en journée, on entend la coopérative. Donc, si, ça fait du bruit.

Guillaume VOINEAU

Vous entendez quoi ? C'est pour mon information personnelle. Je n'habite pas sur le site.

La même intervenante

Je vous assure. On entend.

Guillaume VOINEAU

Quel est le type de bruit ? Est-ce que ce sont des camions ?

La même intervenante

Il y a quelque chose qui bascule. Je ne sais pas si ce sont les grains qui tombent. Il y a un bruit fort par moments. Si. Je vous assure.

Guillaume VOINEAU

Aujourd'hui, on n'a pas eu de remontées.

La même intervenante

Si. C'était aux réunions. On vous a dit que cela faisait du bruit à la coopérative.

Guillaume VOINEAU

Oui, mais jusque-là où on propose notre projet, nous n'avons pas eu de remontées selon lesquelles la coopérative faisait trop de bruit. Je n'en ai pas connaissance.

Marine CALMET

Du coup, voilà. C'est fait. Est-ce que vous pourriez peut-être... Si l'on explicitait votre question pour pouvoir tout simplement la noter, est-ce que, finalement, votre avis exprime une crainte par rapport à un dimensionnement encore supplémentaire étant donné que votre crainte, c'est apparemment le bruit et les potentiels...

Une intervenante

On voit très, très bien le bâtiment déjà de la coopérative. L'autre sera plus haut, donc encore plus visible. Puis, il y a aussi la nuisance sonore.

Guillaume VOINEAU

Moi, je m'engage à ce que, sur la nuisance sonore, on expertise vraiment d'où viennent les bruits et, si cela fait trop de bruit, on prendra des mesures, mais aujourd'hui, nous, nous n'avons pas de remontées précises sur tel ou tel type de matériel où il y a du bruit.

Jean-Michel BRECHET

Sur les études de bruit que l'on a faites, effectivement, on a un élévateur qu'il faudra qu'on mette, pas sous cloche, mais qu'on capote, parce qu'en fait, c'est le seul matériel qui dépasse la norme autorisée. La norme autorisée en journée, cela doit être 80 décibels ou 82, un truc comme ça, et on doit être à 85 ou 86. On est juste au-dessus. Donc, effectivement, il faudra qu'on capote cet élévateur, qui, là où il est situé, fait caisse de résonance par rapport au bâtiment. Cela fera partie des engagements si le projet se fait.

Marine CALMET

Y a-t-il d'autres questions ? Madame devant.

Maryvonne ARNAUD, Corcoué-sur-Logne

Bonsoir. Maryvonne ARNAUD de Corcoué. Je voulais demander, si vous faites cette usine de CO₂, si vous êtes obligés de repasser par l'ICPE et le même processus que pour la création du méthaniseur.

Benjamin GREFFIER

On aura besoin d'un permis de construire, qui avait été aussi déposé au début, mais les délais étaient dépassés. Donc, ils n'étaient plus valables. On ne l'a pas redéposé en même temps, mais pour le CO₂, il n'y a pas besoin de dossier ICPE complexe en autorisation et on a déjà intégré toutes les contraintes de la liquéfaction de CO₂ au dossier de méthanisation, ICPE original. Quand on dépose un dossier ICPE, on est obligé de prendre en compte les ICPE existants et futurs autour. De toute façon, les deux sites seront connexes.

Marine CALMET

Pardon. Est-ce que vous l'avez mis ou vous ne l'avez pas mis dans le dossier ICPE ?

Benjamin GREFFIER

C'est dans le dossier ICPE, mais il y aura un permis de construire supplémentaire. Ce sont deux permis séparés.

Marine CALMET

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres... Je reviens sur la question de la dimension. Est-ce qu'il y a d'autres avis, points positifs ou négatifs, à vos yeux, qu'il faut noter pour mettre en avant les aspects de ce projet sur la dimension ? Est-ce que vous voudriez rajouter des choses ? Est-ce que, dans les collectifs, il y a justement des avis à noter ? On a noté le bruit. Maintenant, avec un gros projet, plus de bruit à cet endroit-ci, est-ce qu'il y a des avis à noter en plus ? Après, on voudrait passer à la question du transport et je ne voudrais pas que l'on mélange tout et que l'on revienne ensuite en arrière.

Jean-Louis BLANCHARD

Jean-Louis BLANCHARD. Je ne me suis pas présenté tout à l'heure. Je suis éleveur, concerné par le projet, mais comme adhérent au projet. Je dis simplement que l'intérêt de ce gros projet pour nous, c'est qu'on n'y va, qu'on ne fait de la méthanisation que s'il y a un projet collectif. En individuel ou en petits projets, les producteurs n'y vont pas. C'est ce que j'ai voulu dire tout à l'heure, qu'il y aurait zéro emploi, parce qu'en petits projets, on n'y va pas. On est déjà surchargé de travail. C'est important. S'il n'y a pas de projet collectif, il n'y a pas de méthanisation, avec tous les avantages de la méthanisation qu'il y a autour.

Sur le dossier de la semaine dernière et ce serait bien que le prix des produits agricoles soit payé plus cher, cela fait quarante ans qu'on entend ça. Ça, c'est fini. Cela n'existera plus. Donc, si on veut maintenir une agriculture, c'est par des projets comme ça. En particulier, la méthanisation est une plus-value à nos produits ou à notre travail, mais ce n'est que sur du projet collectif. Sur du projet individuel...

C'est ce qui a été dit un tout petit peu par Guillaume dans la présentation au tout départ. Il y a trois ans, en 2017, il y a trois ou quatre ans, quand ils ont posé la question, personne n'y est allé ou très peu, un ou deux, parce qu'on ne peut pas y aller sur du projet individuel.

Marine CALMET

Est-ce que vous pouvez préciser une question qui est quand même importante par rapport à ce qui a été dit ? C'est qu'il y a une vraie différence entre un méthaniseur à 200 ou à dix ou à trois agriculteurs. Vous, vous n'iriez que s'il y a 200 personnes.

Jean-Louis BLANCHARD

Oui. C'est ce que vient de dire le Monsieur. C'est qu'à quatre ou cinq, c'est exactement le même problème qu'à un tout seul. Quand on a un projet à 200... Je ne sais pas si ce sont 200, 150 ou 300 qu'il faut. Je n'en sais rien, mais nous, individuellement, on ne va pas aller gérer ce problème-là, comme on ne va pas gérer... Moi, je suis producteur de lait. Je ne vais pas gérer la laiterie. J'envoie mon lait à la laiterie. À la laiterie, il y a un directeur. Il y a un patron. Il y a des ouvriers. Ils gèrent ce produit-là. Donc, nous, on n'ira pas gérer une méthanisation à un, à trois ou à cinq.

Marine CALMET

Est-ce que, du coup, par rapport à ce qui nous a été présenté dans le PowerPoint... Si on avait, comme vous l'avez montré, dix méthaniseurs de 50 000 – pardon, je n'ai plus tout à fait les chiffres en tête – et s'ils étaient gérés par la coopérative, est-ce que, du coup...

Jean-Louis BLANCHARD

Moi, je m'en fiche. S'ils sont gérés par la coopérative, qu'il y en ait dix, très bien, sauf que les avantages économiques n'y sont plus. Si c'est faire quelque chose, puis que cela coûte... Moi, je veux bien, mais si cela coûte 300 millions – je ne sais plus les chiffres maintenant – à la collectivité au lieu que cela coûte zéro...

On parle de surface aussi. On sait que les terres agricoles disparaissent. Tous les ans, c'est énorme, les surfaces qui partent pour des magasins, pour des usines ou autres. Là, on parle de diminuer par dix la surface agricole utilisée pour créer cela. Je veux bien que l'on aille à 50 méthaniseurs au lieu de n'en avoir qu'un, mais il faut mettre tout en face.

Marine CALMET

D'accord. Du coup, est-ce qu'on pourrait revoir cette *slide*, parce que c'était intéressant ? C'était par rapport au financement.

Jean-Louis BLANCHARD

C'est cinq fois plus. Les surfaces.

Marine CALMET

Les surfaces, d'accord. Soit, mais c'est sur les revenus, votre problème, sur le coût et sur votre revenu à vous, c'est-à-dire est-ce que vous avez un intérêt à y aller ou pas ?

Jean-Louis BLANCHARD

Oui. On voit bien que l'économie d'échelle va sur des grosses structures plutôt que sur des petites. Pourquoi est-ce qu'on ne vend pas notre lait dans des petites laiteries où il y a trois producteurs ? Toutes les laiteries, maintenant, c'est plusieurs dizaines de producteurs de lait ou plusieurs centaines de producteurs de lait, parce que face aux grandes surfaces, c'est comme ça que cela marche.

Marine CALMET

Le coût d'investissement, ce n'est pas forcément vous qui allez le porter.

Jean-Louis BLANCHARD

Si. On est dedans. On est investisseur.

Marine CALMET

Je pose la question pour qu'on comprenne un peu de quoi on parle. Le prix du gaz est mieux subventionné pour les petits, vous disiez. C'est une vraie question. Du coup, j'essaie

de clarifier les propos. Est-ce que, pour les éleveurs, ce n'est pas plus intéressant d'avoir un tarif du gaz plus élevé ?

Guillaume VOINEAU

Aujourd'hui, l'État met un tarif plus intéressant pour qu'il y ait des projets qui se montent. Aujourd'hui, si le tarif n'est pas assez intéressant, la viabilité économique n'y est pas et cela ne suffit pas. On est obligé de rajouter des tarifs de gaz plus chers et de subventionner à 20 % minimum les projets. Autrement, ils ne passent pas. Là, dans le contexte actuel, les 20 % sont mangés par l'augmentation du coût des matériaux. Donc, les projets ne se font même plus. C'est une réalité.

Pour résumer un peu les propos d'agriculteurs, les agriculteurs s'en foutent complètement si le gisement s'en va dans un méthaniseur ou s'il s'en va dans dix. Ils s'en foutent complètement, les agriculteurs, du moment qu'il y a un projet économique viable et qu'on utilise le gisement pour faire du gaz. Nous, on est prêts à faire dix méthaniseurs. Il faut qu'on trouve dix terrains. Cela veut dire dix endroits différents à gérer. C'est dix pilotes.

La comparaison avec les laiteries, c'est exactement cela. Il y a quarante ans, on avait une laiterie par canton. Aujourd'hui, on a la laiterie Saint-Père qui traite plus de 200 millions de litres de lait. On a la laiterie de Montaigu qui traite un peu moins de 200 millions de litres de lait.

Marine CALMET

Si on résume votre pensée – parce que nous, on essaie vraiment de se placer dans la question de la dimension –, est-ce que vous seriez opposés à dix projets de 50 000 ou est-ce que vous en feriez partie également ?

Jean-Louis BLANCHARD

C'est ce que dit Guillaume tout de suite. Je m'en fiche qu'il y ait dix, vingt ou trente méthaniseurs. Est-ce que la rentabilité au bout sera la même ? C'est tout. Si vous nous garantisiez la même rentabilité et si le projet se fait demain matin avec 30 méthaniseurs, je m'en fiche, mais c'est de l'utopie. C'est tout.

Un intervenant

Si vous avez 20 % de subventions et si vous avez un prix supérieur, c'est bien que la rentabilité n'est pas la même. Il ne faut pas avoir fait maths sups pour intégrer cela.

Karine BESSES

Juste quand même pour préciser, la rentabilité est peut-être moins bonne, mais il y a quand même des méthaniseurs qui se font à 20 000 ou 30 000 – puisque c'est la moyenne en France – et qui sont rentables. Je reprécise juste cela. Qui se font et qui sont rentables.

Jean-Louis BLANCHARD

C'est à la marge et avec des subventions.

Karine BESSES

Tout à fait. Complètement.

Jean-Louis BLANCHARD

Le projet est avec zéro subvention.

Guillaume VOINEAU

C'est un vrai débat de société.

Thomas GAUTERIE

Bonjour. Thomas GAUTERIE. On produit 20 000 tonnes de fumier par an. Admettons. On fait une métha. Cela coûte 2 millions d'euros. Qui veut prêter aujourd'hui 2 millions d'euros à un agriculteur ? Personne. Là, on met nos 20 000 tonnes dans la métha d'Herbauges. On investit 150 000 euros. 150 000 euros, les banques nous les prêtent. Elles nous suivent. Rien que cela, c'est une réalité.

Si on fait dix méthaniseurs de petite taille, la rentabilité sera nulle aujourd'hui. Aujourd'hui, le prix de rachat du gaz baisse au fur et à mesure. Avant, c'étaient peut-être 720 euros au mètre cube. Maintenant, aujourd'hui, il est peut-être à 90, mais plus ça va, plus cela diminue et, aujourd'hui, on ne peut pas être rentable sur une métha.

Marine CALMET

Merci. Oui.

Un intervenant

Je vais être rapide. Il ne faut surtout pas oublier le facteur travail, parce que dans une petite métha, l'agriculteur est tout seul. Donc, en fait, il faut qu'il entretienne son matériel, qu'il surveille toute la semaine le matériel et il faut aussi qu'il épande son digestat. Là, dans le méthaniseur, le gros méthaniseur, tout est pris en charge.

Marine CALMET

Merci. Il y avait encore une question.

Guillaume VOINEAU

Je vais me permettre juste de faire un lien avec le travail que l'on a fait mardi dernier par rapport au modèle agricole. Le débat que nous avons est vraiment en conservant le modèle agricole d'élevage. Si on fait des méthaniseurs de 50 000 tonnes où on ne met que de la culture, on va retrouver une rentabilité économique, mais par contre, on squeeze l'élevage. On peut vous répondre : « Si, on peut faire des méthaniseurs à 50 000 tonnes avec un projet viable. » C'est vrai. On peut le faire, mais cela dépend de quel modèle agricole on veut mettre en face. C'est important de le souligner.

Marine CALMET

Merci. Il y a encore deux questions ici. Allez-y.

Un intervenant

Je trouve très généreux de vouloir créer des emplois annexes grâce à la méthanisation, mais je pense qu'il faut quand même s'inspirer de l'expérience d'autres pays. On l'a dit l'autre jour à Chaumes-en-Retz. Depuis que la métha a commencé au Danemark au début des années 1980, on a perdu 90 % des exploitations. Donc, plutôt que de se soucier des emplois annexes, il faut plutôt se soucier des emplois purement agricoles, notamment du nombre d'éleveurs. Personnellement, je ne pense pas que c'est la métha qui va aider. Il y a sans doute d'autres solutions.

Un intervenant

Juste une précision. Vous parlez juste du nombre d'exploitations qui a baissé effectivement au Danemark. Vous avez raison. En France, il a été divisé par quatre en quarante ans. On perd 10 000 agriculteurs par an malgré tout en France et on n'était pas dans le sujet de la méthanisation. Donc, attention également. On ne parle pas d'environnement ce soir. Il y a toutes ces choses-là quand même qu'il faut évoquer.

Marine CALMET

Il y avait encore une question devant. On a beaucoup entendu votre positionnement. On a peu de points sur les méthaniseurs de petite taille. S'il y a des avis... Ensuite, on passera au transport. Merci.

Florent CORTET

Moi, j'ai un avis en lien avec la dimension du projet. J'entends les modèles économiques et je ne peux que soutenir le milieu agricole. Encore aujourd'hui, il n'y a pas d'opposition sur le sujet. Simplement, quand on dit qu'il faut entendre la peur et les inquiétudes des habitants, c'est aussi lié à la dimension du projet.

Pourquoi ? Parce qu'on parle peu de risques industriels. On nous a dit lors des réunions précédentes que plus on a un dossier et une usine importante, plus le risque est maîtrisé, parce que plus on a de professionnels pour la piloter. On a un dossier ICPE qui est instruit par les personnels de la préfecture ou en tout cas de la DREAL. Donc, on est censé porter un projet qui est sûr et sécurisé. Oui, on peut se dire ça.

Moi, j'ai travaillé dans ce secteur-là. Donc, je sais aussi de quoi je cause. L'histoire industrielle en France est pleine de contre-exemples : AZF, Seveso, etc. Plus on a un gros site, plus il est censé être sûr, mais plus le risque est important et quand, effectivement, il y a un problème, l'incidence est énorme.

Donc, il faut aussi entendre la peur de la population par rapport à la taille du site. Quand tout va bien, cela va bien, mais dès qu'il y a un petit grain de sable, les conséquences sont majeures. Elles sont majeures sur l'environnement. Elles sont majeures pour la population.

On ne peut pas avoir un discours simplement descendant en disant : « Dormez tranquilles. Ne vous inquiétez pas. On maîtrise. » On ne maîtrise jamais. On gère le risque. On ne le maîtrise pas. C'est un point important, parce que c'est trop facile d'avoir ce type de discours descendant. Ce n'est pas comme ça que ça se passe dans l'histoire industrielle en France et ailleurs.

Marine CALMET

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres avis ? On a déjà beaucoup d'avis positifs sur la grande taille. Il nous reste une heure. Donc, je vous prie, si vous avez des avis, de les dire rapidement ou on est tous d'accord et on passe à la prochaine question. J'ai plutôt l'impression qu'on peut passer à la prochaine question. Sur la question des transports, si vous pouviez en dix minutes nous faire votre exposé, ce serait super. Comme cela, on a beaucoup de temps pour les questions-réponses et les avis.

[La gestion des transports](#)

Guillaume VOINEAU

Sur la partie transport, je vais laisser la parole à Jean-Michel. Aujourd'hui, à la coopérative, on gère toute la collecte laitière. Toute la partie transport, on la fait. C'est vrai que la logistique transport du projet méthanisation, on l'a construit dans la même philosophie que nous faisons la collecte laitière. Jean-Michel est spécialisé sur cela. Je préfère le laisser présenter.

Marine CALMET

Très bien.

Jean-Michel BRECHET

Merci, Guillaume. On ne va pas se mentir. Un projet collectif de méthanisation, ça génère du transport. Tous les outils à caractère industriel génèrent de la logistique et du transport, quels qu'ils soient. On parlait des laiteries tout à l'heure. Aujourd'hui, la coopération d'Herbauges, là où elle est, s'est installée il y a trente ans. Si, aujourd'hui, on mettait un permis de construire pour construire nos installations telles qu'elles sont aujourd'hui, il est possible qu'il y ait des inquiétudes, ce qui est normal. Quand on ne connaît pas le projet, quand on ne sait pas exactement comment cela va se dérouler, on peut être inquiet.

Aujourd'hui, en moyenne, on est à 30 rotations par jour. On va parler de rotations. Une rotation, c'est un aller-retour. En période de haute saison, on est plutôt à 60. Aujourd'hui, c'est ce qui se passe effectivement. Donc, on génère des nuisances qui sont liées au transport.

Ce transport, après, où va-t-il ? Il va beaucoup vers Nantes, parce que lorsqu'on envoie des céréales au port, cela va sur Nantes. Lorsqu'on va chercher (*inaudible, 1:31:29.4*), on passe également par Nantes. On ne passe pas par Saint-Nazaire, parce que c'est limité à 40 tonnes. Il y a beaucoup de trafic effectivement qui part par là. Donc, on a peut-être 60 % qui partent vers le nord et 40 % qui descendent vers le sud, mais très rapidement après, on part sur les réseaux secondaires et les camions disparaissent.

La méthanisation est faite avec des outils qui vont être similaires à ce qu'on fait pour livrer les aliments, pour collecter les céréales, pour collecter le lait. On est sur des ensembles trois essieux avec un tracteur devant, un tracteur routier. Lorsqu'ils seront sur la route, ils seront du même niveau de propreté que nos camions actuels qui font la céréale, le lait ou l'aliment. On aura ce degré d'exigence de telle sorte que l'on circule avec des ensembles propres tout le temps.

Ce sera donc effectivement des rotations qui seront faites sur 15 heures par jour. Cela fait donc sept rotations. On sera en double fret maximisé, c'est-à-dire qu'on sera plein pour plein. On aura quelques transports qui seront pleins-vides ou vides-pleins, parce que cela ne tombe pas pile-poil sur la partie liquide et la partie solide.

L'ensemble des transports sera fait par des salariés de l'unité de méthanisation, c'est-à-dire des gens qui sont spécialisés. Ce ne sont pas des sous-traitants. Ce sont des gens qui doivent appliquer l'ensemble du protocole de sécurité, comme nous l'avons aujourd'hui sur la livraison d'aliments ou comme on peut l'avoir sur la collecte du lait.

Le transport sera réalisé par des ensembles qui seront étanches pour éviter effectivement toutes nuisances d'odeurs et de salissures sur les routes. Sur le bruit, il n'y aura pas plus de bruit avec des camions de ce type-là que les camions qui roulent partout aujourd'hui sur les routes.

À terme, si on fait une station de GNV, pour avoir une station rentable, il faut 25 camions. Aujourd'hui, on a une quinzaine de camions qui tournent pour l'activité de la coopérative. On rajoute dix camions pour le projet. Cela nous fait 25 camions. On peut donc effectivement faire tourner une station de GNV, qui sera ouverte au grand public. Tous les transporteurs qui passeront sur cette route pourront faire le plein à la station. Bien évidemment, ce sera ouvert aussi au grand public pour ceux qui ont des véhicules au gaz.

L'ensemble des trafics générés par ce projet, ce sont donc dix camions qui vont tourner en rotation entre les exploitations et le site. On a l'ensemble des intrants solides, liquides, le bois et l'exploitation de CO₂. Tout a été pris en compte. On a l'ensemble des rotations, ce qui fait 107 tout compris, y compris les véhicules légers, mais dans ce cas-là, il n'y en a pas beaucoup. Quand on compare avec la coopérative...

Ce que j'ai présenté là, les 60 en période de pointe, ce ne sont que les camions, mais on a beaucoup plus de véhicules légers effectivement dans l'activité de la coopérative. Il y a 45 salariés qui y travaillent plus l'ensemble des fournisseurs, l'ensemble des clients qui gravitent tous les jours. On a beaucoup plus de véhicules légers que de poids lourds, alors

que là, on aura plus de poids lourds que de véhicules légers. L'ensemble de l'activité, qui sont des poids lourds essentiellement, fera autour de sept rotations par heure, par jour ouvré.

Quand on rentre dans le détail, ce qu'on a fait, c'est qu'on a pris l'ensemble de ces trafics. On a pris les exploitations et on a regardé en passant au plus court. Pour l'instant, on n'est pas rentré dans un plan de circulation avec : « Ici, on a le droit de passer. Ici, on n'a pas le droit de passer. » On a pris les routes telles qu'elles sont aujourd'hui et en fonction des autorisations, bien sûr. Sur certaines routes, les poids lourds n'y passent pas tel que le réseau routier est fait aujourd'hui.

Si on entre un peu plus dans le détail, on s'aperçoit effectivement que le trafic va être davantage autour du site, sur la départementale 65, sur la transversale qui va à La Limouzinière, puis sur l'axe qui vient de Touvois, parce qu'en fait, tous les camions viennent et vont venir se concentrer sur cette zone-là. Donc, c'est évident. On ne va pas se mentir. Il y aura plus de trafic sur cet axe-là, la départementale 65, après qu'avant.

Maintenant, on va essayer de regarder par rapport à la situation actuelle du trafic. J'ai reporté sur la même carte le numéro des routes des différentes départementales et le niveau de trafic actuel en poids lourds, en rotations. On a pris les statistiques qui sont publiées sur le site du département. Puis, on a pris en fonction des statistiques, parce que toutes les routes n'ont pas forcément de statistiques. C'est pour cela qu'il n'y a pas de carrés jaunes partout. On a reporté ici les derniers chiffres connus qui sont publiés sur le site du département.

Là, il y avait un point de mesure qui a été fait en 2020. Ici, on avait l'équivalent de 71 rotations poids lourds sur la départementale 65 entre Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et les Bonnières. Ici, je ne peux pas vous le dire, parce qu'en fait, sur le site, il n'y a pas eu de mesures faites.

Concernant Paulx par exemple, entre Paulx et Touvois, on a eu un point qui a été mesuré à La Chevalerie. Il y a 101 rotations. Donc, ça fait 200 camions qui passent par jour en moyenne sur cette route. Si on prend après la contournante de Machecoul, on est à 578 rotations. Si on prend l'axe qui descend sur Challans, on est à 554, etc.

Une route qui m'a un peu surpris est la route qui va à Port-Saint-Père. *A priori*, elle doit être utilisée, parce qu'on va directement à Nantes. On arrive directement dans la zone à côté de l'aéroport. Elle doit être pas mal empruntée par rapport à cela, ce qui fait que, sur cette route-là, on a quand même 155 rotations. Il y a 300 camions par jour qui passent sur cette route. C'est quand même extrêmement important et elle n'est pas forcément mieux carrossée que la départementale 65 qui est là. Donc, je suppose qu'il y aura des soucis.

Concernant le local, si on prend la route de la Benate, on se retrouve effectivement dans ce projet à avoir dix camions supplémentaires, dix rotations supplémentaires par rapport à ce qui existe aujourd'hui. Si je regarde les chiffres entre Corcoué et Rocheservière, on a 54 rotations aujourd'hui. Entre Corcoué et Saint-Philbert-de-Bouaine, on est à 47. Si je prends ici le trafic qu'on a entre Saint-Philbert et Saint-Colomban, on est à 71 et, entre Saint-Philbert et La Limouzinière, on est à 47.

Après, je me suis amusé à regarder l'évolution de ce trafic depuis 2015. On avait pas mal de points qui avaient été mesurés en 2015 sur l'ensemble de ces points-là. En fait, il faut toujours mesurer aux mêmes points pour mesurer l'évolution.

On se rend compte que, dans la zone autour de Saint-Philbert, dans cette grande zone-là, la plupart des réseaux routiers ont doublé leur trafic entre 2015 et 2020 ou 2014 et 2020, en cinq, six ans. On a eu un doublement du trafic en poids lourds sur cette zone-là, alors qu'ici, on est sur une augmentation qui est plutôt de 1,30, 1,25, 1,30, 1,35 selon les points. Ici, on est pratiquement également au double. On est à 1,80. Donc, en fonction des routes...

Ici, on n'est pas au double. On avait déjà du trafic en 2015, mais ce qui m'a étonné, c'est cette zone-là. Sur toutes les routes, on a doublé le trafic en cinq, six ans. C'est lié

aussi à l'activité qui s'est développée autour de Saint-Philbert, parce que plus on se rapproche de Nantes et plus on génère du trafic par rapport à l'économie. La preuve en est que plus on a d'économie et plus on aura quelque part un trafic à gérer par rapport à ça.

Ce que je veux dire comme message, c'est qu'il faut qu'on arrive... Je ne dis pas que c'est facile, mais il faut qu'on arrive à gérer l'économie et l'habitat. On génère de l'activité. On génère automatiquement de la logistique. Si on ne veut pas de logistique, il ne faut pas d'activité. C'est vrai. C'est un constat qui est incontournable. Si on veut avoir des emplois, il faut qu'on gère de la logistique.

Marine CALMET

Après, il y a des activités qui génèrent plus ou moins de trafic.

Jean-Michel BRECHET

C'est vrai. Si on rentre à l'intérieur des cartes, je vais aller très, très vite, parce qu'en fait, c'est la reprise de la même carte, mais on va un peu plus loin dans le détail. Donc, je vais aller très, très vite. On pourra revenir dessus si vous voulez qu'on regarde chaque zone, parce qu'effectivement, on va un peu plus loin, un peu plus précisément dans les cartes.

Guillaume VOINEAU

Une précision. Les petits chiffres en noir, c'est le trafic de la méthanisation.

Jean-Michel BRECHET

Si je prends le Val de Morière qui vient au site, on fait partie d'un parcours. On va augmenter de façon très nette le trafic. Si je prends par exemple Paulx, si je prends ici 101, le trafic ici du projet est de 20 et, ici, il est de 6. Donc, effectivement, on augmente sensiblement le tarif, mais les proportions ne sont pas forcément équilibrées par rapport au parcours sur lequel on passe, parce qu'en fait, plus on se rapproche du centre, plus on densifie. Je passe rapidement, parce qu'après, c'est toujours...

Marine CALMET

Je préfère, s'il y a des questions ou quelque chose qui n'est pas clair, que les personnes lèvent la main tout de suite, parce que c'est quand même beaucoup à avaler.

Jean-Michel BRECHET

Les cartes, on va les avoir à notre disposition et on pourra revenir autant de fois que vous voulez dessus. Ce n'est pas un problème.

Un intervenant

Juste, sur vos cartes, vous avez pris les chiffres 2020.

Jean-Michel BRECHET

Oui.

Le même intervenant

Moi aussi, j'ai ces chiffres-là. Ce que vous avez oublié de dire, c'est qu'en 2020, il y a eu beaucoup moins de véhicules sur les routes à cause du Covid, de l'ordre de 80 % de circulation. Ça, vous avez omis de le dire. 80 %. Il faut rajouter 80 % de véhicules sur ces routes-là. Il y a déjà plus de véhicules et vous allez en rajouter encore plus.

Jean-Michel BRECHET

Il y a quelques chiffres sur 2021 qui sont sortis. Il y a quelques points de comptage qui ont été publiés pour 2021. Il n'y a pas cet écart-là. Il y a plus en 2021 qu'en 2020, parce qu'il y a eu le Covid, mais il n'y a pas tant d'écart que cela. Sur la partie agricole, par exemple, on a continué à travailler comme avant. Cela n'a absolument rien changé.

Marine CALMET

Le point est intéressant. Il y a des dates sur la carte.

Jean-Michel BRECHET

En fait, on a pris les chiffres les plus récents publiés sur le site du département. En règle générale, la plupart des chiffres sont de 2020 et quelques-uns de 2021 pour les plus récents.

Une intervenante

Il faut aussi dire que les agriculteurs...

Marine CALMET

Attendez, Madame. S'il vous plaît, levez la main pour que l'on puisse vous apporter le micro. Sinon, personne ne vous entend de l'autre côté de la salle. Puis, il y avait encore une question devant aussi.

La même intervenante

Il faut bien savoir que, pendant le confinement, nos agriculteurs travaillaient, nuit et jour. Donc, il y avait des camions sur ces routes en 2020.

Jean-Michel BRECHET

Ce ne sont pas les mêmes qui travaillaient la nuit et le jour.

Marine CALMET

Oui, mais en l'occurrence, il y a déjà d'autres poids lourds, peut-être pas les mêmes activités, peut-être pas les poids lourds qui ne travaillent qu'au niveau local. Je ne sais pas.

Jacqueline FRABOUL

Je suis contente, parce que c'est la première carte super claire, où on voit bien. J'avais essayé de regarder des cartes, mais je ne voyais pas très bien.

Jean-Michel BRECHET

Madame, quelle route est-ce que vous voulez voir ?

Marine CALMET

Ce serait bien de prendre un exemple.

Jacqueline FRABOUL

Ce que je voulais dire est que la carte est super claire. C'est cela que je voulais dire. J'ai deux questions. Moi, j'habite la Benate. Il y a des camions. De toute façon, j'ai le sommeil lourd. Cela ne me dérange pas. Je voulais juste savoir si c'était possible qu'ils roulent à 30. Je comprends que les chauffeurs aient une pression de circulation, mais à la Benate, ils ne roulent pas à 30.

La deuxième question, c'est que quand on va de la Benate à Herbauges, si les camions de 40 tonnes croisent un car de ramassage scolaire, c'est qui qui gagne ?

Jean-Michel BRECHET

En règle générale, il y en a un qui s'arrête et l'autre qui avance tout doucement pour se croiser gentiment. Je vais vous expliquer ce qu'on peut imaginer.

Marine CALMET

Je peux noter vos questions et on les repose à la fin, parce qu'elles ne concernent pas directement...

Jean-Michel BRECHET

Je vais aller jusqu'à la fin. J'ai pratiquement terminé.

Un intervenant

Juste pour préciser, quand on croise des voitures, des tracteurs, des camions, etc., c'est pareil. On s'arrête, voire on se gare pour laisser passer les gens, ou bien l'inverse. On ne peut pas faire autrement. Les routes ne sont pas dimensionnées pour que l'on passe en tracteur non plus.

Jean-Michel BRECHET

Il y a plein de routes où il y aura un camion toutes les deux heures ou un camion toutes les trois heures, c'est-à-dire que cela ne génère pas un trafic complètement dingue. Quand, aujourd'hui, on collecte le lait, si un autre camion ou un car arrive en face, on se range tranquillement sur le côté et on se croise gentiment. Puis, quand le croisement est fait, chacun reprend sa route. Sinon, effectivement, c'est hyper dangereux.

Il faut savoir qu'un ensemble de 44 tonnes qui prend l'accotement finit au fossé systématiquement par la charge. Donc, on n'y va jamais. Nos chauffeurs aujourd'hui sont formés pour cela. Lorsqu'ils croisent un car ou un autre camion, ils ralentissent. Ils se croisent au pas. On fait attention. Sinon, les camions, on les ramasse dans les fossés.

Jacqueline FRABOUL

Pour le 30, une petite formation peut-être.

Jean-Michel BRECHET

Pardon ?

Jacqueline FRABOUL

Pour le 30 à l'heure, une formation.

Jean-Michel BRECHET

J'ai des propositions à faire.

Benjamin GREFFIER

C'est valable pour tous les camions, pas forcément pour... C'est aussi l'occasion de faire remonter...

Marine CALMET

On continue.

Jean-Michel BRECHET

Voilà. Je termine. J'en ai pour trois minutes. Là, j'ai recentré le trafic autour de Corcoué. On voit bien que l'on a des routes, la départementale 263 qui est très étroite. Prendre 27 rotations par jour, cela va être compliqué. Il faut se le dire. C'est une réalité.

Je ne parle pas de la départementale 263 qui passe ici, qui devrait déjà être interdite aux camions. Je le dis depuis longtemps. Elle devrait déjà être interdite aux camions. Pourquoi n'y a-t-il pas de pancarte : « Interdit aux camions » ? Ce n'est pas Herbauges qui fait la circulation. Cette départementale devrait simplement servir... Cela devrait être marqué. Il y a un panneau qui devrait être mis uniquement pour desservir les gens qui sont sur cette route. On ne devrait jamais avoir de camions à circuler ou à transiter par là.

C'est pour cela que je propose ce genre de raisonnement qui est de dire... Et là, il faut que l'on se mette d'accord. De toute façon, les camions arrivent d'ici. Ils passent à Paulx. De toute façon, ils passent à Paulx. C'est vrai, mais il y a déjà 100 camions qui passent à Paulx. C'est vrai que notre projet n'est pas sympa parce qu'il va en rajouter 20. On en rajoute. Je ne vais pas vous raconter de bêtises. On ne va pas en enlever. On en rajoute, sauf qu'il y en a déjà 100 qui passent. Donc, il n'y a pas que nous qui roulons. Il y a plein d'activités qui génèrent du transport.

Donc, il faut que les camions passent à Paulx. Ils ralentissent pour passer gentiment pour éviter d'écraser qui que ce soit. Là, effectivement, on a des chauffeurs. Je ne dis pas qu'ils sont tous parfaits, mais quand il y a des choses qui ne vont pas, on essaie de corriger. On n'aura affaire ici qu'à une flotte de chauffeurs professionnels.

L'idée, c'est quoi ? C'est que si on dit que cette route, la 263 n'est pas adaptée aux camions, on n'y passe pas. On met cela dans la charte. On met cela dans un acte. On dit que ne passera aucun camion de la méthanisation sur cette route, mais je voudrais aussi qu'à ce moment-là, le département se mette autour de la table et qu'on écrive un plan routier pour éviter que les autres camions passent sur cette route, parce qu'il n'y a pas de raison qu'il n'y ait que nous qui soyons amenés à le faire. C'est que tout le monde le fasse.

Puis, on fait la même chose ici. Sur la départementale 263 qui va à la Benate, je comprends les inquiétudes. Je comprends le danger que cela représente. Pour nous, franchement, envoyer des flottes de camions sur cette route n'a aucun intérêt, parce que c'est se mettre aussi en danger. Un ensemble coûte 200 000 euros. Quand on le casse, cela coûte de l'argent.

L'idée est que, plutôt que de passer par ici, on fait passer... Parce que la route ici est beaucoup plus cabossée. Après, il faut effectivement accepter avec la population de passer ici pour revenir ensuite. Nous, on va se rallonger de quelques kilomètres, mais on va sécuriser tout le monde, parce qu'on ne va pas utiliser le carrefour de L'Egonnière. On ne va jamais venir embêter les gens qui habitent ici tranquillement. On va rester sur des voies mieux carrossées sur lesquelles on ne va pas traverser les villages.

Puis, la même chose pour cette route qui est ici. Soit, effectivement, on nous autorise à passer par La Limouzinière, parce que La Limouzinière, avant, on était à deux camions, à deux rotations et, là, on passera à dix. Il y en a déjà 46. Ce n'est pas comme s'il n'y avait pas déjà du trafic. S'il faut couper en deux, on en enverra cinq ici et on en passera cinq par Touvois, mais à un moment donné, quoi qu'il arrive, le trafic passera quelque part. Ce qu'il faut, c'est sécuriser là où il passe, mais le trafic existe déjà. Nous ne sommes pas seuls à rouler.

Pour terminer mon propos, le premier cercle ici, c'est le cercle historique de la coopérative. Ce cercle-là, c'est à peu près quarante millions de litres de lait. Ces quarante millions de litres de lait existent depuis 35, 40 ans. Moi, je suis un dinosaure. Cela fait 36 ans que je suis à la coopérative et j'ai toujours connu ces volumes, sauf qu'en l'espace de 30 ans ou 35 ans, lorsqu'on collectait du lait, ce même volume de quarante millions, on collectait à l'époque en 48 heures et il nous fallait 20 conducteurs pour remplir la citerne.

Aujourd'hui, on passe tous les trois jours et on remplit la citerne en moyenne avec quatre conducteurs. Donc, nous passons beaucoup moins sur les routes qu'il y a 30 ans, parce qu'il y a 30 ans, on ne faisait que cela de tourner en rond pour remplir la citerne. Aujourd'hui, Gérard HALAL est chauffeur. Il a démarré chez nous en 1996. Il peut vous dire comment il collectait le lait en 1996.

(Intervention incomprise, 1:49:41.5.)

Jean-Michel BRECHET

Non. C'est un constat. Je ne suis pas là pour juger. C'est un constat de ce qui se passe. Voilà. J'en ai terminé.

Marine CALMET

Est-ce que vous pourriez résumer – cela fait écho à ce que disait Madame – vos propositions pour réduire l'impact du transport ?

Jean-Michel BRECHET

Pour réduire l'impact du transport, effectivement, c'est de ne pas faire de méthanisation, parce que comme cela, il n'y aura pas de camions qui rouleront. C'est le premier impact.

Maintenant, si on veut faire de la méthanisation, on aura un impact routier. Qu'il fasse 200 000 tonnes, qu'il fasse 300 000 tonnes ou qu'il fasse 50 000 tonnes, cela va toujours générer un impact routier. Ce qu'il faut, c'est modéliser des parcours et gérer ce transport pour limiter au maximum les nuisances. C'est ça, la proposition.

Marine CALMET

Est-ce que vous pourriez préciser si vous allez chercher des gisements dans chaque exploitation, si les citernes roulent toujours pleines, en l'occurrence, parce que c'est aussi cela ?

Jean-Michel BRECHET

Économiquement, il n'y a pas photo. On a intérêt. Aujourd'hui, on optimise les transports et, là, ce sera exactement la même chose.

Marine CALMET

Est-ce qu'il y a d'autres questions concernant cet impact transport ? Est-ce la première fois que vous montrez cette carte ?

Jean-Michel BRECHET

Jusqu'à maintenant, on n'a pas réussi à la mettre, parce que les débats faisaient que cela partait dans tous les sens et on n'a pas réussi. Comme il y avait un atelier dédié à cela, on s'est dit : « A ce moment-là, on le fera posément à l'atelier. »

Benjamin GREFFIER

On avait fait des cartes un peu moins poussées pour le deuxième atelier en novembre l'année dernière, ce type de cartes. On avait déjà commencé à discuter avec les riverains sur quelles routes il faudrait passer ou pas.

Jean-Michel BRECHET

Si j'ai un message à faire passer ce soir, c'est tout simplement que ce travail-là... Cela fait depuis deux ans que l'on essaie de le faire avec le département qui s'appelle : « le

Conseil départemental » et ces braves gens n'ont jamais voulu se mettre autour d'une table pour travailler sur ça.

Donc, on peut nous dire ce que l'on veut aujourd'hui. On peut nous dire qu'on l'a fait tout seul dans notre coin, mais cela fait quand même deux ans qu'on nous boycotte, parce que les services du département, depuis février 2019, n'ont jamais voulu nous recevoir pour travailler sur le projet. On peut nous raconter tout ce que l'on veut aujourd'hui, mais c'est la réalité.

Marine CALMET

Merci. Je reprends la méthodo, avis pour et contre. Comme cela, nous, on peut aussi cartographier nos avis.

Un intervenant

Est-ce que vous pourriez nous donner le poids des engins ?

Jean-Michel BRECHET

Ils sont normés. Aujourd'hui, en France, on ne peut pas rouler à plus de 44 tonnes. Pour cela, il faut trois essieux au sol avec la répartition des charges sur, en tout, cinq essieux. Si je prends l'exemple des pays nordiques, ils ont un essieu supplémentaire. Donc, ils peuvent aller jusqu'à 50 tonnes.

Un intervenant

La notion de sécurité est aussi liée à l'état des routes, pas uniquement au trafic. On sait qu'un 30 tonnes use une route autant que 10 000 voitures. Donc, on voit bien que, sur les petites routes avant d'arriver à la ferme, c'est le poids du véhicule. Ce n'est pas le péquin qui va passer trois fois dans la journée. C'est bien le transport. Donc, le coût d'entretien des petites routes sur les communes, je pense que ce n'est pas un détail. C'est pour cela que je demandais le poids, parce que 30 tonnes, on sait que c'est 10 000 voitures. 44 tonnes, je ne sais pas.

Un intervenant

Je voulais quand même argumenter. Lorsqu'on épand du fumier, vous mettez entre 12 et 15 tonnes, voire plus dans un épandeur à fumier et, bien souvent, il n'y a qu'un seul essieu. C'est encore beaucoup plus important. Donc, il ne faut peut-être pas se focaliser trop là-dessus.

Marine CALMET

Ce n'est pas une question de se focaliser. C'est que c'est un vrai débat par rapport au département.

Guillaume VOINEAU

Ce qu'il faut bien préciser, comme l'a dit Jean-Michel au départ, c'est qu'on est sur les mêmes types de camions que la collecte laitière ou la collecte de céréales. Aujourd'hui, nos accès à l'exploitation sont adaptés pour la collecte de lait et la collecte de céréales. Il faut le même type de transport.

Marine CALMET

On a plusieurs questions. Donc, ce que je vous propose, ce n'est pas de rebondir du tac au tac à chaque fois, mais on va prendre plutôt trois questions et, ensuite, vous redonner la parole pour qu'on puisse noter les avis.

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

Erwan COUËRON. L'avis du Conseil départemental a parlé aussi du réseau de gaz. Est-ce que vous pourriez nous fournir une carte ? Si jamais vous ne pouvez pas réaliser votre réseau de gaz sur leur terrain, je suppose que vous allez réinjecter par camions. Attendez. Je m'explique.

Monsieur LOIR a dit que le droit à l'injection était un droit. Ce n'est pas un droit absolu, le droit à l'injection. C'est si toutes les conditions nécessaires sont réunies. Or, là, le Conseil général a refusé le passage des conduites de gaz sur leurs routes. Comment allez-vous faire ? Et s'il n'y a pas de conduites de gaz, est-ce que vous allez transporter ce gaz par camions ?

Guillaume VOINEAU

Le débat n'est pas là.

Un intervenant

Si, il est là.

Guillaume VOINEAU

Non. Si les élus ne veulent pas de ce projet, il ne se fera pas. La réalité, c'est ça.

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

En l'occurrence – pardon, excusez-moi –, ils ont donné un avis selon lequel le gaz ne pourrait pas passer. Comment allez-vous faire pour acheminer ce gaz si les canalisations ne se font pas ?

Guillaume VOINEAU

L'avis qu'ils ont donné est par rapport au transport routier.

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

Non, par rapport au gaz aussi.

Guillaume VOINEAU

Ils n'ont pas dit que ce n'était pas possible. C'est que cela coûtait trop cher.

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

Non.

Guillaume VOINEAU

Si.

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

Y compris pour les canalisations.

Guillaume VOINEAU

Oui, mais c'est comme sur les routes. La route aujourd'hui n'est pas adaptée, mais on peut quand même étudier. Ce travail-là, c'est un partage qui peut être fait par rapport à l'impact routier et les aménagements qui peuvent être faits. Qu'on soit là ou ailleurs, si on veut faire ce type de projet, il y aura un impact routier. Il y aura des études à réaliser, mais je me répète. Si les élus ne veulent pas de ce projet, ne veulent pas même divisé par trois, on n'en fera pas. C'est aussi simple que cela.

Benjamin GREFFIER

C'est un avis consultatif. Le département a un avis consultatif. Si, à la fin, le projet est autorisé...

Guillaume VOINEAU

Le département a son avis consultatif. Il n'a pas son avis décisionnel. Il a été consulté dans son domaine de compétence qui est les routes. Il a donné son avis.

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

On rencontre à peu près les mêmes personnes. On n'a pas les mêmes versions. Donc, je pense qu'il y a des personnes qui mentent, soit à nous, soit à vous. Je pense qu'on rencontre exactement les mêmes personnes depuis le début. Vous êtes très peu suivis. Il n'y a aucun avis positif sur votre projet, à part Monsieur de RUGY, je crois. À un moment, il va peut-être falloir aussi ouvrir les yeux. Si personne ne...

Guillaume VOINEAU

Mais on peut...

Erwan COUËRON, Corcoué-sur-Logne

Je ne vous coupe pas. Cela fait cinq séances que l'on vous écoute. À un moment donné, il faudra peut-être aussi écouter les gens, les élus, les associations, même les associations pour la méthanisation. On est en discussion aussi avec Solagro. À un moment donné, il va peut-être falloir ouvrir un peu les yeux. Je ne sais pas. Là, vous vous enfoncez. Je ne sais pas ce que vous faites.

En tout cas, on a bien compris que vous ne vouliez pas faire évoluer votre projet. Personnellement, j'irai jusqu'au bout. J'en ai un peu marre de toutes ces réunions. J'irai jusqu'au bout. Vous savez très bien que l'on ira jusqu'au bout et que l'on a des avocats, que cela va prendre quelques années. On sait très bien que c'est comme ça que ça va se finir. Je dis ça parce que j'en ai vraiment marre de ces réunions.

Un intervenant

On ne vous force pas à venir.

Guillaume VOINEAU

C'est important quand même. Ouvrir les yeux. Nous aussi, on est en train de faire ouvrir les yeux par rapport à l'enjeu sociétal et de la méthanisation. Aujourd'hui, comme je l'ai déjà dit l'autre jour, il y a deux projets sur mon département qui ont été déposés pour faire de la méthanisation avec que de la culture. Si on ne fait pas ce type de projet, les agriculteurs feront de la méthanisation, mais vont squeezer complètement la vocation première de produire de l'alimentation humaine. C'est clair. Si les élus...

Nous, en faisant ce type de réunions, ce type de concertations, c'est aussi pour interpellier les élus sur les enjeux de faire ce type de projet. Si les élus ne veulent pas écouter et ne veulent pas entrer dans un consensus pour essayer de construire ce type de projet, on n'en fera pas. On ne le fera pas seul.

Un intervenant

Tout cela se faisait avant de déposer un dossier.

Guillaume VOINEAU

Déposer un dossier. Il y a deux mois, j'étais autour de tous types d'élus, sénateurs, élus départementaux, régionaux, députés. C'est la question que je leur ai posée. Qu'est-ce

que je fais ? Est-ce que j'abandonne le projet ? Personne ne m'a dit d'abandonner. On a continué l'instruction et, aujourd'hui, si on n'avait pas déposé le permis de construire, on ne serait pas là. Tout serait mis au placard. On n'en parle plus. Basta. Au revoir. On serait tous en train de réfléchir : « Je continue l'élevage. J'ai l'opportunité de produire du gaz. Tu t'en vas. Moi, j'envoie les vaches. On va monter un méthaniseur. On va mettre des cultures dedans et hop. Bingo. Ça va y aller. » C'est cela, le débat.

Marine CALMET

Je me permets juste de faire un peu le maître du temps, juste de garder un peu un œil sur l'horloge. Il nous reste une demi-heure. Ce qui serait bien, c'est quand même de finir un peu cette question sur les transports, parce que c'est la première fois qu'on voit ces cartes.

Guillaume VOINEAU

Une précision. Monsieur NEAU a déjà vu ces cartes.

Marine CALMET

Oui. D'accord. Pour les personnes qui sont dans la salle – puisque Monsieur NEAU n'est pas là –, en tout cas, c'était la première fois. Ce qui était un peu le sujet de la soirée, c'est de savoir s'il y a encore des questions. Notamment, si on lit la question de la taille et du transport, il y a quand même une question qui pourrait émerger. C'est aussi de savoir si plusieurs petits méthaniseurs génèrent plus de transport qu'un gros méthaniseur. Est-ce qu'on a élucidé cette question ? Est-ce qu'elle a été posée ?

Guillaume VOINEAU

L'impact des transports, c'est de prendre les gisements, de les emmener à l'outil de méthanisation et de ramener le digestat dans les exploitations. Globalement, on a autant de transports, mais après, ils seront plus dispatchés. C'est clair. Les transports seront les mêmes. Pour les agriculteurs, pour eux, il n'y a aucun problème de dispatcher les transports, mais montons un modèle économique viable. C'est cela, le dilemme.

Marine CALMET

Il y a Madame devant.

Guillaume VOINEAU

Par contre, il y a plus de transports de gaz. Pour répondre à la question de Monsieur tout à l'heure, le coût d'acheminement du gaz sera plus important avec plusieurs sites.

Marine CALMET

Sur l'acheminement du gaz, je crois que c'était d'ailleurs une réponse... J'aimerais juste qu'on éclaircisse la question qui avait été posée là-bas. Si vous n'obtenez pas l'aval sur la conduite de gaz, le projet ne se fait pas.

Guillaume VOINEAU

On ne va pas produire du gaz pour l'envoyer en l'air. S'il n'y a pas de raccordement au gaz, on ne montera pas de projet.

Marine CALMET

C'est juste que ce soit clair, parce que ce n'était pas clair.

Guillaume LOIR

Un des arguments du département, pour répondre à Erwan, c'est la zéro artificialisation des sols. Il a été démontré dans ce PowerPoint, ici, dans cette présentation que si on veut faire dix projets, on se retrouvait à 35 kilomètres de réseau et que, dans le cas d'un projet métha à Herbauges, on était à 6,5 hectares versus plus de 30 hectares. CQFD.

Un intervenant

Vous ne répondez jamais aux questions, Monsieur LOIR. La question, c'était que vous n'aurez pas le droit de passer votre canalisation de gaz ou de métha Herbauges à Machecoul. Comment allez-vous transporter votre gaz ?

Guillaume VOINEAU

On ne fera pas de projet, Monsieur. La réponse est simple.

Le même intervenant

Si c'est par camions, combien vous estimez...

Guillaume VOINEAU

Notre réponse est très claire. Si on n'a pas de branchement à la canalisation, on ne fera pas de projet. C'est aussi simple que cela.

Le même intervenant

Votre projet, ce n'était même pas la peine de le représenter à Corcoué-sur-Logne, puisque vous avez la réponse du département. C'est écrit. On vous l'a dit et répété. Cela a été dit et répété et vous ne l'entendez pas. C'est bien ce qu'on vous disait au tout début. Vous n'écoutez absolument pas.

Guillaume VOINEAU

Monsieur, ce n'est pas le département qui donne l'avis décisif sur le projet. Le département a un avis consultatif pour les transports.

Le même intervenant

Ce n'est pas le préfet non plus qui dirige le département.

Guillaume VOINEAU

On ne va pas revenir aux débats qu'on a eus pour d'autres types de projets.

Marine CALMET

Madame.

Jacqueline FRABOUL

Juste une petite remarque. Je suis un peu habituée à débattre. Je suis un peu rompue au débat de par mon passé. Ce qui m'étonne un peu, voire même me choque, c'est le côté un peu « les gentils et les méchants ». Là, c'est surtout Monsieur VOINEAU : « Le méchant département, les gentils agriculteurs. » Dans un débat, est-ce qu'on ne pourrait pas nuancer ? Les gens qui ne sont pas pour le méthaniseur ne sont pas armés jusqu'aux dents avec la kalachnikov, etc. Nous, on n'est pas méchants. Le département n'est pas méchant.

Guillaume VOINEAU

Je n'ai pas dit que vous étiez méchants.

Jacqueline FRABOUL

Vous n'êtes pas méchants. Là, cela fait quand même à plusieurs reprises : « Le département est en faute. »

Guillaume VOINEAU

Je ne dis pas qu'ils sont en faute. C'est leur avis.

Jacqueline FRABOUL

Cela me heurte un peu.

Marine CALMET

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres avis sur la carte, les déplacements, le trafic routier ?

François GUYOT, Conseiller régional Pays de la Loire

Bonjour. François GUYOT. Je suis Conseiller régional de la majorité Pays de la Loire. Je suis content d'être là, parce que cela va me permettre de pouvoir aussi dire notre position. C'est marrant. J'ai entendu la position de mon groupe que je ne connaissais pas et que je ne partage pas forcément. Donc, c'est très bien.

Je ne me suis pas permis de donner de remarques en tant qu'élu sur les détails. Ce n'était pas ma position de ce soir. Au niveau du Conseil régional et de notre position, de la majorité portée par Christelle MORANÇAIS, j'ai entendu qu'on était contre. Il n'est pas écrit qu'on est contre. On a émis des réserves sur le projet. On en a échangé et on doit encore en échanger. Nous avons forcément comme vous des questions, énormément de questions.

Nous avons aussi pour nous du pragmatisme. J'ai entendu des messages. Pour la petite histoire, je suis aussi agriculteur sur la commune de Bouvron. Forcément, dans notre campagne qui vient de s'achever il n'y a pas très longtemps, on a mis du pragmatisme aussi sur l'avenir des agriculteurs, l'avenir de l'élevage. Il y a des phrases qui ont sonné dans ma tête tout à l'heure et que je partage.

J'entends les craintes de la société. J'ai un peu plus de mal à entendre – vous m'excuserez – le : « Moi, ça m'apporte quoi ? » En tant qu'élus, on est au service de tous les habitants, ceux qui se posent des questions, ceux qui veulent avancer aussi. Je pense que préserver notre agriculture, notre élevage doit être une priorité, pas à tous les prix non plus. Il y a forcément des questions et c'est légitime.

Ce qui m'embête un peu, c'est le retour de la position du Conseil régional qui, pour moi, était – vous m'excuserez – dans vos propos : « Seul Monsieur de RUGY soutient le projet. » Nous, on n'a pas fermé la porte. Je le dis. Je le répète. On a des questions.

J'ai entendu tout à l'heure : « À quoi est-ce que ça sert, ces réunions ? » Nous, on a besoin en tant qu'élus de ces réunions. On a besoin de savoir ce que, vous, vous pensez, citoyens, ce que les agriculteurs pensent pour faire une synthèse, pour pouvoir aussi échanger et pouvoir nous aussi amener nos questions et nos positions.

Je voudrais juste rappeler sur ce qui a pu être dit sur les routes, sur le gaz... Posez-vous de vraies questions aussi sur les écrits que vous avez pu lire ou les rencontres que vous avez faites. Moi, je suis juste à côté de Notre-Dame-des-Landes. Je me permettrai de faire un peu de politique quand même. C'est que l'aménagement des routes autour de l'aéroport qui était prévu et toute l'infrastructure n'a pas gêné cette même structure. Il faut mettre du pragmatisme dans nos discussions. Il faut mettre du pragmatisme dans la situation.

Le courage politique... Pour moi, c'était plus simple de venir ce soir et de vous dire : « Je suis opposé au projet. » Je vous avoue que, dans ma vie d'agriculteur, ce serait dur à porter. Dans ma vie d'élu, je serais tranquille. Je rentre chez moi pénard. C'est plus facile

de tenir ce discours-là. On attend les retours de la coopérative d'Herbauges. On entend les craintes, mais on ne peut pas entendre les accusations non plus trop fortes, le jugement du projet.

On est vraiment dans l'expectative. Je vous le dis comme je le pense. Je n'ai pas de position claire à vous donner, mais nous n'avons pas fermé le livre. Pour nous, ce n'est pas fermé. Voilà le message que je pourrais vous faire passer ce soir sur notre position.

(Applaudissements.)

Marine CALMET

Merci beaucoup. C'est très utile. Merci d'être venu. Il y avait encore le monsieur qui est juste là au milieu et la dame là-bas. Merci beaucoup.

Une intervenante

J'aurais juste besoin d'une précision. Quand on est allé aux réunions, on vous avait exprimé nos inquiétudes sur le carrefour de L'Egonnière. Là, je vois que vous avez proposé un autre trajet. Du coup, cela veut dire que tous les véhicules qui seraient passés par le carrefour de L'Egonnière ne passeraient plus par là. Est-ce cela ?

Il me semblait avoir vu que vous pouviez participer à l'aménagement du carrefour sur un des comptes rendus. Il est quand même très dangereux. Hier soir encore, il y a eu un accident. C'est une question vraiment importante.

Guillaume VOINEAU

Nous, on a toujours été clairs. On est prêt à participer à l'augmentation du trafic due au projet, mais notre rôle... Ce n'est pas à notre charge de refaire les routes. Il n'y a pas que les camions de la coopérative qui empruntent les routes. On est dans le même discours que l'on a eu avant. C'est un consensus. C'est un travail à faire en commun.

Jean-Michel BRECHET

Dans l'hypothèse où l'on avait cet accord, où c'était validé, ce serait plutôt ce carrefour-là qu'il faudrait peut-être encore mieux sécuriser, parce que là, on n'utiliserait plus le carrefour de L'Egonnière. Donc, ce n'est plus forcément à nous de financer son amélioration. C'est plus à ce moment-là au département, parce que c'est dans l'intérêt général.

Par contre, si, nous, on fait passer des camions sur cette route-là et qu'on sort sur ce carrefour-là, effectivement, s'il y a des aménagements complémentaires pour sécuriser ce carrefour, il est normal qu'on participe.

Marine CALMET

Encore une question, là.

Un intervenant

On a séquencé un peu les débats. On parle du bilan carbone. Aujourd'hui, on parle des routes. Au bout du compte, on perd la globalité des enjeux. À la limite, je pense que vous avez toutes les belles attentions pour éviter le plus de bilan possible. On ne conteste pas cela, mais du coup, si, tout simplement, il n'y avait pas besoin de ce projet...

On partage la position de Monsieur JOIGNY. Il conclut que la méthanisation peut avoir sa place. En préambule, vous venez quand même faire le procès des petites méthanisations. Pourquoi pas d'ailleurs ? À la limite, c'est un débat, de dire qu'elles sont moins intéressantes sur le territoire que les autres. Finalement, c'est un débat national, la méthanisation. Il ne faut pas l'oublier.

Monsieur JOIGNY conclut que la méthanisation peut avoir sa place dans un système combinatoire d'effluents agricoles, de produits et de résidus de maraîchage, de sous-produits de certaines cultures, de déchets urbains non toxiques, de déchets non exploitables autrement, etc., mais être dans l'hypothèse d'y adjoindre des cultures dédiées (*incompris, 2:10:27.3*) n'est pour lui pas raisonnable.

Globalement, peut-être que la méthanisation qui sera vertueuse demain, ce n'est pas ni les petits ni les industriels. C'est peut-être celle qui pourra conjuguer le maraîchage, les intrants agricoles.

Voilà un peu la position globale que nous soutenons d'après les scientifiques qui sont dans le collectif vigilance au niveau national. C'est notre position, parce que du coup, on débat sur des technicités. À la limite, vous avez de belles intentions, mais voir un 40 tonnes qui va passer devant la métha de Machecoul et l'inverse, la métha à Corcoué-sur-Logne... Des camions vont se croiser. Je trouve qu'il y a quelque chose qui n'est pas cohérent. Si vous dites qu'aujourd'hui, la petite méthanisation n'est pas vertueuse, la grosse méthanisation ne l'est sans doute pas non plus.

Marine CALMET

Merci. Est-ce qu'il y a une réponse à ça, parce que ça soulève la question d'utiliser des gisements différents ?

Guillaume VOINEAU

On l'a déjà dit à une autre réunion. Demain, s'il y a des échanges à faire sur les transports, si on passe devant un méthaniseur et on doit s'arrêter, on le fait déjà, comme on le fait sur le lait aujourd'hui.

Marine CALMET

Monsieur, vous avez trouvé des chiffres. Est-ce que c'est quelque chose qui se fait déjà ailleurs, d'aller chercher des gisements ou de pouvoir aller en cours de route...

Guillaume VOINEAU

Ça se fait sur le lait. Ça se fait sur la céréale. Au lieu que les camions se croisent, ce sont des échanges de collectes. Il n'y a aucun problème. Tout dépend après des garanties, de la finalité du gisement. Il y a des types de gisements que l'on s'est interdits dans notre projet parce qu'on veut que le projet soit compatible avec l'agriculture biologique. Donc, on ne pourra pas envoyer un gisement à quelqu'un et qu'en échange, on ait des gisements qui ne soient pas compatibles avec le projet.

C'est comme du lait. Si on a du lait bio, un marché de lait bio, on ne peut pas optimiser une collecte avec du lait conventionnel. Ce n'est pas possible. C'est du bon sens. Si on passe devant un méthaniseur et si les gisements sont compatibles, bien sûr, on peut faire des échanges. Il n'y a aucun problème.

Marine CALMET

Donc, cela s'est déjà vu.

Guillaume VOINEAU

Je précise bien qu'on ne fait pas le procès de la petite méthanisation. C'était bien de comparer notre projet à d'autres modèles de méthanisation plus petits, mais ce n'est pas le procès de la petite méthanisation.

Un intervenant

Je reviens sur le sujet du transport, tout simplement. La méthanisation jusqu'à preuve du contraire ne crée pas le lisier, ne crée ni le lisier ni le fumier. Il existe déjà. On le transporte déjà. Il se promène déjà sur les routes.

Je vais prendre mon cas particulier, personnel. Je fais traverser la moitié de mon lisier à la commune de Saint-Étienne-de-Mer-Morte. Il y a une partie de mon lisier qui traverse la commune de Saint-Étienne-de-Mer-Morte. On n'est pas comme la coop. On s'en va avec des tonnes pleines et on revient avec des tonnes vides. Quand on y est, c'est à longueur de jour. Donc, on traverse le bourg à longueur de jour.

Dans les discussions, si j'ai bien compris, au retour du digestat, il ne reviendra pas forcément au siège de l'exploitation, mais il reviendra au plus près des points d'épandage. En l'occurrence, une partie de l'exploitation se trouve...

Un intervenant

Les gisements sont là. On te les rendra là.

Un intervenant

Voilà, entre le 101 et le 63. Nous, on fait à peu près 200 tours par an, 200 rotations, 400 passages qui traversent le bourg de Saint-Étienne-de-Mer-Morte par an. Là, en l'occurrence, ils ne traverseront plus.

Sur les transports, il faut bien voir aussi que, le lisier, on ne le crée pas par la méthanisation. Il est déjà sur place. On le transporte déjà. Il faut aussi mettre cela... Quand Monsieur disait tout à l'heure qu'il faut être pragmatique, c'est cela aussi. Il faut être pragmatique. Le lisier est là et on le transporte. Comme le disait Luc derrière, on le transporte souvent avec des engins beaucoup moins adaptés que les camions qui vont être utilisés par la coop.

Pour reprendre aussi le transport scolaire, quand on se balade à longueur de jour avec 2 tonnes, on croise forcément le matin et le soir, parce qu'on ne va pas lier nos horaires sur les cars. On croise forcément avec des tracteurs les cars scolaires. Le problème du camion, on l'a déjà. On ne crée rien.

Marine CALMET

Si je peux me permettre de résumer un peu ce que vous dites, c'est peut-être qu'il faudrait avoir plus de données sur peut-être un impact même positif en termes de transport.

Le même intervenant

Pour revenir sur l'idée du gros méthaniseur ou du petit méthaniseur, c'est que, justement, un méthaniseur centré comme ça qui va renvoyer au plus près des points d'utilisation du digestat, cela va être organisé tout au long de l'année au lieu d'être très ponctuel sur des périodes très concentrées.

Marine CALMET

Merci. Si on pouvait le noter, on dirait donc : « A vos yeux, moins de transport et mieux organisé. »

Le même intervenant

Mieux organisé, voilà.

Marine CALMET

Très bien. Merci. Je suis désolée. Sinon, on va devoir couper un peu sur la clôture. Je pense que c'est dommage.

Le même intervenant

Notez-le sur le côté positif.

Marine CALMET

Oui, mais là, c'est négatif. Donc, ce n'est pas le bon côté. Une dernière question et, après, on passera à la clôture. Merci.

Un intervenant

C'est juste une remarque que je veux faire. Tu as dit que tu transportais 200... La question que je me pose est : est-ce que tu pourrais avoir peut-être deux fois ou trois fois moins avec un mode d'élevage différent ?

Un intervenant

C'est un autre sujet.

Un intervenant

Donc, vous proposez de diminuer l'activité d'élevage.

Un intervenant

Je propose de la sauver justement.

Guillaume VOINEAU

Comment voulez-vous diminuer la quantité de lisier produite en maintenant la même production d'élevage ?

Un intervenant

J'ai cru comprendre qu'il y avait 70 % des élevages de la coop d'Herbauges qui ne sortaient plus leurs vaches dehors.

Guillaume VOINEAU

70 % qui ne sortent plus les vaches dehors ?

Le même intervenant

Combien ?

Guillaume VOINEAU

Le pourcentage, je ne sais pas. Déjà, on est engagé dans un contrat.

Le même intervenant

Combien ?

Guillaume VOINEAU

Le chiffre exact... Ce n'est pas comme cela qu'on mesure. On est engagé dans un contrat avec la laiterie Saint-Père. On a obligation de pâturage.

Le même intervenant

Obligation de pâturage sur combien de temps ?

Guillaume VOINEAU

150 jours.

Le même intervenant

Tout le monde respecte les 150 jours.

Guillaume VOINEAU

On est engagé dans le cahier des charges.

Le même intervenant

Tout le monde respecte les 150 jours.

Guillaume VOINEAU

Oui. On est engagé dans le cahier des charges à 150 jours de pâturage.

Le même intervenant

C'est faux. Il y a une réunion qui a été faite. Il y a une personne qui disait qu'elle sortait ses vaches neuf mois dans l'année. Tout le monde ne peut pas le faire. Je suis d'accord, mais cette personne utilise un système de pâturage qui est de moins en moins utilisé aujourd'hui et qui a justement emmené l'agriculture dans le mur. C'est ce qu'on disait tout à l'heure.

Je pense qu'il est temps de revenir aux fondamentaux de l'agriculture pour justement faire des économies de CO₂, avec des prairies de longue durée et des rotations beaucoup plus longues. Je pense que si l'on arrivait à concilier cet élevage vertueux et si on faisait une méthanisation, elle serait sans doute plus vertueuse et elle produirait encore moins de CO₂ que celle que vous nous proposez, si c'est ce que je pense. Je suis désolé. Il y a un mode d'agriculture que je défends. Je ne suis pas contre mes collègues agriculteurs. Bien au contraire.

Guillaume VOINEAU

Nous proposons un projet qui ne remet pas en cause le modèle agricole de chaque exploitation. Chaque exploitation est libre de continuer à mener son modèle comme elle le souhaite, en agriculture biologique. Je prends mon exemple. Moi, où je suis, dans mon type de sol, au 15 juin, il n'y a plus de pâturage.

Le même intervenant

Moi, c'est pareil.

Guillaume VOINEAU

Qu'est-ce que je donne à manger à mes vaches ?

Le même intervenant

Il y a du pâturage à partir du mois de février jusqu'au mois de juin.

Guillaume VOINEAU

Je pâture mes vaches de février à juin.

Marine CALMET

Attendez, parce que là, c'est vraiment le genre de truc où on pourrait évidemment revenir sur le thème de la semaine dernière et du modèle agricole, mais on va essayer de ne pas faire cela, parce qu'on veut se laisser le temps pour clôturer. Vraiment, on a déjà eu beaucoup d'informations.

Un intervenant

Je voudrais quand même revenir par rapport à Monsieur, parce que la coopérative d'Herbauges existe depuis 56 ans. En fait, on n'a jamais obligé à un modèle d'exploitation. Chaque agriculteur à la coop d'Herbauges est libre de faire ce qu'il veut. Ce n'est pas à nous... De quel droit la coopérative ou le conseil d'administration irait obliger ses producteurs à aller dans un sens ou dans l'autre ? Chacun réfléchit pour soi. Je ne suis pas d'accord. Ce n'est pas le modèle de la coopérative. Chacun fait ce qu'il veut chez lui.

Marine CALMET

Merci beaucoup. On va clôturer ce temps d'atelier.

Laurent ROBIN, Président de la Communauté de communes Sud Retz Atlantique

Excusez-moi. Si vous le permettez, Laurent ROBIN, Président de la Communauté de communes Sud Retz Atlantique. J'ai beaucoup écouté. J'ai beaucoup entendu critiquer les élus. Je me sens moins seul, parce qu'il y a un conseiller régional que je ne connaissais pas et qui, manifestement, partage mon expectation devant le sujet, c'est-à-dire que le sujet est d'une grande complexité. Sur les sujets complexes, c'est vrai que quand on essaie d'argumenter en les simplifiant, en fait, on ne fait que brouiller le message. Je pense qu'il faut effectivement – Madame l'a souligné – peut-être qu'on soit tous un peu bienveillants.

Manifestement, le monde agricole est en grande difficulté. On le sait tous. La méthanisation peut paraître une solution pour retrouver du pouvoir d'achat dans les exploitations et Dieu sait si nous avons tous envie que l'élevage reste sur le territoire pour des raisons sociales et pour des raisons environnementales. On sait bien que, s'il n'y a plus de vaches, il y aura du maïs, mais pas dans les méthaniseurs, comme vous l'avez dit, et ça, ce serait une catastrophe. Donc, il faut que l'on puisse maintenir l'élevage. Il faut que l'élevage perdure pour la qualité des nappes, pour la qualité des paysages. Pour cela, il faut que les agriculteurs vivent de leur métier. On est tous d'accord là-dessus.

J'ai entendu derrière que, la montée des prix agricoles, cela fait quarante ans qu'on en parle et qu'on n'y arriverait pas. J'espère que c'est faux et j'espère qu'un jour, les agriculteurs pourront vivre de leur production. En attendant, est-ce qu'un méthaniseur XXL tel que celui-là est une bonne solution ?

Je me suis exprimé la semaine dernière. J'ai dit : « Depuis quarante ans, on incite les agriculteurs à investir et à s'endetter toujours plus : de plus grosses machines, de plus grandes exploitations, etc. Au final, ils ne sont jamais plus heureux. » Est-ce que c'est la dernière étape de l'endettement supplémentaire et de l'industrialisation de l'élevage ? Est-ce que cela va atteindre ses fins en matière de qualité de vie du monde agricole ? Je n'en suis pas persuadé, mais je n'ai pas de certitudes.

En tout cas, ce qui est sûr est que le rejet sur le territoire est quand même fort. On ne va pas se raconter de bêtises. Le conseil municipal de Corcoué a voté à l'unanimité contre le projet hier, contre le permis de construire. Je vous trouve sévères avec les élus, mais c'est peut-être un réflexe corporatiste de ma part. Je trouve un peu raide de s'entendre cloué au pilori un peu. Je n'ai pas le sentiment que l'on ait été beaucoup sollicités pour discuter. J'ai reçu quelques coups de fil, quelques courriers. En tout cas, je pense qu'on peut travailler de manière plus intelligente et plus constructive à condition de se mettre autour d'une table et de regarder les sujets.

Je dois dire que c'est difficile pour moi, Président de la Comcom, d'essayer de bosser avec vous quand j'ai autour du bureau du Conseil communautaire à peu près autant d'élus qui sont contre que d'élus qui sont pour. Faire émerger d'une situation comme ça l'intérêt général – puisqu'on est payé pour cela –, ce n'est pas simple.

Ce que l'on peut dire quand même, c'est que cette concertation arrive trop tard. C'est une certitude. Si on avait commencé par se concerter avant de construire un projet, je pense qu'on n'en serait pas là. Aujourd'hui, la concertation arrive un peu pour essayer de sauver le truc qui est parti de travers. Je suis désolé. C'est comme cela que je le perçois. Je ne suis pas sûr qu'au travers de la concertation, vous arriviez à vos fins et vous puissiez sauver le projet. Je ne suis pas sûr de souhaiter que vous le sauviez, parce que sincèrement, aujourd'hui, je n'ai pas une opinion tranchée. Je ne sais pas si le modèle agricole...

Est-ce que ce méthaniseur va permettre de sauvegarder le modèle agricole ou pas ? Est-ce qu'il va aller vers toujours plus de vaches à l'étable et moins de vaches au pré ? Il y a des tas de questions qui se posent. Est-ce que le digestat est un bon engrais ou pas ? Je trouve que le sujet est extrêmement complexe. Cela mériterait que l'on entende des scientifiques là-dessus pour avoir un éclairage un peu dépassionné.

Simplement, je voulais dire que je pense que, quand on s'emporte, quand on est très convaincu d'avoir raison et que l'on simplifie, en général, on se trompe, parce qu'on ne convainc pas en simplifiant. Le sujet est complexe et il faut le considérer dans sa complexité. Il faut accepter que chaque position a ses contre-arguments.

Pour le reste, aujourd'hui, je ne sais pas ce que cela va devenir. C'est le préfet qui a le fin mot. Pour ce qui est du département qui interdit le passage des canalisations de gaz, sincèrement, je ne savais pas et je ne sais pas dans quelle mesure il en a le pouvoir. En tout cas, je sais qu'on a aussi évoqué d'autres possibilités d'implantation, que vous avez rejetées dans un premier temps. Je me permets de le rappeler.

On s'est vus. Vous avez présenté le projet au mois d'octobre il y a un an devant le Conseil communautaire. On vous a dit : « La méthanisation, pourquoi pas ? Effectivement, cela va diminuer les émissions de carbone. Donc, c'est bien, mais à cet endroit-là, cela paraît difficile. » On vous a dit : « Essayez de le faire ailleurs dans un endroit moins impactant pour la circulation. » A l'époque, vous ne nous avez pas écoutés.

Guillaume VOINEAU

Où ça exactement ?

Laurent ROBIN

Parlons-en. Je me souviens avoir parlé de la Marne. Évidemment, le maire de la Marne m'a dit : « Je me fais taper dessus par tous mes concitoyens, parce que le maire de Machecoul a dit qu'il fallait faire le méthaniseur à la Marne. » Vous voyez bien que c'est un truc...

Un intervenant

Si l'on ne prend pas le temps de discuter, de poser les choses et de débattre, on n'arrive à rien. Ce n'est pas facile.

Guillaume VOINEAU

La proposition qu'il y a eu, c'est à la Marne. On a regardé. Ce n'est pas compatible. On ne peut pas faire de méthaniseur sur le terrain qui a été proposé.

Laurent ROBIN

Je ne suis pas sûr qu'on ait vraiment exploré toutes ces pistes-là, mais peu importe. En tout cas, il me semble que l'on peut faire mieux du point de vue de la concertation. On peut le faire plus tôt. Là, cela arrive tard. Qualitativement, je pense que c'est discutable.

En tout cas, quelle que soit l'issue de ce projet, je pense qu'il faut en tirer une conclusion. C'est que s'il y a des projets de cette ampleur à l'avenir, il faudra vraiment les prendre très tôt, concerter la population concernée très vite pour entendre tous les points de vue et pour pouvoir rendre les projets acceptables malgré les inconvénients qu'ils ont, parce que tous les projets ont des inconvénients.

Marine CALMET

Merci beaucoup. On va vous laisser la possibilité de clôturer sur l'ensemble.

Jean-Michel BRECHET

C'est simplement par rapport à ce qui vient d'être dit sur le terrain pour que ce soit bien clair dans la tête de tout le monde. Effectivement, on a échangé par rapport à ce terrain. On est allé avec Monsieur BRUNETEAU, qui est le maire de la Marne, voir ce terrain. Il y a deux choses qui faisaient qu'il n'était pas compatible. C'est que, dans le cadre de l'ICPE, il est classé en zone humide. Donc, on ne pouvait pas. Secundo, il n'était pas disponible, parce qu'il était réservé pour d'autres entreprises. De toute façon, il n'était pas disponible, à l'époque, au moment où on a échangé.

Marine CALMET

Merci vraiment. Merci d'avoir pris la parole pour nous dire ça. On va vous laisser un petit temps pour conclure cet atelier. Puis, on reprendra la parole juste après pour clôturer le débat. S'il vous plaît, encore cinq minutes de concentration. L'idée est de vous donner la parole pour clôturer sur à la fois nos débats, nos échanges sur la localisation, la dimension et le trafic, mais aussi peut-être de faire un petit mot en prévision de la suite, puisque comme vous le savez, c'est notre dernier atelier. S'il vous plaît, encore cinq petites minutes. Comme ça, on s'entend tous parler.

Peut-être aussi en fonction de ce que vous avez ressenti des discussions de ce soir, des garanties que vous pouvez réaffirmer ou annoncer et les travaux encore en cours. Comme cela a été dit, il y a quand même encore beaucoup de questions, notamment au niveau des élus. Donc, si vous pouviez dans votre clôture, vu qu'on est quand même dans le dernier atelier, préciser peut-être les semaines, les mois à venir, comment vous les envisagez. Ce sera une bonne manière de clôturer ce débat.

Conclusion

Guillaume VOINEAU

Déjà, comme l'a dit Monsieur le Maire, la concertation arrive peut-être trop tard, mais au moins, ce dont on peut se satisfaire, c'est qu'on l'ait faite. C'est une concertation volontaire. Elle n'était pas obligatoire. Quand on a vu l'évolution du projet, on a trouvé nécessaire de la faire.

Après, il faut tout remettre dans le cheminement du temps, dans le calendrier. Nous avons toujours été ouverts et j'ai toujours été très ouvert. Tout le monde a toujours été très ouvert sur l'échange sur le projet avec les élus. On a fait toutes les comcoms qui sont impactées par le projet. On a fait, pas toutes les mairies, mais pratiquement toutes.

Après, il faut savoir aussi qu'on a eu des périodes électorales, l'année dernière l'élection du département, l'élection des conseillers régionaux. On a laissé cette période

morte un peu. On n'a pas voulu mettre les élus en porte à faux pour se positionner sur ce projet-là. Ça veut dire qu'on est resté six mois sans rien faire pour respecter ces élections.

Je suis satisfait d'entendre aujourd'hui des élus qui sont prêts à se mettre autour de la table. C'est quelque chose que l'on a loupé au départ, qui a été loupé. C'est clair. Je me souviens de la réunion du mois d'octobre, du mois de septembre. On a invité les deux départements.

Un intervenant

En 2019.

Guillaume VOINEAU

En 2019. Sous l'égide du Conseil régional, on a invité tous les élus. Ils ne sont pas venus. Là, on a loupé quelque chose et c'était bien avant qu'on commence l'avancement de ce projet.

En fait, il y a eu une peur. Tout à l'heure, on a parlé de la peur de la population. Ce n'est pas une critique des élus, mais il y a eu une peur. Pour un élu, porter ce type de projet, il faut en avoir. Comme l'a dit François, c'est plus facile de s'opposer. Tu rentres chez toi. « Je ne suis pas d'accord. » Porter ce type de projet pour un élu, ce n'est pas rien, mais cela peut avoir du sens.

J'ai un exemple. Tout le monde ne va pas forcément le connaître. En Vendée, il y a 15 ou 20 ans, on s'est mis d'accord entre la Chambre d'agriculture, l'État et le département pour faire des réserves d'eau sur le département. Aujourd'hui, on a sauvé l'agriculture du Sud Vendée. On l'a fait il y a 15 ans. Aujourd'hui, il y a des départements qui voudraient faire la même chose. Ils ont des oppositions. Nous, on a la chance de l'avoir fait. Je compare un peu la genèse de notre projet à ce qu'on a fait avec les réserves d'eau il y a 15 ans.

Il y a toujours des opposants à ce type d'infrastructures, mais nous, ce qu'on voit, c'est qu'aujourd'hui, que ce soit les associations écologistes, les associations de tourisme... On a sauvé le Marais poitevin. On garde une dynamique qui emmène plusieurs activités.

En fait, on est dans le même débat aujourd'hui. C'est : est-ce qu'ensemble, on est capable, le monde agricole, l'État, les élus, que ce soit départementaux, locaux ou régionaux, de monter ce type de projets ? Après, on le fera ou on ne le fera pas et on en tirera les conséquences 15 ans après. Maintenant, c'est ça, l'enjeu.

Pour la suite, on fera une réunion de bilan, de synthèse de tout ce travail qui a été fait au mois de janvier. Il y a aussi de savoir si le dossier va passer en enquête publique. On est transparent. Il y a les élections présidentielles qui vont arriver au printemps. C'est une période où il n'y a pas d'enquête publique. Est-ce qu'elle se fera avant ? Est-ce qu'elle se fera après ? C'est du débat.

Maintenant, on a des élus qui s'ouvrent, qui ont permis, par rapport à ces réunions-là, de comprendre la philosophie de ce projet. Maintenant, c'est important qu'on se retrouve entre élus, qu'on débâte vraiment. Vous avez dit, Monsieur, qu'il y a des élus qui sont contre. Ils sont contre. OK, mais on a aussi des positions qui peuvent évoluer en fonction de ce qui a été dit là. Comme l'a dit François, cela permet aussi de comprendre les avantages et inconvénients de ce type de projet. Toute position peut évoluer.

On organisera des voyages, parce qu'on a des demandes d'élus pour aller voir les outils au Danemark, parce qu'on peut dire que c'est du mensonge ou pas. La meilleure façon, c'est d'aller voir. Donc, on va organiser un voyage en début d'année pour inviter tous ceux qui le souhaitent à aller voir les outils au Danemark, parce que c'est important. Maintenant, on verra la suite.

Le département, comme vous l'avez dit, s'oppose aux routes, s'oppose à l'accès au réseau de gaz, mais dit en même temps que 25 % de l'énergie renouvelable doivent venir

de la méthanisation. Donc, comment fait-on ? Quelles sont les types de projets que l'on doit monter ? Si ce n'est pas ceux-là, quels sont les types de projets ? Voilà en gros le bilan que je fais de ces six réunions, qui ont été très enrichissantes.

Karine BESSES

Merci. Donc, le bilan un peu définitif, vous nous le ferez le 15 janvier.

Guillaume VOINEAU

Je ne sais pas si on a calé la date exacte.

Un intervenant

On avait bloqué le vendredi 14.

Guillaume VOINEAU

On fera vraiment une réunion de bilan. D'ici là, je pense qu'on aura rencontré la préfecture. On aura aussi d'autres éléments qui viendront... J'espère rencontrer des élus. Le message est que l'on est ouvert à se mettre autour de la table. Il n'y a pas de souci.

Karine BESSES

D'accord. Merci. Nous n'allons pas apporter de conclusion sur ce temps de concertation. Je rappellerai juste rapidement que nous avons vraiment été sollicitées par le maître d'ouvrage – effectivement, la CNDP l'a dit et nous l'avons dit dans notre rapport – tardivement. On a conseillé dans notre rapport au maître d'ouvrage d'organiser une concertation sur son projet, ce qu'il veut faire.

On a aussi conseillé aux collectivités, à la préfecture ou à un échelon qui pourrait être décidé par les collectivités ou par les élus, d'organiser un débat sur justement quelle méthanisation on veut sur notre territoire ou alors également la question qui était posée par la coopérative. Quel avenir pour nos agriculteurs et l'agriculture d'élevage sur notre territoire ? Cela pouvait être deux questions à traiter de manière un peu plus politique et ensemble. Nous espérons...

En tout cas, il y a des élus qui ont envie de mener ce débat-là. Effectivement, comme vous le disiez, c'est aussi à ce niveau-là qu'il faut débattre des choses. Ce n'était pas non plus l'objectif du maître d'ouvrage et à lui de porter ce débat sur le territoire. Ce n'est pas au maître d'ouvrage de porter cela. Le maître d'ouvrage a concerté sur son projet.

Je rappelle que, la semaine dernière, on a pu quand même ouvrir le débat sur l'opportunité du projet par rapport au bilan carbone, c'est-à-dire par rapport à son apport sur le changement climatique et sur la réduction de CO₂. On a posé, nous, en tant que garantes, la question de son opportunité. C'était quand même vraiment une occasion de débattre sur le fond. Puis, on a posé la question sur les modèles agricoles. C'était aussi la question de débattre sur le fond sur les modèles agricoles, etc.

Voilà pour défendre cette concertation, qui a été jugée un peu compliquée par certains pour s'exprimer, mais quand même, je pense qu'on a pu créer un espace de débat et d'échange en tout cas entre la salle et entre le maître d'ouvrage et tous les acteurs et les habitants qui ont voulu venir.

Effectivement, on a eu de cesse de répéter au maître d'ouvrage quelle marge de manœuvre, comment il allait prendre en compte vos remarques, vos craintes, etc., quelles réponses il allait y apporter. On attend avec grande impatience le 14 janvier pour que le maître d'ouvrage nous fasse réponse là-dessus et fasse réponse à tous ceux qui se sont donné la peine de se déplacer lors de ces réunions publiques, de participer, de poser des questions, d'exprimer leur crainte ou leurs propositions.

Pour cela, on vous remercie tous de vous être déplacés, d'avoir bien voulu aussi. On vous remercie au nom de la CNDP, même si ce n'est pas nous qui organisons la concertation, encore une fois, bien qu'on ait souhaité animer quand même ces ateliers par rapport aussi à une neutralité qu'on pouvait avoir par rapport au projet.

Je rappelle que, nous, on n'est ni pour ni contre le projet. Par contre, on est pour la clarté des informations. On est pour le fait que chacun puisse prendre la parole. On est pour le fait aussi que la concertation ne soit pas juste des informations descendantes, mais bien un dialogue et une prise en compte des avis des uns et des autres dans les décisions qui sont menées sur les projets. Je voulais juste rappeler cela.

Juste un point. Vous nous dites que les verbatims... Il y aura des verbatims des ateliers qui seront diffusés sur le site d'ici une dizaine de jours, vous disiez, peut-être. Est-ce cela ? Les verbatims des réunions publiques, pareil, dans une dizaine de jours. C'est juste quand même les suites. Donc, bien sûr, les suites, c'est le 14 janvier *a priori* et notre rapport qui sera fait plutôt en février.

On a parlé de l'enquête publique. Je vous le dis parce que je pense que c'est important d'avoir des informations claires. Demain, nous avons un rendez-vous avec le maître d'ouvrage et nous-mêmes au niveau de la préfecture. On va sans doute aborder cette question-là de l'enquête publique. Est-ce qu'elle va être ouverte ? Quand ? Le maître d'ouvrage parlait de l'ouverture d'une enquête publique fin janvier, début février dans les réunions publiques. C'est vrai que, pour l'instant, on ne sait pas.

Je donne cette information-là. On ne sait pas quand sera l'enquête publique, si elle va s'ouvrir sur le projet tel qu'il est et quand elle va s'ouvrir. Est-ce que ce sera là ? Est-ce que ce sera plus tard ? Est-ce que, du coup, il y aura une remodification du projet qui va retarder l'ouverture de l'enquête publique sur un projet peut-être un peu différent ? Pour l'instant, dans notre état de connaissance du dossier, on ne peut pas le dire. Je ne cache aucune information en vous disant cela.

Il ne me reste plus qu'à vous souhaiter une bonne soirée. Merci beaucoup. Venez bien à la prochaine réunion, *a priori* le 14 janvier, mais vous serez invités. Les informations vous seront envoyées. Merci. Bonne soirée.

INDEX

Nous vous signalons que nous n'avons pas été en mesure de nous assurer de l'exactitude ou de l'orthographe des éléments suivants :

ayant l'autorisation d'une unité.....	17	le merlentaire.....	5
Clotilde JOUAULT	26	les Bonnières.....	34
Gérard HALAL	39	Monsieur JOIGNY	46, 47
il y aura du maïs, mais pas.....	51	Rezé	16
Jean-Louis BLANCHARD.....	28, 29, 30	Thomas GAUTERIE	31
la quantité d'énergie produite	15		