

Concertation garantie par



4U

4^e Usine
de Freins Carbone
pour l'aéronautique

Compte-rendu

Mercredi 27 mai 2026

Réunion publique d'ouverture

SOMMAIRE

Introduction	3
Introduction de l'animatrice.....	3
Mot d'accueil de Monsieur le Maire Marcel Jacquin.....	3
Mot d'accueil de Monsieur le Président Jean-Louis Guyader	4
Mot d'accueil des garants de Monsieur le Sous-Préfet Christophe Duverne	5
Mot d'accueil des garants de la CNDP, Messieurs Denis Cuvillier et Jean-Michel Thornary	5
 Pourquoi le projet 4U ?	 7
Présentation	7
Temps d'échanges	9
 Qu'est-ce que le projet 4U ?	 10
Présentation	10
Temps d'échanges	12
 Comment s'informer et participer à la concertation ?	 14
 Synthèse des temps d'échanges informels	 16

Les chiffres de la réunion :

Nombre de participants : 35
Nombre d'interventions du public : 18

Introduction de l'animatrice – Anouk Briguet

Bienvenue. Bonjour à tous, et merci d'être présents à cette réunion publique d'information sur le projet 4U. Merci de prendre le temps d'échanger avec nous ce soir. Je suis Anouk Briguet, et je suis en charge avec ma collègue Bérénice au fond de la salle d'animer cette réunion et de s'assurer du bon déroulement de nos échanges.

Alors justement, pourquoi nous sommes réunis ici ce soir à Saint-Vulbas ? Eh bien pour vous présenter le projet 4U. C'est un projet d'usine de freins carbone pour l'aéronautique envisagé à Saint-Vulbas, dans le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA). Ce projet est proposé par Safran Landing Systems. Ce projet comprend également un raccordement au réseau de transport d'électricité sous maîtrise d'ouvrage RTE.

Aujourd'hui marque le lancement de la concertation préalable de ce projet, qui se tiendra jusqu'au 17 juillet et qui est placée sous l'égide de deux garants, présents parmi nous, nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

Nous sommes là ce soir pour vous présenter le projet, mais aussi pour vous écouter, échanger avec vous, répondre à vos questions et puis bien entendu recueillir vos contributions, vos avis, pour nourrir ce projet.

Nous avons environ deux heures ensemble ce soir qu'on va ponctuer par trois temps forts. Pour commencer, nous aurons des mots d'accueil de nos élus et puis également de nos garants. Ensuite, nous nous interrogerons sur l'opportunité de ce projet, et sur le contexte global dans lequel il s'inscrit. A la suite de cette présentation, nous aurons un temps de questions-réponses. Puis on passera à la deuxième partie : qu'est-ce que le projet 4U ? On rentrera plus dans le détail du projet. On aura à nouveau un temps d'échanges. Et puis enfin, on vous présentera les modalités pour vous informer et participer à cette concertation.

Dans le cadre de ce temps d'échanges, on vous demande à tous d'être dans une posture d'écoute, de partager la parole, de laisser à chacun l'opportunité de s'exprimer, de laisser chacun aller au bout de son intervention, et d'échanger de manière bienveillante et dans le respect mutuel.

Vous savez tout sur le déroulement de cette soirée. Je vais maintenant inviter M. Jacquin à me rejoindre et à partager quelques mots d'accueil.

Mot d'accueil du Maire – Marcel Jacquin (Saint-Vulbas)

Merci. M. le sous-préfet, mesdames et messieurs, chers amis, bienvenus, bonjour à toutes et bonjour à tous. Nous sommes réunis aujourd'hui pour participer à cette concertation. Vous avez rappelé pourquoi la concertation : c'est d'une part l'occasion de s'informer, et d'autre part avoir des réponses aux questions que l'on se pose.

Safran, tout le monde connaît, c'est une belle entreprise. C'est le premier équipementier mondial au niveau des freins. Cela va rejoindre les très belles entreprises qu'on a sur le parc industriel aujourd'hui. Je ne les citerai pas. Peut-être que Jean-Louis Guyader, le Président, le fera, ou Emilie Brot.

Donc c'est une entreprise qui va encore accentuer le bel éclat du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain, qui est le troisième plus grand parc français, et le premier à l'échelle de la région Auvergne-Rhône-Alpes.

Nos prédécesseurs, je ne les citerai pas, nous ont laissé un bijou entre les mains, dans la Plaine de l'Ain. C'est un vrai bijou.

Et Emilie Brot s'emploie à le faire faire fructifier. Je voulais la féliciter, ainsi que son équipe, pour avoir la venue de Safran. C'est un bel exploit. On était candidat, mais le projet aurait pu se faire ailleurs, il y avait d'autres potentiels. Et merci à Safran également de venir chez nous. C'est un beau geste patriotique. C'est important, parce que le patriotisme a souvent tendance à passer après les finances. Donc je voulais simplement vous féliciter.

Saint-Vulbas a pris sa revanche, avec Blyes et Sainte-Julie. Il y a 50-60 ans, c'était certainement dans l'Ain la région la plus pauvre. Je compare toujours un peu Saint-Vulbas avec les montagnards, la montagne de Jean Ferrat, c'est-à-dire les Ardéchois, qui avaient quatre vaches. Nous, on ne mangeait pas que les cornes de chèvre, mais c'était pareil. La seule

différence qu'il y a eu entre eux et nous, c'est que le progrès et le travail sont venus à nous. Et eux ont été obligés de s'exiler. Ça, quand on aime son village, quand on aime sa commune, quand on aime sa région, ne pas avoir à s'expatrier, c'est un grand bonheur.

Simplement, bonne vie à Safran sur le parc industriel. Volez beaucoup, volez très haut. Et sachez quand même freiner à l'atterrissage. Merci à toutes et tous.

Animatrice – Anouk Briguet

Merci beaucoup pour ces mots d'accueil chaleureux. Monsieur Guyader, je vous invite à nous rejoindre. Vous êtes Président de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain (CCPA) et du Syndicat Mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (SMPIPA).

Mot d'accueil du Président de la CCPA et du SMPIPA – Jean-Louis Guyader (CCPA et SMPIPA)

Et Maire de Charnoz-sur-Ain. Il ne faut pas oublier que tout est parti de là. Les communes sont encore très importantes en France, préservons-les. On a déjà des déserts médicaux. Si vous voulez créer des déserts administratifs, vous supprimez les communes. Bref, mais je ne devais pas parler de ça, excusez-moi.

Alors moi, je vais vous parler de différentes choses, je ne sais pas encore de quoi, mais il y aura forcément Safran dedans. Je suis Président du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA). J'en suis très heureux. Et je suis aussi Président de la Communauté de Communes de la Plaine de l'Ain. J'ai voulu cette double présidence pour avoir une unité de pensée entre la communauté de communes, ses 86 000 habitants et ses 53 communes, et le parc industriel, le fleuron de notre territoire. La double présidence, c'est pour essayer d'avoir la même vision tout le temps ou presque, de façon à créer des synergies.

Alors la victoire de Safran, je l'ai appelée Austerlitz à un moment donné. Je pense que ça a été un très joli combat. Franchement, si je devais me rappeler d'un combat gagné, ça a été celui-ci. Ça a été véritablement une action coordonnée entre l'État, la Région, le Département, la Communauté de Communes et le parc industriel. Et il a fallu tout ça parce qu'en face de nous, il y avait les États-Unis, le Canada, qui étaient très agressifs, qui ont des coûts de terrain face auxquels on ne peut pas lutter. Mais on a gagné, et c'est une vraie victoire. Derrière cette victoire, il y a toute la symbolique pour la Plaine de l'Ain, pour la Région Auvergne-Rhône-Alpes et pour la France. Si on ne gagne pas de temps en temps des victoires comme ça, il faut changer de société, ouvrir des hôtels, des gîtes, parce que l'industrie, malheureusement, il en faut. Soit on veut rester un grand pays et on a une industrie forte, soit on se contente de jouer le second rôle. Vous l'avez compris, moi, je ne veux pas jouer le second rôle. Derrière cette victoire, il y a beaucoup de choses qui se sont jouées.

L'aéronautique, aujourd'hui, c'est le premier employeur industriel en France. Ça n'est plus l'automobile, qui est en crise sévère, tellement sévère qu'on peut se demander s'il restera du « conçu en France ». Je pense qu'aujourd'hui, un projet comme Safran, c'est absolument vital de l'avoir et d'en avoir d'autres.

Derrière un projet comme ça, il y a la formation. Je pourrais vous donner des exemples où on envoie notre jeunesse dans des chemins où il n'y a pas de boulot. Moi, l'économie, j'adore. Je suis conseiller régional et je suis Président de la commission environnement et écologie positive. L'industrie, si on ne la développe pas, on l'arrête. En tant que formateur d'ingénieurs, j'ai beaucoup d'anciens élèves qui ne sont plus en France. La Suisse capte beaucoup d'ingénieurs, car elle a une puissance industrielle folle, et elle les paye trois fois plus qu'ici. Il faut relever le gant de cette compétition. On ne peut pas se contenter d'un destin médiocre. Alors Safran, c'est ça. C'est un champion international, une entreprise de référence, un leader dans certains produits vitaux.

S'implanter ici, c'est le signe que peut-être, il y a une industrialisation du pays qui va se faire. Parce que la réindustrialisation, faire venir des entreprises qui sont parties ailleurs pour revenir, je n'y crois pas. En revanche, tout ce qu'on sait faire et qui est véritablement important, gardons-le chez nous et profitons de ceci.

Alors, j'avais commencé à vous parler de la formation, parce que c'est le point clé. Il y a eu une décision, il y a quelques années, de créer une académie aéronautique et spatiale en Auvergne-Rhône-Alpes. Et on se disait au départ : « Ok, une académie, mais on ne fait pas d'avion ! ». Non, on ne fait pas d'avion. En revanche, la Région Auvergne-Rhône-Alpes est un géant de la sous-traitance aéronautique. Non seulement il faut le garder, mais il faut le développer. Le truc le plus étonnant, c'est qu'on n'arrive pas, parce que nos jeunes n'y vont pas. Aujourd'hui, il faut former des gens. Si on ne forme pas notre jeunesse, elle va partir ailleurs.

Pour conclure, bienvenue à Safran. On prépare véritablement tout ce qui va tourner pour vous. Il y a l'académie aéronautique dont le campus sera sur la base aérienne d'Ambérieu-en-Bugey. Vous êtes d'ores et déjà invités, et vous avez accepté. On pense à Ambérieu-en-Bugey comme le territoire des trains. C'est vrai. Mais c'est aussi le territoire des

avons. Bienvenue à l'aéronautique. On est prêts à vous accueillir dans le parc, le troisième parc de France. Médaille de bronze, on sera médaille d'or l'an prochain, c'est sûr. Bienvenue, et on va vous accompagner à mort.

Animatrice – Anouk Briguet

Merci. Pour poursuivre ces mots d'accueil introductifs, je vais vous inviter Monsieur Duverne. Vous êtes sous-préfet de l'arrondissement de Belley.

Mot d'accueil du Sous-Préfet – Christophe Duverne (Arrondissement de Belley)

Merci. Je remercie les organisateurs. Ça fait 5 mois que je suis arrivé dans l'arrondissement de Belley, qui est un arrondissement très vaste, avec de gros enjeux et notamment au niveau de la Plaine de l'Ain. Quand vous êtes sur le territoire, vous voyez qu'il y a un dynamisme exceptionnel. En termes de progression démographique, c'est exceptionnel. On a l'un des plus faibles taux de chômage de la région, on peut s'en féliciter. On a d'autres difficultés derrière, parce qu'il faut recruter, d'où ce qu'a dit le Président, Monsieur Guyader, juste avant. Cette volonté est bien sûr soutenue par les autres collectivités territoriales, la Région et les services de l'État. On travaille de concert depuis peu de temps, finalement. Le calendrier est restreint : en cinq mois, deux COPIL, et ces réunions-là.

Safran, effectivement, vous êtes un groupe mondial. Vous avez décidé de vous implanter ici. On vous en remercie. Mais ce n'est pas pour rien. C'est aussi pour l'écosystème présent sur le territoire, et je vais donner quelques chiffres : l'arrondissement de Belley, c'est sept projets structurants dans les années à venir, dont Safran, deux au niveau du Bugey-Sud, cinq au niveau de la Plaine de l'Ain dont trois sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain (PIPA). Donc on voit que ce dynamisme de grosses entreprises, il y en a d'autres. Il y a notamment des projets sur la décarbonation, avec des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros, des recrutements, etc. Donc, je pense que c'est ce dynamisme, ce tissu, qui fait que vous avez toute votre place ici. On est très heureux de vous accueillir. Très dernièrement, on a eu la chance d'avoir la venue du ministre délégué à l'industrie, Sébastien Martin, lundi dernier. Les services de l'État sont là pour vous accompagner. On s'y emploie au quotidien. Vous le savez bien, parce qu'on se voit et on échange très régulièrement.

Pour les personnes qui sont là ce soir, n'hésitez pas. Soyez curieux, posez des questions. C'est une chance pour le territoire, que ce soit en termes d'emploi, en termes de dynamisme, en termes de souveraineté. Ça représente toute cette réussite de diversification entre l'industrie, la logistique, le transport, les services, etc., qu'on retrouve sur le PIPA. Merci à Emilie Brot et toute son équipe. Et merci à vous, Safran, parce que vous êtes une nouvelle pierre à l'édifice de cette volonté collective partagée entre l'État, les collectivités territoriales, l'EPCI, le syndicat mixte et toutes les entreprises. Et vous allez voir, c'est très dynamique. Quand vous nous aurez rejoints physiquement, vous n'allez pas vous ennuyer. Merci et bonne soirée aux uns et aux autres.

Animatrice – Anouk Briguet

Merci. Je vous propose maintenant de donner la parole aux deux garants de cette concertation, Messieurs Cuvillier et Thornary.

Présentation du rôle des garants de la Commission Nationale du Débat Public – Denis Cuvillier (CNDP)

Mesdames et messieurs, bonsoir. Merci de votre présence à cette réunion. Nous sommes, Jean-Michel et moi, garants pour la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). La CNDP n'est pas très connue du grand public, et pourtant, elle a un rôle fondamental. Elle défend le droit de tous les citoyens à participer aux décisions des projets qui ont un impact sur l'environnement. En matière de participation du public, la France peut être considérée comme un leader parmi les nations démocratiques. Cette CNDP fonctionne selon six principes :

- L'indépendance vis-à-vis de toutes les parties concernées, que ce soit l'État et ses services, ou le porteur du projet. La CNDP a une indépendance totale. Le président est nommé en Conseil des ministres de la Commission Nationale. Il n'est pas rattaché à un ministère. Les garants sont quant à eux recrutés sur la base du volontariat.
- Neutralité par rapport au projet. Dans notre mission et dans notre rapport, nous ne porterons pas d'avis sur le projet. On s'exprimera sur la manière dont le grand public a été associé à la décision concernant le projet.
- Transparence sur son travail et dans son exigence d'avis du responsable du projet. On fonctionne, le cas échéant, avec des notes de préconisation vis-à-vis du responsable du projet. Et tout ça figurera dans notre rapport. Notre rapport, il sera sur le site de la CNDP et sur le site du projet.
- L'argumentation : une concertation, ce n'est pas un référendum pour ou contre un projet. On va regarder la qualité des avis émis. Quand vous ne savez pas comment vous exprimer, pensez à la chose suivante : « je suis

favorable au projet, à condition que... ». Ce sont tous les éléments conditionnels que vous allez mettre qui vont nous permettre d'alimenter notre rapport. Si vous êtes défavorable au projet, dites « je suis défavorable au projet sauf si... ».

- L'égalité de traitement : toutes les contributions ont le même poids.
- L'inclusion. Quand on fait ces concertations, on se rend compte que tous les gens ne s'expriment pas aussi facilement. Le meilleur exemple, c'est la participation des femmes dans les réunions publiques. Dans une réunion publique comme celle-ci, on constate que ce sont en majorité les hommes qui posent les questions. Et nous inciterons Mesdames qui êtes présentes à vous exprimer le plus souvent possible !

Les participations du public. Le pluriel est important. Le Code de l'environnement prévoit deux temps formels de participation du public dans la vie d'un projet, avant sa mise en service :

- Le premier, c'est ce qu'on appelle la participation amont. C'est là où nous en sommes. Le débat porte sur l'opportunité du projet, ses objectifs. Cette partie-là, elle se fait sous l'égide de la CNDP. Pour le projet ici porté par Safran, l'État s'est tellement engagé, Safran s'est tellement engagé aussi de son côté, tous les élus en parlent, qu'on se dit « ça y est, la décision elle est prise, on y va ». Non. Formellement, la décision n'est pas prise. Après la concertation, il y aura l'enquête publique, qui est dans le domaine du tribunal administratif. Ce n'est plus la CNDP, mais c'est le tribunal administratif qui va nommer les commissaires enquêteurs. Les commissaires enquêteurs, à l'issue de l'enquête, vont remettre un rapport et ils vont dire « oui » ou « non ». Eux ont cette autorité que nous n'avons pas, nous, dans la concertation. Et puis il y a la phase de travaux.
- Entre la concertation préalable sur l'opportunité du projet et l'enquête publique, il y a une phase intermédiaire qui s'appelle la concertation continue. Elle se fait aussi sous l'égide de la CNDP et se termine au moment de l'enquête publique. On sera attentifs dans notre rapport, à l'issue de la phase de concertation préalable, à ce que le porteur de projet dise, dès ce stade-là, comment il associera le grand public dans cette phase intermédiaire.

Alors, une concertation préalable, ça sert à quoi ?

- A débattre de l'opportunité du projet avant la décision de réalisation. On n'est pas dans les études techniques détaillées qui, elles, seront dans le dossier d'enquête publique dans la seconde phase.
- A définir les conditions à réunir pour la mise en œuvre du projet. Les travaux ont des impacts sur l'environnement. Donc c'est dans le champ de la concertation préalable.
- A débattre des caractéristiques du projet dans ses grandes lignes – les caractéristiques détaillées, c'est l'enquête publique -, de ses impacts sur les environnements, du suivi dans le temps de l'information et de la participation du public tout au long de la vie du projet, jusqu'à l'enquête publique et pourquoi pas au-delà.

En tant que garant, j'estime qu'une concertation est réussie, quand des porteurs de projet, qui n'ont parfois pas l'habitude du grand public, viennent nous voir en disant : « on a découvert les échanges avec le public, on a découvert que ça pouvait nous aider ».

Le public va nous dire souvent : « mais qu'est-ce que vous venez faire avec vos débats et votre concertation, alors qu'on sait que toutes les décisions sont prises, que tous les jeux sont déjà faits. Nous, le public, on n'a rien à ajouter. ». Détrompez-vous : 2/3 des projets en débat public ou en concertation, sont soit arrêtés, soit modifiés. Les porteurs du projet tirent des enseignements de la concertation pour améliorer leurs projets.

Et après ? A l'issue de la concertation, nous publierons dans un délai d'un mois le bilan de la concertation. Les porteurs du projet auront ensuite deux mois pour dire quels enseignements ils ont tiré de la concertation, relatifs à leur projet. La CNDP va ensuite rendre public un avis sur la qualité de leur réponse. Dans notre rapport, nous allons mettre, nous, des questions posées par le public, ou que nous nous sommes posées sans avoir de réponse pendant la concertation. Nous dirons ensuite si les porteurs de projet ont bien répondu à ces questions. Si le projet continue, la concertation se poursuivra sous l'égide de la CNDP. Ce n'est pas toujours obligatoire, mais là, on est dans ce cas de figure.

Présentation du rôle des garants de la Commission Nationale du Débat Public – Jean-Michel Thornary (CNDP)

Je rajouterai juste un mot pour dire que, depuis que nous avons été nommés, nous avons travaillé avec RTE et Safran pour faire en sorte que vous disposiez pendant cette concertation des documents qui sont à votre disposition sur les tables au fond. Ils sont le résultat de ce travail en commun, avec l'identification des questions qui nous venaient à l'esprit ou qui venaient à l'esprit de ceux d'entre vous que nous avons rencontrés pendant la préparation, et je pense en particulier au Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain. L'objectif est donc que dans les documents qui sont à votre disposition, vous ayez déjà de premiers éléments de réponse.

Les rencontres, qu'on va avoir pendant ce mois-ci, sont destinées à ce que vous approfondissiez les questions qui ont été identifiées, si les réponses qui sont dans les documents ne vous donnent pas encore totalement satisfaction. Nous rapporterons vos argumentations dans notre bilan.

1. Pourquoi le projet 4U ?

Animatrice – Anouk Briguet

Je vous propose maintenant de passer à la présentation du projet 4U. Pourquoi ce projet 4U ? On l'a dit, c'est une question qui doit se poser à cette étape-là de la concertation.

Je vais inviter les équipes de Safran Landing Systems à nous rejoindre. David Ternisien, vous êtes directeur du projet 4U et Florian Metzger, vous êtes chargé de projet au sein de l'équipe 4U.



Le contexte du projet – David Ternisien (Safran)

Bonsoir à toutes et tous. Je suis vraiment enchanté déjà d'être avec vous ce soir pour pouvoir échanger ensemble sur ce projet et me donner l'opportunité de vous présenter ce projet Safran nommé 4U.

Alors déjà, pourquoi 4U ? C'est tout simplement parce qu'il s'agit de la quatrième usine de production de freins carbone dans le monde pour Safran Landing Systems.

La genèse du projet. Tout d'abord, nous nous appuyons sur des analyses statistiques et des prévisions de la part des avionneurs, des constructeurs d'avions et des analystes du marché pour établir une croissance qui sera pérenne à hauteur de 3 à 4 % par an en termes de nombre de passagers qui seront véhiculés dans les avions et donc en nombre de vols. Safran, aujourd'hui, nous sommes numéro un mondial, nous détenons plus de 55% des parts de marché sur les freins pour avions civils de plus de 100 places.

Et ce positionnement associé à nos propres prévisions et connaissances des avions que nous équipons, et des prévisions des spécialistes, nous amène à considérer qu'entre aujourd'hui et 2043, nous aurons 40% de besoins supplémentaires en production de freins carbone. Tout ceci aujourd'hui se confirme et nous allons donc accompagner les donneurs d'ordre, les avionneurs et nos clients pour soutenir cette croissance et continuer à livrer des freins en carbone pour réaliser les opérations.

Il faut savoir une chose : l'essentiel des besoins en termes de freins carbone est lié au remplacement des freins qui s'usent à chaque atterrissage. Donc aujourd'hui, c'est 80% des besoins prévus qui sont vraiment liés aux opérations des avions qui sont en service. Du fait de notre bonne connaissance du marché, et de la connaissance évidemment des avions, nous nous appuyons sur ces prévisions pour confronter notre capacité aujourd'hui installée de production avec ces prévisions. Et nous avons aujourd'hui une certitude qu'à l'horizon 2030, nous aurons besoin de ce nouveau projet. En effet, les sites de production aujourd'hui installés vont arriver à saturation en termes de capacité de production et également en termes de saturation foncière sans aucune possibilité d'expansion.

Ce projet a été identifié pour pouvoir répondre à ce besoin en tenant compte des délais d'études de réalisation et de certification. Donc, ce projet a été officiellement lancé en juillet 2025, par Safran, pour cette quatrième usine de production. Et toujours avec l'objectif de rentrer en service à l'horizon 2030, quand nos sites actuels n'auront plus la capacité de soutenir la croissance.

En parallèle, Safran s'est inscrit dans la feuille de route de la filière aéronautique pour décarboner l'aviation civile et en particulier avec une ambition visée de zéro émission de carbone nette à l'horizon 2050 pour l'aviation civile mondiale. C'est une priorité stratégique pour le groupe afin d'atténuer notre impact sur le changement climatique. Pour cela, Safran s'appuie sur trois leviers majeurs :

- Une très forte capacité d'investissement en R&D pour développer des nouvelles technologies et réduire les émissions de CO2 liées à l'utilisation de nos produits en service. Ça s'accompagne de recherches et de développement sur des nouvelles conceptions de moteurs. On favorise également le remplacement d'avions d'ancienne génération par des avions de dernière génération qui consomment moins, qui utilisent des bio-fuels, ce qu'on appelle SAF également, et des nouvelles technologies dont une des recherches fondamentales est l'allègement, tout en garantissant la sécurité des vols.
- L'économie d'énergie sur nos sites de production. Safran s'est engagé dans une démarche profonde de transformation afin de réduire la consommation de notre énergie nécessaire à la production. Et 4U s'inscrit dans cette démarche.
- L'accompagnement de tous nos fournisseurs et de notre sous-traitance pour établir cette feuille de route en termes de décarbonation et de recherche d'optimisation sur l'énergie.

C'est donc dans ce cadre, combinant besoin de production supplémentaire et enjeux environnementaux, que s'inscrit le projet 4U. D'abord, en utilisant une énergie 100% décarbonée (électricité et biogaz), mais également en développant de nouvelles technologies, aujourd'hui éprouvées au travers de démonstrateurs que nous avons pu mettre en œuvre sur nos sites actuels pour réduire les besoins en quantité d'énergie nécessaire en production, notamment en gaz, mais également en électricité et en eau. On y reviendra plus tard. Enfin, le projet intègre également de nouveaux outils digitaux et automatiques afin de réduire tous les risques associés à la manutention des pièces aujourd'hui dans les sites et favorisera l'ergonomie des postes de travail sur les opérations.

Toutefois, avant de lancer ce projet, plusieurs scénarios ont été étudiés et Florian va les présenter.

Animation – Anouk Briguët

Vous avez compris qu'on est dans le cadre d'une concertation préalable placée sous l'égide de la CNDP. Dans ce cadre, le maître ouvrage se doit de se questionner sur l'opportunité du projet : Est-ce qu'il est nécessaire ? Est-ce qu'il y a d'autres façons de répondre aux besoins ? Dans cette logique, il y a différentes options qui sont étudiées :

- le scénario zéro, c'est-à-dire la situation dans laquelle il n'y a pas de projet ;
- les alternatives qui sont étudiées, c'est-à-dire les autres manières de répondre aux besoins ;
- les variantes, qui consistent à faire le projet, mais avec des modalités différentes.

Les scénarios alternatifs – Florian Metzger (Safran)

Le scénario 0 consiste à ne pas créer du tout de nouvelles capacités de production. Donc pas ici ni ailleurs, ce qui aurait trois conséquences pour nous :

- On ne pourrait pas livrer nos clients sur des contrats sur lesquels on s'est déjà engagés, avec des conséquences sur notre réputation qui seraient dramatiques ;
- Nos parts de marché seraient reprises par notre concurrence internationale, américaine et chinoise, qui aurait, elle, besoin de développer de nouvelles capacités de production pour répondre à la demande, avec des délais supplémentaires qui perturberaient probablement le trafic aérien sur plusieurs années ;
- On perdrait des compétences industrielles et des savoir-faire de pointe dans le domaine des matériaux aéronautiques, ici en France.

Donc on a aussi étudié des alternatives et des variantes aux projets :

- On pourrait revenir au frein en acier, qui était l'ancienne technologie. Cependant, aucun constructeur d'avion aujourd'hui n'accepterait le retour à cette technologie. Donc cette alternative est exclue.
- On pourrait acheter une production existante, mais il n'en existe tout simplement pas. Nos produits et nos processus sont trop spécifiques.
- On pourrait allonger la vie des freins ou encore plus aller vers le réemploi des freins. Aujourd'hui, cela fait déjà partie de notre modèle économique et nos efforts de recherche et développement sont déjà orientés vers cet objectif. Donc on est déjà au maximum de ce qu'on sait faire en termes d'allongement de la durée de vie et de réemploi des freins carbone.
- On ne peut plus agrandir nos sites existants. Et si on choisit le PIPA, c'est pour les raisons que David va vous expliquer.

Le choix du PIPA – David Ternisien (Safran)

Pourquoi le PIPA ? En fait, le choix s'est pris au travers d'un nombre de critères très objectifs. On a notamment sélectionné le PIPA parce que c'est un site français disposant d'une capacité d'énergie complètement décarbonée. On participe également à toute la réindustrialisation française et à la souveraineté nationale. Par ailleurs, c'est un parc industriel déjà très dynamique, qui est propice à recevoir une industrie comme la nôtre. C'est quelque chose de très positif et qui est vraiment un atout. Un troisième point majeur, c'est dans l'accès à un bassin d'emploi et de formation adéquat pour répondre aux besoins et aux attentes du projet. Et enfin, c'est une proximité avec notre site historique à Villeurbanne. Villeurbanne a été notre premier site de production de freins carbone en France pour Safran, et héberge aujourd'hui toute notre expertise en termes de recherche et développement. Donc ça nous permettra d'accompagner la mise en œuvre de ce nouveau projet.

Temps d'échanges

Animation – Anouk Briguet

Merci pour ces présentations, qui j'espère vous auront permis de comprendre le contexte global dans lequel ce projet s'inscrit. Ce qu'on vous propose maintenant, avant de passer à la présentation détaillée du projet, c'est de vous donner la parole pour que vous puissiez vous exprimer sur le contexte et l'opportunité du projet.



Participant : Je suis Philippe Eugène, je représente le Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain. Dans les premiers propos que vous tenez, vous avez fait référence à votre seule usine qui est située à Villeurbanne et j'en profite pour savoir si dans le cadre global de la concertation préalable, il sera possible de visiter le site.

David Ternisien (Safran) : Aujourd'hui, c'est un site qui n'est pas visitable au public, sauf à certaines occasions, mais très particulières. C'est notamment lié à des risques industriels que nous cherchons à maîtriser au maximum et l'intervention de public au sein de notre espace générerait énormément de complications. On cherche également à protéger notre savoir industriel. Je pense que vous l'aurez compris, nos compétiteurs américains et chinois sont vraiment à l'affût de toute information. Alors, je ne dis pas que vous pourriez exporter de l'information, mais en ouvrant au public, on ouvre le risque d'exporter un savoir-faire français et assez unique au monde. Néanmoins, dans la suite de la présentation, on va vous présenter plus en détails la manière dont est constituée l'usine et quelles sont les opérations qui sont réalisées, afin que vous compreniez mieux quel sera le contenu du prochain site 4U.

Participant : Est-ce que le contexte actuel par rapport à l'aviation peut avoir un impact, puisqu'il y a des vols qui sont annulés ? Est-ce que ça a été pris en compte dans la faisabilité du projet ?

David Ternisien (Safran) : C'est une très bonne question, merci. Ce type de décision et de site s'inscrit dans un temps très long. On est aujourd'hui, sur une démarche d'investissement, sur des montants qui sont très importants et sur une durée très longue. Un site comme celui-ci opère à minimum pour les 40-50 prochaines années. D'où l'extrême prudence à ne pas tirer de conclusions hâtives sur des éléments court terme. Je vais prendre un exemple concret qui vous permettra peut-être de mieux appréhender la démarche de Safran qui a été réfléchie avant de se lancer. Le Covid a été un coup d'arrêt, qui aujourd'hui a été complètement réabsorbé en termes de croissance. Nous avons dépassé le nombre de vols réalisés par jour au regard de l'avant-Covid. Donc même ce type d'événement n'impacte pas, à l'échelle d'un tel projet, sa viabilité. On est sûrs à 100% que la croissance identifiée par les experts sera bien présente. Aujourd'hui, moins de 20% de la population mondiale a déjà volé. Donc, il reste encore énormément de personnes dans le monde qui vont avoir des volontés de voler, toujours en ayant conscience d'une réduction sur l'impact climatique, sur l'environnement. On se doit de continuer cette démarche d'investir dans des sites toujours plus vertueux, mais pour accompagner la croissance et la volonté de chacun à voler dans le monde entier.

Participant : Bonsoir. J'ai une question par rapport au prélèvement d'eau sur notre territoire. Emilie Brot nous a parlé de 56 000 m3 par an, ce qui me paraît très peu. Je suis agriculteur juste à côté de là où vous allez vous installer. En 2012, on a fermé deux forages juste à côté de vous pour préserver le milieu, pour éviter de pomper dans la nappe phréatique. Je voudrais donc savoir si ces 56 000 m3 étaient bien réels ?

Florian Metzger (Safran) : Merci pour la question. On va y revenir dans la partie suivante sur le procédé de production. En effet, on met en place des équipements extrêmement performants en termes d'utilisation d'eau qui nous permettent de réduire, on y reviendra, de 80% la consommation d'eau du site industriel par rapport à des solutions classiques. Et donc oui, a priori, les 56 000 m3 que vous évoquez sont bien réels. Et on fera peut-être même mieux.

L'idée est de faire recirculer l'eau dans le circuit de refroidissement avec une évaporation minimale où on réutilise l'eau au cours du cycle de refroidissement.

Participant : Bonsoir, je viens de Saint-Vulbas. Belle opportunité pour le territoire. On n'a pas parlé encore d'emploi. Donc, au niveau des emplois que ça va générer, est-ce qu'il y a du transfert de personnel que vous avez déjà dans le groupe ? Et quelle est la capacité d'emploi que vous allez avoir sur cette unité ?

David Ternisien (Safran) : Ce site a vraiment vocation à accompagner une croissance et à accroître la capacité au regard de l'existant. Donc, d'ores et déjà, ce site n'est pas là pour remplacer le site actuel. Et en particulier Villeurbanne, qui est et qui restera un site de production à haute valeur ajoutée. Sur le site de Villeurbanne, nous réalisons notamment tous les disques de freins carbone pour nos armées. Et nous n'avons pas aujourd'hui de

vocation, et pas de stratégie, à délocaliser cette production de Villeurbanne sur 4U. Le projet 4U est vraiment là pour accompagner la croissance du marché civil en premier lieu. Côté formation et emploi, c'est pareil. Le site de Villeurbanne restera pérenne avec sa propre population d'employés. Donc il s'agit vraiment de création de nouveaux emplois et de nouvelles personnes à former à nos processus de production. On viendra s'appuyer, comme M. Guyader l'a dit, sur des capacités de formation qui sont en train de se construire autour de ces besoins.

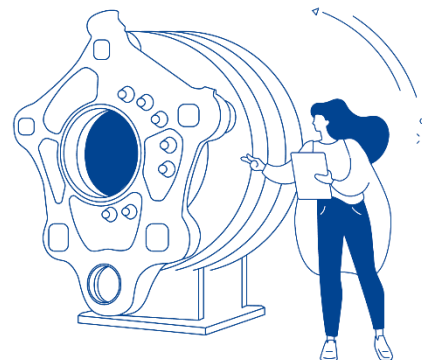
Animation – Anouk Briguët

Il n'y a plus de questions, on va donc passer à la deuxième partie.

2. Qu'est-ce que le projet 4U ?

Animation – Anouk Briguët

Ce qu'on vous propose maintenant, c'est de pouvoir rentrer plus dans le détail de ce projet 4U. Nos experts de Safran Landing Systems vont pouvoir vous expliquer cela de façon plus détaillée et didactique.



Le frein carbone – David Ternisien (Safran)

Les freins, sur un avion, représentent plus de 70% du freinage lors d'un atterrissage. Tous les avions sont équipés d'au minimum quatre freins et peuvent même aller jusqu'à douze ou seize freins pour réaliser cette opération, et la technologie du frein carbone est devenue la norme. Il restera également sur la prochaine génération d'avions qui sont aujourd'hui à l'étude chez les grands avionneurs mondiaux notamment car le carbone dispose de caractéristiques très particulières et aujourd'hui inégalées. Ce matériau dispose de caractéristiques uniques pour répondre au besoin en termes de performance. Un avion avec 12 freins, peut avoir une masse au décollage, qu'il faudrait pouvoir arrêter lors de l'atterrissage, supérieur à 500 tonnes. Nous sommes dans un environnement très contraint, thermiquement et mécaniquement. Seul le frein carbone répond à ces exigences tout en garantissant la sécurité. Une donnée toute simple : un frein peut atteindre plus de 1000 degrés lors d'un freinage au sol, en ayant été juste avant à -50 degrés tout au long du vol. Cela peut aller bien au-delà en cas de freinage d'urgence.

Le carbone dispose également d'une propriété assez fantastique, c'est qu'il est quatre fois plus léger que l'ancienne technologie, l'acier. Cela participe à la réduction des émissions de CO2 générées. La masse étant moindre, il y a moins besoin d'énergie pour faire voler l'avion.

Ce matériau noble est aujourd'hui fabriqué au cours d'un process technique complexe, mais complètement maîtrisé par Safran, que Florian va nous présenter.

Le processus de production, les composantes de l'usine 4U et l'empreinte environnementale – Florian Metzger (Safran)

Dans une usine de freins carbone, on fabrique un matériau composite carbone-carbone. Un matériau composite bien connu, c'est le béton armé. Vous avez une structure métallique qui est entourée d'une matrice en béton qui forment le composite. Dans notre usine, on commence par mettre en forme des fibres textiles, dont on va faire une sorte de tapis, afin d'obtenir une préforme qui ressemble déjà à un disque. Ces fibres vont ensuite être transformées en fibres de carbone dans des fours à très haute température, afin d'avoir une structure en fibres de carbone. Après cela, on va constituer la matrice de notre matériau composite, en le densifiant avec d'autres atomes de carbone qu'on obtient en craquant du gaz. Les atomes de carbone ainsi extraits se déposent autour des fibres et forment ainsi la matrice du matériau composite.

Pour consolider tout ça, on va appliquer à nouveau un traitement à très haute température dans un four. Et enfin, on va avoir une étape d'usinage notamment pour faire tous les petits trous et les formes, afin de pouvoir les assembler dans un frein, que l'on appelle puits de chaleur. Et cet assemblage est réalisé sur notre autre site en France qui est en Alsace à Molsheim.

Par ailleurs sur la nouvelle usine, on va électrifier au maximum tous les équipements qui environnent le four et qui permettent de faire fonctionner l'installation. On va supprimer l'utilisation d'eau dans le cadre du procédé, qui ne sert plus qu'à refroidir les fours [l'eau]. Et pour le refroidissement des fours, on va utiliser une technologie qui s'appelle des tours de refroidissement adiabatiques qui nous permettent de réduire drastiquement les consommations d'eau.

Comment on va mettre ça en place dans 4U ? Ici, vous avez un plan préliminaire du site. C'est une vue nord-ouest, et vous avez le Bugey derrière. D'abord, dans l'atelier textile, on va mettre en forme nos fibres. Elles vont ensuite aller dans les ateliers des fours, où l'on va mettre nos fibres dans des fours pour les carboniser, puis pour les densifier. Et enfin, on a un atelier d'usinage qui va donner la forme finale au disque avant son expédition. Ce qu'on voit par ailleurs sur ce plan, ce sont nos bâtiments de maintenance, nos bâtiments de stockage et nos bureaux, sur un site qui va accueillir jusqu'à 125 personnes.

Le projet 4U a été, dès son origine, conçu pour réduire au maximum l'empreinte environnementale liée au processus., On va mettre en place des nouvelles technologies de refroidissement et on va électrifier nos procédés de production pour réduire le recours et l'utilisation d'eau et de gaz, ce qui va nous permettre d'avoir une réduction de la consommation de 80% par rapport aux solutions classiques ainsi qu'une économie d'énergie de 30% sur notre procédé.

Enfin, pour respecter nos engagements et nos ambitions environnementales, on va avoir recours à 100% à une énergie décarbonée. On a un projet qui est attentif à son empreinte environnementale, à son bilan carbone, mais aussi à son effet sur l'environnement immédiat. On a établi une charte de construction pour veiller à la qualité paysagère des constructions, mais aussi à la qualité environnementale, notamment des matériaux qu'on va employer. On va optimiser la gestion des eaux de pluie pour davantage réduire notre consommation d'eau. Et enfin, on va veiller à laisser des parties de la parcelle non imperméabilisées afin de favoriser notamment des continuités biologiques et des biocorridors autour de la parcelle. Par ailleurs, on va mener des études acoustiques pour réduire au maximum les effets sonores du site. On étudie aussi les stockages sur site pour réduire au maximum le trafic lié à l'approvisionnement du site.

Animation – Anouk Briguët

Merci. Le projet comporte également un raccordement au réseau de transport d'électricité (RTE). Et c'est M. James, pilote de la concertation pour RTE, qui va nous en parler.

Le raccordement au réseau de transport d'électricité – Emmanuel James (RTE)

En effet, Safran a demandé à RTE un raccordement au réseau de transport d'électricité pour son usine 4U. Ce raccordement lui permettra d'avoir accès à une énergie, une électricité décarbonée, en utilisant le réseau de transport d'électricité français qui est l'un des plus fiables, les plus sûrs au monde. Cette connexion entre l'usine 4U et le réseau de transport d'électricité, RTE l'envisage en installant une liaison souterraine d'environ 5 km entre le poste électrique de Saint-Vulbas, qui se situe à côté de la centrale EDF du Bugey, et la plaine de l'Ain. Une liaison souterraine est composée de trois câbles, qui sont enfouis entre un et deux mètres sous terre.

Le tracé du raccordement n'est aujourd'hui pas défini. RTE étudie, entre le poste électrique de Saint-Vulbas et l'usine Safran, différents tracés, en analysant tous les enjeux du territoire : les enjeux environnementaux, les enjeux techniques, mais aussi les enjeux liés à la circulation, et puis, bien sûr, tous les enjeux liés au monde agricole. Les différents tracés sont comparés, intercomparés, et ils seront présentés aux parties prenantes du territoire, aux maires, à la Chambre d'agriculture, et ils seront validés par le sous-préfet de l'arrondissement de Belley.

Cette solution va être concertée, et pendant les prochaines semaines, ça va être intéressant pour RTE, bien sûr, d'éclairer la population sur les différentes étapes du projet, de la concertation et de la phase travaux, mais aussi d'enrichir sa connaissance de la zone, sa connaissance des enjeux du projet et du territoire, notamment à travers les différents projets qui auront lieu dans les prochaines années.

Animation – Anouk Briguët

Merci. David Ternisien, je vous invite à poursuivre sur le calendrier prévisionnel du projet.

Calendrier prévisionnel du projet – David Ternisien (Safran)

Le calendrier de ce projet se décomposerait en trois phases pour aboutir à l'entrée en service fin 2030 au plus tard.

La première phase, c'est évidemment cette concertation préalable que nous démarrons aujourd'hui. Les objectifs de cette phase sont d'échanger sur l'opportunité de lancer 4U, d'enrichir le projet et de tirer les bons enseignements qui émergeront de cette concertation. En parallèle, nous réalisons et nous avons entamé toutes les analyses, toutes les études environnementales.

La deuxième phase sera le lancement du projet, concrétisé par le dépôt du permis de construire et le dépôt du dossier environnemental. Une concertation continue et la consultation du public seront menées en parallèle pour continuer les échanges.

Ceci nous amènera début 2028 à la troisième phase qui est la réalisation du programme. La première pierre est aujourd'hui attendue pour début 2028, deux ans de travaux pour aller chercher cette mise en service en 2030.

Temps d'échanges

Animation – Anouk Briguet

Merci. Alors on va entrer dans notre nouvelle séquence de questions-réponses.

Garant de la concertation – Jean-Michel Thornary (CNDP)

Juste un petit mot. Nous avons beaucoup insisté pour que Safran amène des échantillons illustrant les différentes étapes de fabrication de ces freins, donc il ne faudra pas hésiter, à la fin de la réunion, à venir voir de près et manipuler les maquettes.



Participant : Bonjour. Je suis habitant de Saint-Vulbas depuis quelques années, et je suis passionné d'aviation. Vous parliez tout à l'heure, mais sans dévoiler de ce secret particulier, de four. Vous parlez de quelle température quand vous parlez de four ? Parce que c'est 500°C, 10 000°C ? C'est important de savoir pour comprendre la puissance dont vous avez besoin.

(1h08) : Pierre-Yvan Thery (Safran) : Bonsoir à tous. Il y a deux températures à retenir. Dans la partie densification du composite, c'est 1000°C. La création de la fibre de carbone, la carbonisation, c'est également autour de 1 000°C. On parle également du traitement thermique final à haute température, qui va atteindre plus de 2 000°C. C'est de la haute technologie en termes de savoir-faire de ces fours.

Participant : D'abord je vais préciser quelque chose que je n'ai pas dit tout au début, pour répondre à ce que demandaient les garants. Le Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain est favorable au projet. Une question concernant le réseau électrique : est-ce que vous pouvez donner quelques chiffres sur les puissances consommées, même les puissances de pointe de l'unité ?

Florian Metzger (Safran) : Alors à l'échelle de ce projet, on va atteindre des puissances de l'ordre de plusieurs dizaines de mégawatts, en pointe et en moyenne. En fait, on va avoir une consommation très stable sur notre nouvelle usine, notamment grâce à notre développement technologique qui permet de lisser au maximum nos appels de puissance.

Participant : Vous fonctionnez en 3/8 continu, 7 jours sur 7 ?

Florian Metzger (Safran) : Absolument. C'est du 5/8, donc 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, notamment parce que les processus de densification sont des procédés très longs, qui durent plusieurs centaines d'heures et qu'on ne peut pas interrompre.

Participant : Un monsieur tout à l'heure a parlé d'une quantité d'eau de 56 000 mètres cubes utilisée par an. Je reviens sur le côté eau immédiatement. J'en profite qu'il y ait des gens du syndicat mixte du PIPA. Le réseau incendie vis-à-vis de votre nouvelle unité, vous l'avez déjà étudié ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : C'est justement l'actualité du projet. On a rendez-vous en juin avec le SDIS, avec les pompiers, pour en discuter. D'ores et déjà, ce qu'on a prévu, c'est d'avoir une capacité d'eau sur le site qui sera dédiée à la protection du site.

Participant : Donc vous aurez une réserve d'incendie interne ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : A priori, oui.

Participant : Vous serez aussi relié au réseau incendie du parc ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Oui également.

Participant : Alors, c'est sur ce point qu'il faudra faire très attention quand on connaît les origines du réseau incendie du PIPA.

Emilie Brot (Directrice Générale du PIPA) : La question, c'est de savoir si c'était sur le volume, les 56 000 m³, ou si c'était sur le lieu de localisation du captage, qui est effectivement en zone sensible, avec des autorisations de prélèvement qui, aujourd'hui, sont rediscutées par la DDT. Pour Safran, c'est vrai qu'on n'est pas technique, je ne vais pas vous cacher qu'on ne challenge pas, on prend la donnée qui nous est argumentée. Sur le volume du prélèvement, on travaille aujourd'hui avec la DDT pour regarder dans le rétro, au cours des 50 dernières années, et essayer de faire des perspectives qui visent à prendre en compte la croissance organique du PIPA et puis du territoire plus globalement, étant donné qu'on alimente les communes.

Participant : Je prolonge ma question sur le réseau incendie uniquement par expérience, parce que moi j'ai travaillé à une direction de site. J'étais directeur d'un site sur la Plaine de l'Ain il y a 25 ans, et c'était un vrai problème avec les autres entreprises au niveau du réseau en pression et en débit. Si on utilisait le réseau incendie, ça mettait en péril d'autres entreprises. Je pense que depuis, le réseau a dû évoluer, mais ce sera un sujet très sérieux à étudier.

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Merci pour votre remarque. Effectivement, on en discutait avec Monsieur le sous-préfet lors de notre dernière réunion. On va rencontrer le SDIS (*Service Départemental d'Incendie et de Secours*), les pompiers, au mois de juin pour évaluer la situation et trouver une solution.

Participante : ma fille aurait aimé pouvoir visiter l'usine.

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Sur l'usine, on a des stagiaires dès la troisième ou la seconde qui visitent nos sites. Donc dès que tu seras en troisième, tu seras la bienvenue !

Participant : Par rapport aux travaux, comment ça va s'organiser au niveau du trafic ? Parce que ça va forcément générer un trafic supplémentaire. On est dans une zone industrielle avec la centrale en plus, et d'autres zones d'activités autour de nous. Quel chemin a été mis en place pour organiser le trafic ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Le trafic, c'est effectivement un sujet qu'on considère avec sérieux pour la phase exploitation. On a une très bonne vision du trafic de véhicules légers et véhicules lourds qu'on a partagée avec les acteurs locaux. Sur la phase chantier, on est en phase d'appel d'offres et de candidature pour les entreprises qui vont venir travailler sur le site. Ça a des enjeux dans la région, et c'est l'un des enjeux sur lequel on discute avec le territoire. On est sensible à un chantier avec un impact réduit sur l'environnement et sur le trafic. Maintenant, je n'ai pas encore de réponse à vous faire. On est en train de discuter justement avec les candidats à la construction de l'usine. En tout cas, c'est pris en compte en tant qu'enjeu pour les phases chantier et exploitation.

Emmanuel Jammes (RTE) : C'est aussi l'un des enjeux pour le raccordement RTE, de bien prendre en compte tous les projets de la zone, avec parfois une similarité de planning, et de faire en sorte que les travaux RTE ne gênent pas la circulation et ne gênent pas non plus les autres projets qui se développent sur le parc.

Participant : Est-ce qu'il est trop tôt, au niveau de la concertation préalable, pour parler des enjeux environnementaux ?

David Ternisien (Safran) : Non, tout à fait, on est là pour ça. Pour avoir des questions, et y répondre.

Participant : Alors, par exemple, sur la qualité de l'air, une première question qui me vient, c'est que je pense que vous avez plusieurs fours de combustion. Chaque four a son rejet, ou vous collectez tous les rejets pour n'en faire qu'un ?

Florian Metzger (Safran) : En effet, c'est un enjeu sur nos sites. On a ce qu'on appelle des gaz effluents qu'on traite. D'une part, on va mettre en place sur notre nouveau site des technologies de retraitement de ces gaz effluents pour pouvoir les réutiliser dans le procédé. Il s'agit donc déjà de réduire de manière très significative la quantité de rejets qu'on va avoir. Ensuite, tous les rejets qu'on a seront suivis et surveillés en permanence et feront l'objet de traitements spécifiques pour qu'à la sortie vous n'ayez que du dioxyde de carbone et de la vapeur d'eau.

Participant : Et il n'y a pas de polluants spécifiques ? Carbone organique total, etc.

Florian Metzger (Safran) : Alors, toutes les espèces sont suivies. D'abord, vous avez d'autres polluants qui peuvent être liés à la combustion, mais qui sont tous traités au maximum de ce qu'on sait faire

Participant : On ne trouvera aucun élément halogéné dans les matières premières ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Non il n'y aura pas d'élément halogéné dans le process. C'est-à-dire organique, mais comme l'a dit Florian Metzger, s'il y a des polluants, ils seront traités par ce qu'on appelle des oxydateurs thermiques et ça fait essentiellement du CO2 en sortie.

Jean-Michel Thornary (CNDP) : On peut rajouter qu'il y aura un atelier spécifique, notamment sur les enjeux environnementaux, le 25 juin 2026. Donc on vous proposera un nouveau rendez-vous pour rentrer dans le détail de ces questions-là.

3. Comment s'informer et participer à la concertation ?

Animation – Anouk Briguët

Il n'y a plus de question alors on va avancer. Évidemment, s'il y a des questions qui vous viennent, n'hésitez pas.

Alors, comment vous informer et contribuer lors de cette concertation préalable ?

Elle se tient jusqu'au 17 juillet et il y a plein d'occasions pour pouvoir venir apporter votre contribution, votre avis :

- Il y a une plateforme numérique : 4usafran.platformecitoyenne.fr. Vous avez un QR code à la fin que vous pouvez scanner facilement, qui vous permet de découvrir le projet, d'accéder au dossier de concertation, à la synthèse du dossier. Cette plateforme vous permet également de déposer un avis libre, de poser une question à laquelle le maître d'ouvrage vous répondra, de déposer un cahier d'acteurs et puis d'accéder à tous les rendez-vous de la concertation et puis aussi aux inscriptions. C'est vraiment un outil essentiel et très important.
- Si vous souhaitez aussi, vous pouvez vous rendre physiquement dans les mairies d'accueil de la concertation : à Saint-Vulbas, Blyes, Loyettes, Lagnieu, Saint-Maurice-de-Gourdans. Ces mairies disposent d'un espace dédié pour la concertation. Il y a à nouveau le dossier de concertation, la synthèse du dossier, et le registre papier sur lequel vous pouvez déposer un avis.
- Enfin, on a des rendez-vous tout au long de cette concertation.
 - Aujourd'hui, on a notre réunion publique d'ouverture. Le compte-rendu sera disponible en ligne sur la plateforme.
 - On aura ensuite une réunion de clôture le 9 juillet.
 - Et puis, des ateliers de travail. Donc là, c'est vrai qu'on est dans un temps d'échanges, mais l'atelier de travail, on est dans quelque chose d'un peu plus approfondi, on va avoir des temps d'échange un peu plus resserrés, on va pouvoir recueillir votre avis sur des sujets bien spécifiques. On a deux ateliers. Le premier est dédié aux entreprises du PIPA pour se questionner sur la manière dont le projet peut être intégré au sein de la dynamique du PIPA. C'est le 9 juin, de 18h à 20h sur inscription. Vous pouvez soit vous inscrire auprès de nous aujourd'hui, soit sur la plateforme directement. Le deuxième atelier, ce sera le 25 juin, de 18h30 à 20h30. Celui-là est vraiment ouvert à tous. Donc vous êtes tous les bienvenus. Et sur cet atelier, on va parler des enjeux, dont les enjeux environnementaux, mais aussi d'autres enjeux : l'emploi, la formation, le chantier. On verra aussi comment la concertation sera poursuivie dans la suite du développement du projet. On pourra vous écouter sur ces thématiques.
 - Et puis après, on va aller sur territoire, à travers des rencontres de proximité. L'objectif c'est d'aller vers le public, dans l'espace public, avec quatre dates. Aujourd'hui, il y en a trois qui sont mentionnées, une est encore en cours d'organisation. Vous avez accès à ces dates sur la plateforme. C'est vraiment des temps d'échanges sur le parvis de la gare, sur le marché, etc. A chaque fois, vous avez la possibilité d'émettre vos avis sur les registres.

Et si vous voulez ce soir mettre un avis, c'est possible, il y a des feuilles à disposition sur la table, au bout, et il y a une urne pour les déposer. Voilà, donc vous pouvez dès maintenant poser un avis, une contribution sur le projet. Vous savez tout.

Vous avez juste qu'au 17 juillet pour participer.

Je vous affiche le QR code qui vous donne accès à la plateforme. Est-ce que sur ce point-là de la concertation, vous avez des questions sur l'information, la concertation ? En tout cas, le QR code et la plateforme résument ce que je vous ai dit. Je pense qu'on va passer à la conclusion, messieurs les garants.



Conclusion des garants de la Commission Nationale du Débat Public – Jean-Michel Thornary (CNDP)

Pour terminer sur les modalités, ce n'est peut-être pas explicite, mais lors des rencontres de proximité, les porteurs de projet seront bien présents pour répondre à vos questions en tête-à-tête, dans un échange très libre, qui est plus simple que dans le cadre d'une réunion publique ou d'un atelier. Si vous avez une question qui vous tracasse, vous allez pouvoir échanger avec un technicien, un responsable de l'entreprise à qui vous allez poser la question. A chaque fois, ces occasions-là sont intéressantes et beaucoup plus libres que les réunions publiques.

Ma conclusion va être simple. On vient de passer une heure et demie ensemble sur ce projet. Les présentations qui nous ont été faites correspondaient à ce qu'on avait préparé avec les équipes de Safran et de RTE. Il m'a semblé qu'aucune des questions qu'on avait identifiées n'a été passée sous silence. Moi, j'étais très satisfait de voir que vous êtes venus et que vous avez aussi des questions. Et vous en aurez d'autres, je n'en ai aucun doute, d'ici le 17 juillet. Profitez de cette concertation pour mieux connaître Safran, pour mieux connaître RTE. RTE n'est jamais connu, pas suffisamment, alors que c'est une entreprise française extrêmement importante dans notre réseau d'électricité. N'hésitez pas aussi à aller leur poser des questions, à profiter des ateliers.

Je termine en vous disant que, évidemment, cet échange s'est passé dans les conditions favorables qui étaient exposées en introduction, à savoir dans un grand respect des uns comme des autres, avec des questions qui vous intéressent et auxquelles l'équipe vous répond de la manière la plus ouverte possible. Parfois, il y a eu un peu de retenue, qui s'explique par le fait que c'est une entreprise qui est soumise à une concurrence nationale, internationale, forte, et qui a des sujets sur lesquels tout ne peut pas être dit publiquement. Alors peut-être que dans un échange en tête-à-tête, on vous en dira un petit peu plus, j'espère, messieurs les représentants de Safran et de RTE.

Ce type de réunion, à mon sens, est extrêmement important pour que vous, acteurs du territoire, sachiez ce que votre territoire va devenir dans les années qui viennent, pour que vos enfants sachent qu'il y a des possibilités d'aller travailler dans des secteurs importants, stratégiques et d'avenir, sans même sortir du territoire. C'est quand même extrêmement important.

On est à votre disposition. Denis Cuvillier et moi-même sommes toujours accessibles sur la plateforme, sur Internet, par l'entreprise. Vous pouvez nous poser des questions aussi sur l'intérêt de ce type de concertation. La CNDP est souvent critiquée par des chefs d'entreprise, d'ailleurs, qui nous disent « Vous nous ralentissez dans nos projets ». Je crois que ce n'est pas vrai. Et c'est extrêmement important que vous, le public, vous sachiez que, justement, vous avez la parole et que cette parole vous est garantie par une institution comme la CNDP.

Animation – Anouk Briguët

Je complète un petit peu mon propos aussi par rapport à la plateforme qui laisse aussi la possibilité de poser des questions. Donc n'hésitez pas aussi à utiliser ce canal-là. Les réponses vous seront apportées bien évidemment.

Conclusion du maître d'ouvrage – David Ternisien (Safran)

Merci à toutes et tous pour les questions et l'intérêt porté à ce projet. On est encore très fiers et ravis de vous proposer ce projet. Safran est fier de continuer à mettre en avant notre expertise. Peut-être un mot complémentaire : on est dans un environnement très compétitif avec des compétiteurs qui sont américains et chinois. Notre client, c'est la compagnie aérienne qui décide de nous choisir ou pas. La compétition est vraiment dure et c'est pour ça qu'il y a un secret industriel qui se cache derrière ce matériau. C'est en permanence une compétition, notamment économique, avec des Américains qui sont également très challenging sur la partie performance. Donc on met en avant notre savoir-faire. On vient sur le PIPA pour profiter et faire profiter ce territoire très dynamique. On est là pour continuer à développer l'expertise et profiter de tout ce territoire. Merci beaucoup.

4. Synthèse des temps d'échanges informels

- **Activité industrielle** : questions sur la fabrication des freins carbone, l'origine des fibres, le nombre de disques par frein, les étapes d'assemblage et la durée du cycle de production ;
- **Production** : échanges sur la capacité de production, l'anticipation de la demande, les commandes, la fréquence de renouvellement des freins et les principaux clients ;
- **Technologie** : demandes de précisions sur les performances des freins, leurs températures de fonctionnement et l'histoire du frein carbone chez Safran ;
- **Eau et environnement** : questions sur les prélèvements d'eau, les forages, la consommation réelle, les effluents, leur traitement, le suivi de leur qualité et les poussières ;
- **Infrastructures** : interrogations sur le réseau incendie, les raccordements RTE, les impacts agricoles et la mutualisation possible des travaux avec d'autres projets ;
- **Emploi** : questions sur le nombre d'emplois créés, les compétences recherchées et les profils attendus ;
- **Matières premières** : échanges sur les matériaux utilisés, leur provenance et la possibilité de produire les fibres de carbone sur site.