

Concertation garantie par



4U

4^e Usine
de Freins Carbone
pour l'aéronautique

Compte-rendu

Jeudi 25 juin 2026

Atelier

*Quels enjeux pour le projet
4U ?*

SOMMAIRE

Introduction	3
Introduction de l'animatrice	3
Mot d'accueil de David Ternisien (Safran Landing Systems)	3
Mot d'accueil des garants de la CNDP, Messieurs Denis Cuvillier et Jean-Michel Thornary	4
 Pourquoi le projet 4U ?	 4
Présentation	4
Temps d'échanges	7
 Temps de déambulation participative.....	 9
 Comment s'informer et participer à la concertation ?	 12
 Conclusion	 13

Les chiffres de l'atelier :

- **Durée de la réunion : 2h**
- **Durée des temps participatifs : 1h15**
- **Nombre de participants : 17**
- **Nombre d'interventions du public dans l'échange en plénière : 12**

Introduction

Introduction de l'animatrice – Anouk Briguet

Bonjour, et bienvenue à toutes et tous. Merci d'être présents à cet atelier portant sur le projet 4U. Je suis Anouk Briguet, et je suis là pour animer cette soirée, faire en sorte que tout se passe le mieux possible, avec ma collègue Bérénice Genevois.

Pourquoi sommes-nous réunis ici ce soir ? Pour le projet 4U porté par Safran Landing Systems, un projet d'usine de freins carbone pour l'aéronautique sur le Parc Industriel de la Plaine de l'Ain. Ce projet comprend également un raccordement au réseau de transport d'électricité sous maîtrise d'ouvrage RTE, avec une liaison souterraine entre le site et le poste de livraison de Saint-Vulbas.

Ce projet s'inscrit dans le cadre d'une concertation préalable qui a démarré le 27 mai dernier, et qui se tient jusqu'au 17 juillet 2026. C'est une concertation placée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a nommé deux garants présents avec nous ce soir, et qui nous accompagnent tout le long de cette concertation.

Pour ce soir, la réunion est en format atelier. Il y aura une première partie de présentation du projet. Ensuite, on prendra le temps de répondre à vos questions en plénière. Pour la deuxième partie, l'idée est de vous mettre à contribution, d'échanger avec vous, et de vous permettre de contribuer directement sur les panneaux que vous voyez dans la salle. Donc vous pourrez vous lever et aller dans les différents pôles thématiques pour échanger directement avec l'équipe projet, et puis donner votre avis et poser vos questions.

Lors de ces différents temps d'échanges, l'objectif est vraiment de pouvoir laisser chacun s'exprimer et aller au bout de ses interventions, dans un cadre de bienveillance et de respect mutuel.

Je vais maintenant passer la parole à David Ternisien, directeur du projet 4U, pour faire quelques mots d'accueil.

Mot d'accueil de David Ternisien (Safran)

Bonsoir à toutes et tous. Merci beaucoup d'être présents à cette réunion, et de prendre le temps de venir échanger avec nous. Ce temps est une opportunité pour échanger ensemble sur le projet. On va parler des enjeux du projet ce soir, et on prendra le temps de vous expliquer chaque sujet, et de répondre à vos questions. Merci.

Animatrice – Anouk Briguet

Je vais maintenant passer la parole aux garants de la Commission Nationale du Débat Public, Messieurs Cuvillier et Thornary.

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

Rapidement, car nous avons déjà fait cette présentation plusieurs fois. Je vais simplement faire un petit rappel de ce qu'est la participation du public dans le cadre de projets qui ont un impact sur l'environnement. Le code de l'environnement, donc la loi, demande que le grand public puisse participer aux décisions des projets qui ont un impact sur l'environnement. La Commission Nationale du Débat Public est chargée de garantir ce droit.

Concrètement, comment ça se passe ? Safran, qui a un projet ayant un impact sur l'environnement, saisit la Commission Nationale du Débat Public, qui nomme un ou deux garants. Ensuite, ces garants, nous pour ce projet, appliquent les principes de la Commission Nationale du Débat Public sur la participation du public.

Notre accompagnement répond à six principes :

- L'indépendance vis-à-vis de toutes les parties prenantes. Nous n'avons aucun lien, ni avec le projet, ni avec le porteur du projet.
- La neutralité par rapport au projet. A la fin de la concertation, nous ferons un rapport dans lequel nous ne prendrons pas de position sur le projet, ni dans un sens, ni dans l'autre.
- La transparence dans son exigence vis-à-vis du porteur de projet. Les prescriptions que nous ferons au porteur de projet seront jointes à notre rapport rendu public.

- L'argumentation. La Commission Nationale du Débat Public tient beaucoup à ce principe. Un débat public ou une concertation, ce n'est pas un référendum. On n'attend pas des prises de position type « je suis pour » ou « je suis contre ce projet ». Ce qu'on attend du grand public, c'est qu'il argumente. S'il est favorable au projet, cela signifie qu'il faut dire : « je suis favorable au projet à condition que... », et inversement, en cas d'opposition, cela signifie qu'il faut dire : « je suis opposé au projet sauf si... ». Et puis dans les deux cas, il faut bien lister tous les arguments. Tous ces arguments vont permettre de faire progresser le projet.
- L'égalité de traitement, c'est-à-dire que toutes les contributions ont le même poids, quelle que soit leur hauteur.
- L'inclusion, à laquelle la Commission Nationale du Débat Public est très attachée : tous les publics peuvent participer au projet (les jeunes, les personnes en situation d'handicap, les femmes, les hommes, etc.). Pour le cas de ce projet, il n'y a pas de modalité de participation spécifique à ce sujet, mais toutes les personnes sont accueillies de la même manière dans les réunions.

Cette phase-là est la phase de participation en amont, qui parle de l'opportunité du projet et de ses principaux impacts. Si à l'issue de cette phase-là et de notre rapport, le maître d'ouvrage décide de continuer le projet, éventuellement amendé ou modifié, il y aura une enquête publique, avec une fois de plus, une participation du grand public. Ce n'est pas tout à fait sous la même forme, mais c'est une nouvelle opportunité de donner votre avis.

Animatrice – Anouk Briguet

Merci beaucoup pour cette présentation. Je vous propose maintenant d'entrer dans le vif du sujet. David Ternisien, directeur du projet 4U, et Florian Metzger, chargé de projet, vont vous présenter le projet 4U.

1. Pourquoi le projet 4U ?

Le contexte du projet – David Ternisien (Safran)

Le programme 4U est avant tout un projet capacitaire. Autrement dit, c'est un projet qui vise à répondre aux besoins de la filière aéronautique, en termes de capacité de production de freins carbone, à moyen et long terme.

Nous nous basons aujourd'hui sur des données issues de bureaux statistiques spécialisés dans le domaine, et sur les perspectives de croissance des avionneurs, des constructeurs d'avions. Ce que nous avons constaté, c'est que, malgré le coup d'arrêt du Covid, nous avons désormais rattrapé la croissance d'avant 2019, avec une pérennité à long terme. Nous anticipons donc une croissance pérenne à hauteur de 3 à 4 % sur les 20-30 prochaines années, dans le monde entier. Cette croissance, aujourd'hui, en termes de nombre d'avions et de nombre de passagers qui vont voler sur un horizon lointain, nous permet de nous positionner. Un élément très factuel : entre maintenant et 2043, nous aurons + 40% en besoin de production de freins et d'équipements. Tout ça nous amène à établir une feuille de route, en termes de capacité de production.

Le deuxième point très important, c'est notre part de marché. Safran dispose aujourd'hui de plus de 55% de parts de marché sur les freins carbone de l'aéronautique civile dans le monde. Cela nous permet, au regard de la connaissance de nos clients, de notre feuille de route établie, et des prévisions de croissance du marché, de connaître notre trajectoire en termes de besoins de production de freins. Aujourd'hui, Safran s'appuie sur trois sites existants qui vont arriver à saturation de capacité à l'horizon 2030. Cette double équation nous a amenés à identifier le besoin de construire une quatrième usine de freins carbone, à l'horizon 2030.

L'idée est d'accompagner les donneurs d'ordre, les avionneurs et les compagnies aériennes, afin de continuer à répondre aux enjeux de la filière et notamment de faire voler en toute sécurité la population mondiale qui aspire toujours davantage à voler. Un chiffre que j'ai déjà donné lors des précédentes réunions : moins de 20% de la population mondiale a aujourd'hui déjà volé. Donc il y a encore des perspectives importantes en termes de besoin de nombre de vols.

Un troisième point également important, c'est que le frein s'use. De la même manière que nos plaquettes de frein sur les voitures, c'est un élément qui est amené à être changé très régulièrement. Aujourd'hui, globalement, un frein est changé tous les 2000 atterrissages. Cela nous permet d'avoir une très bonne anticipation sur les besoins futurs de la flotte déjà existante.

Au-delà de ces aspects, l'ambition du projet 4U est de mieux produire. Safran s'inscrit dans une ambition de décarboner la filière aéronautique. Pour cela, le groupe Safran s'appuie sur trois axes majeurs :



- Innover : créer de nouvelles technologies pour réduire l'empreinte environnementale de l'aviation civile, et notamment les émissions de CO2.
- Être exemplaire : concevoir de nouveaux sites de production qui consomment moins d'énergie, pour arriver à une neutralité carbone complète. C'est l'une des conditions de réalisation du projet 4U.
- Faire participer tous nos partenaires et notre écosystème : il y a une volonté forte de tirer toutes les structures avec qui nous travaillons vers une décarbonation complète de la filière.

C'est dans ce cadre-là que le projet 4U est imaginé et construit. Aujourd'hui, le projet 4U s'appuie sur une énergie 100% décarbonée disponible en France : une énergie électrique, neutre d'un point de vue CO2. Nous allons également utiliser du biogaz : on souhaite utiliser 100% de biogaz pour répondre à nos besoins de production de manière décarbonée. Enfin, le projet vise aussi à réduire drastiquement la consommation d'eau nécessaire à notre process. Une des ambitions fortes du programme, c'est de réduire de 80% la quantité d'eau nécessaire, au regard de nos autres sites de production et à capacité équivalence. L'idée, c'est d'introduire de nouvelles technologies pour aller chercher cette efficacité et cette réduction de notre empreinte environnementale.

Le choix du PIPA – David Ternisien (Safran)

Pourquoi le choix du PIPA ? Safran s'est basé sur des critères objectifs :

- L'obtention sur site d'une énergie 100% décarbonée ;
- Le soutien fort de l'Etat, de la Région, et du Syndicat Mixte du Parc Industriel de la Plaine de l'Ain pour nous accueillir ;
- L'arrivée sur un parc industriel favorable à l'établissement d'un site comme le nôtre et ayant déjà une dynamique entrepreneuriale établie, au regard des différentes activités déjà mises en œuvre par les sociétés existantes ;
- La localisation du parc au cœur d'un bassin d'emploi très fort, notamment dans le secteur de l'aéronautique ;
- La proximité du PIPA avec notre site actuel de production basé à Villeurbanne, qui est également un centre de recherche avec expertise très forte en conception et en développement de nouveaux procédés carbone.

Tout cela nous a amenés à choisir le PIPA.

Le frein carbone – David Ternisien (Safran)

Le frein carbone, qu'est-ce que c'est ? Comme je le disais, c'est un petit peu comme une plaquette de freins de voiture. Il s'use, et 70% de l'efficacité de freinage d'un avion est générée par le frein. Donc très régulièrement, le frein doit être déposé pour être remplacé. Aujourd'hui, on a une capacité à répondre à ces enjeux, notamment d'un point de vue mécanique, thermique, grâce au carbone, qui est le seul matériau qui permet d'y répondre, dans un environnement contraint.

La température d'un frein peut atteindre plus de 1500°C et atteint 1000°C à chaque atterrissage. Le carbone, est aujourd'hui un matériau unique, qui répond à l'ensemble de ces problématiques et qui a des performances inégalées en termes de contraintes mécaniques, vibratoires et thermiques. Il répond également déjà en partie à la décarbonation de la filière puisqu'il est quatre fois plus léger que l'ancienne technologie. Jusqu'aux années 1990, les avions étaient équipés de freins en acier. Aujourd'hui, l'arrivée du carbone nous permet de diviser par quatre la masse des freins. Il reste la seule source actuelle de freinage efficace, même pour la prochaine génération d'avions.

Tout ça contribue directement à la décarbonation par une émission moindre liée à la consommation des moteurs. Le process de fabrication est compliqué mais complètement maîtrisé grâce à toute l'expérience que nous avons acquise sur le site de Villeurbanne. Florian va vous le présenter.

Le processus de production – Florian Metzger (Safran)

Bonsoir à tous. La quatrième usine de Safran Landing Systems aura pour objet de fabriquer ce matériau composite carbone-carbone, qui nous permet d'avoir des caractéristiques et des performances de freinage qui correspondent à ce qu'attendent aujourd'hui les aviateurs. Il permet également d'être compétitif.

Le processus de fabrication démarre avec des fibres textiles, que nous mettons en forme dans une sorte de tapis. Elles sont ensuite transformées en fibres de carbone dans des fours à haute température, pour former la structure du matériau composite. Un exemple de matériau composite que vous connaissez tous, c'est le béton armé, avec une structure métallique autour de laquelle on coule du béton. Ici, c'est un peu la même idée : nous avons une structure en fibres de carbone que nous obtenons dans des fours à haute température, et nous déposons des atomes de carbone dans des fours de densification, en craquant un mélange d'hydrocarbures, en cassant les molécules et en extrayant des atomes de carbone qui viennent se déposer autour des fibres de carbone. Ces atomes vont former la matrice du matériau composite.

Dans l'étape suivante, nous allons consolider cette formation avec des traitements à très haute température. Enfin, nous usinons les disques, notamment pour fabriquer les crans, qui permettent l'assemblage final dans le frein qui est réalisé sur un autre site.

Les composantes de l'usine – Florian Metzger (Safran)

Vous voyez ici à quoi ressemble notre conception de l'usine. Nous avons d'abord un premier atelier de mise en forme des fibres textiles. C'est là que nous formons ces tapis. Ils sont ensuite transférés dans les bâtiments où nous aurons nos fours, qui permettent de carboniser les fibres, puis de densifier les préformes en craquant le gaz et, et en déposant les atomes de carbone dans les fibres. Enfin, il y a l'atelier d'usinage, à la suite de quoi les disques sont expédiés sur le site d'assemblage en Alsace. Les autres bâtiments que vous voyez sont les bâtiments tertiaires, de stockage et de maintenance. Sur le site, à terme, on embauchera environ 125 personnes.

L'empreinte environnementale du projet – Florian Metzger (Safran)

Le projet 4U a été pensé pour répondre aux enjeux environnementaux, en réduisant l'empreinte environnementale du processus de production. Ceci a été pensé à travers plusieurs leviers :

- La consommation d'eau : nous allons employer de nouvelles technologies de refroidissement pour réduire nos consommations d'eau. Nous allons également complètement supprimer l'utilisation de l'eau dans le procédé de fabrication, ce qui nous permet de réduire les consommations mais aussi les rejets.
- La consommation de gaz : nous avons développé aussi de nouvelles technologies pour réduire cette consommation, notamment dans la phase de densification des disques qui est très consommatrice en gaz puisque c'est la matière première qui permet d'élaborer la matière.
- La consommation d'énergie : nous aurons recours à une énergie 100% décarbonée pour avoir un site qui réponde à nos enjeux et à nos ambitions environnementales.

La conception du nouveau site porte une attention particulière à son bilan carbone, et à son empreinte environnementale de manière générale, mais aussi son effet sur l'environnement immédiat. Ce sont notamment les sujets sur lesquels nous vous proposons de discuter aujourd'hui dans le deuxième temps de notre réunion : la qualité de construction, l'intégration paysagère, la réutilisation de nos sous-produits, la qualité de l'air, etc.

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

Bonjour à tous. RTE, c'est le Réseau de Transport d'Electricité. C'est l'entreprise de service public française qui est chargée de l'exploitation et du développement du réseau de transport, 100 000 kilomètres de ligne entre le 63 kV et le 400 kV, et qui permet de faire le lien entre les moyens de production qui sont disséminés sur le territoire français (centrales nucléaires, groupes hydrauliques, parcs d'énergies renouvelables), et les consommateurs. Les consommateurs, ce sont des groupes comme Enedis, SNCF, ou des clients industriels.

Safran a fait appel à RTE dans le cadre de son projet 4U, pour l'alimenter en électricité, une électricité décarbonée et fiable. RTE a commencé à faire des études pour raccorder le site de Safran au réseau de transport d'électricité, notamment depuis le poste de Saint-Vulbas, qui se situe juste à côté de la centrale EDF du Bugey. C'est un poste où l'on retrouve différents échelons de tension : 400 kV, 225 kV, 63 kV. RTE a le projet, dans le cadre de l'arrivée de l'usine, de construire une nouvelle ligne électrique souterraine, en 63 kV, d'environ 5 kms, qui partirait du poste de Saint-Vulbas, et qui traverserait la route départementale RD20 pour ensuite arriver au site de Safran.

Aujourd'hui, le tracé exact n'est pas défini. RTE travaille sur une aire d'études et différents tracés, qui feront l'objet d'une concertation, dite concertation Ferracci, avec les différentes parties prenantes : les élus du territoire, les associations, la chambre d'agriculture, et les autres représentants. Pour choisir ce tracé, RTE étudie différents fuseaux, tracés possibles, mais aussi les enjeux liés à ces tracés (agriculture, environnement, infrastructures, archéologiques, etc.). Ces enjeux vont permettre de comparer différents tracés et d'en choisir un à l'automne.

Quand on parle de ligne, de quoi on parle exactement ? En réalité, une ligne c'est trois câbles puisque qu'on est en France en triphasé. Pour construire et raccorder, dans le cas d'une ligne souterraine, on va d'abord faire une tranchée d'environ 1,50-2 mètres de large, 2 mètres de profondeur, et on va passer ce qu'on appelle des fourreaux PEHD (*Polyéthylène Haute Densité*). Ce sont de grands tubes, assez larges. On en pose 3 au sol, avec un dispositif en trèfle, avant de reboucher la tranchée qu'on avait creusée. On tire ensuite les câbles depuis ce qu'on appelle des chambres de jonction, puisque les câbles ne peuvent pas être tirés d'un seul tenant sur 5 kms, mais plutôt par morceau de 2 kms. Donc tous les 2 kms, on fait des chambres de jonction, et on tire ces câbles qui passent dans les fourreaux. Une fois que ceci est terminé on peut alors raccorder Safran au réseau de transport d'électricité.

Dans le câble, il y a plusieurs parties. La partie la plus importante est le conducteur. Dans le cas de Safran, étant donnée la puissance demandée, des conducteurs en aluminium seront utilisés. Ensuite, il y a la gaine isolante, une gaine de protection elle-même protégée par une gaine en plastique. On a également des câbles un peu plus petits : un câble de terre, et un câble télécom, pour faire passer des informations sur la puissance, sur le transit qui s'écoule dans les câbles et qui sont pilotés / surveillés par ce qu'on appelle des dispatchers.

Pour arriver au site, il y a certains endroits parfois plus difficiles à passer, notamment la RD20, où il est impensable de couper toute la route pendant plusieurs jours. Dans ces cas-là, on fait ce qu'on appelle des passages en sous-œuvre, où on creuse sous la zone à passer (route, cours d'eau, etc.). Ensuite, on passe nos fourreaux, puis nos câbles. RTE s'adapte au tracé pour trouver la meilleure solution technique, et la plus intéressante pour la collectivité. On pourra bien sûr discuter des enjeux de ces tracés, de cette zone, dans la seconde partie de réunion.

Calendrier prévisionnel du projet – David Ternisien (Safran)

Dans notre planning, il y a trois phases principales :

- 2026 : Une première phase qui est cette concertation préalable, en parallèle des études de conception de l'usine, notamment autour des études environnementales, pour établir notre cadre général.
- 2027 : La deuxième phase sera le dépôt du permis de construire et le dépôt du dossier environnemental auprès des services administratifs. En parallèle, nous aurons la concertation continue auprès du public sur toute la phase d'instruction, pour continuer à informer et échanger autour du projet.
- 2028 : Le lancement des travaux, avec 18 mois sur une première tranche de travaux, de façon à pouvoir commencer à réaliser les premières opérations de production mi-2029. Nous devons avoir la capacité de production à fin 2030 pour répondre aux attentes de nos clients compagnies aériennes.

Temps d'échanges

Animation – Anouk Briguet

Merci pour cette présentation. Avant de passer en format de déambulation, on vous propose de poser vos premières questions, sur ce qui vous a été présenté. On rentrera ensuite dans le détail de chaque enjeu. Pierre-Yvan Thery, je vous invite à nous rejoindre, vous êtes responsable du programme 4U.



Représentant de l'AFPMA : Bonsoir, et merci pour cette présentation. Je vous remercie d'avoir choisi notre territoire. Je pense que vous avez vu juste sur le territoire. Une question : quels sont les emplois, les profils et les compétences que vous souhaitez avoir dans cette usine ?

David Ternisien (Safran) : Un des pôles thématiques de la déambulation est justement sur cet enjeu, donc on pourra rentrer dans les détails ensemble juste après. De manière générale, et pour introduire, il y a trois grandes typologies de métiers qui vont accompagner le projet : 30% de techniciens, 40% d'opérateurs, et 20% d'ingénieurs cadres, ainsi que 10% de fonctions support.

Représentant de l'AFPMA : Et pour l'usinage ?

David Ternisien (Safran) : On est sur une typologie d'usinage assez classique, avec une particularité pour nous, puisqu'on usine un matériau qui ne doit pas être lubrifié pour éviter toute forme de pollution. On est donc sur un usinage à sec. En revanche, à ce stade, je ne sais pas si cela génère une typologie, un métier ou une compétence d'usinage particulière.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Vous avez parlé d'usinage en Alsace, ce n'est pas possible de le faire ici directement sur place ? Notamment par rapport à l'enjeu du transport.

David Ternisien (Safran) : C'est une très bonne question. Aujourd'hui, l'assemblage des disques dont la constitution d'un frein nécessite des moyens spécifiques, est disponible et en capacité dans notre centre de Molsheim. Notre vocation, c'est d'abord de saturer nos moyens actuels avant de déployer une nouvelle source. Donc notre enjeu, c'est d'abord un besoin capacitaire de disques. La capacité en termes de montage n'a pas encore

atteint ses limites sur le site de Molsheim. Cette phase-là serait donc envisageable dans un second temps, sur un horizon plus lointain que le simple planning que je vous ai présenté.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Pourquoi ma question ? Parce qu'on est déjà saturé en circulation, dans nos villages autour. C'est vrai qu'on est très sensibles au fait qu'il y ait le moins possible d'augmentation de trafic, et au contraire je dirais même qu'on souhaiterait qu'il diminue.

Florian Metzger (Safran) : On n'est pas sur des volumes de rotations importants. On aurait environ 1 camion par jour qui quitterait l'usine pour aller en Alsace, à terme.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : C'est vrai qu'on a une voie ferrée qui n'est pas utilisée et ça pourrait être intéressant de l'exploiter. Cela étant, vous avez des petits volumes, donc vous n'allez peut-être pas faire des wagons, mais il faut y penser.

Participant : J'avais une question un peu plus technique sur le débat de la décarbonation. Vous usinez vos préformes. Comment traitez-vous et valorisez-vous vos déchets ? Vous avez une filière de valorisation ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Excellente question. On a plusieurs typologies de déchets et de sous-produits. On développe à ce titre différentes valorisations. On a trois grandes catégories :

- Le textile : on effiloche le tapis pour retrouver les fibres qu'on transforme ensuite en feutre qu'on peut utiliser en tant qu'isolant. Sur ce sujet, on travaille avec un partenaire qui fait des isolants pour des fours ou des intérieurs de voiture par exemple.
- Le disque : c'est une filière en cours de développement. Aujourd'hui, on peut les broyer et alimenter des filières comme l'asphalte, le goudron par exemple.
- Les poussières d'usinages : on a des filières de valorisation comme la cimenterie. Typiquement à Villeurbanne, on a des cimenteries locales qui valorisent nos poussières de carbone, et on peut s'en servir pour de la combustion par exemple.

Représentant du Lycée de la Plaine de l'Ain d'Ambérieu-en-Bugey : Je voulais avoir une idée sur la formation des personnes que vous souhaitez avoir dans l'entreprise. Quel genre de niveau, de formation (alternance, initiale) vous attendez ? Est-ce que les BTS, les Bac +3 par exemple sont des formations qui vous intéressent ?

David Ternisien (Safran) : On va définir tous nos besoins de formation dans les mois qui viennent avec l'objectif d'identifier clairement les filières et les besoins pour la mise en œuvre de l'usine. On va également s'appuyer sur notre expertise et notre formation initiale que nous avons en interne. Mais on va aussi chercher à développer plusieurs partenariats. Je ne saurais pas immédiatement répondre à votre question, mais il y aura probablement des besoins en bac+2 (BTS) par exemple sur la partie automatisations. Afin de répondre aux enjeux d'ergonomie au poste de travail dans les ateliers, d'efficacité et de compétitivité, le projet 4U va s'appuyer sur davantage d'automatisation et de digitalisation. A comparer avec nos sites actuels, ce sera une nouvelle conception d'usine qui va s'établir. Cette nouvelle conception d'usine, avec notamment moins d'opérateurs qui manipulent le produit, génère de nouvelles demandes en termes de formations et d'expertises au travers de la maintenance des systèmes automatiques et digitaux. Le digital, c'est la manière dont on traite et on manipule la donnée qui va être générée, au travers de tous les systèmes informatiques et automatiques. Il va y avoir des besoins complémentaires, dont nous ne disposons pas forcément en interne au sein de Safran. Donc on va travailler ce plan de formation en interne, et puis on viendra regarder comment on peut mettre à profit les centres de formation disponibles sur la région.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Il y a quelque chose qui manque dans votre présentation. Vous présentez -30%, -80%, mais par rapport à quoi ? On le lit dans le dossier de concertation en petit, mais ce n'est pas marqué sur votre support de présentation. En fait, c'est par rapport aux installations existantes. Alors, est-ce que vous pouvez nous dire un mot sur les installations existantes, comme celle de Villeurbanne par exemple ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : On cible, à l'heure actuelle, une consommation de 65 000 m³ par an, dédiée au procédé du projet 4U. Ça représente 80% de réduction par rapport à nos installations existantes. On a deux leviers pour aboutir à cette réduction.

Le premier levier, c'est de changer la technologie de mise sous vide des fours (les fours fonctionnent sous vide). La technologie actuelle est une technologie basée sur des éjecto-condenseurs qui utilisent de la vapeur d'eau que l'on crée dans des chaudières. Elle va être remplacée puisqu'on va électrifier le système et utiliser des pompes électriques qui vont nous permettre de ne pas avoir recours à de la vapeur et donc d'éviter de consommer de l'eau pour en générer.

Le deuxième levier, c'est de se mettre au meilleur niveau de la technologie en termes de refroidissement des fours. L'eau qu'on utilise, à 4U, sert essentiellement pour refroidir nos fours, et on va utiliser des tours dites

adiabatiques. On a un démonstrateur qui est chez l'un de nos partenaires en ce moment à Grenoble, où ces tours adiabatiques réduisent drastiquement la consommation d'eau nécessaire au refroidissement.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Je vais continuer sur l'eau. J'aurais souhaité avoir un petit schéma global du bilan hydrique qui comprend à la fois les 65 000 m³ par an d'eau de la nappe utilisée, et les 10 000 m³ par an d'eau de ville. Et puis, je n'ai pas non plus vu dans les schémas s'il y avait une utilisation des eaux pluviales. Donc j'aimerais bien, pour la suite, voir un bilan complet de la distribution de l'eau dans tout le circuit.

Pierre-Yvan Thery (Safran) : On note votre demande d'améliorer la visibilité de la circulation de l'eau sur le site. Ce qu'on peut dire, c'est qu'à l'heure actuelle, on aura 65 000 m³ prélevés dans la nappe. On aura également des rejets d'eau. On est en train d'étudier et de travailler des technologies qui nous permettraient de valoriser ces rejets d'eau, pour en recycler une partie. C'est ce qu'on va réaliser avec notre ingénierie. Ensuite, sur les eaux pluviales, il est également prévu dans les objectifs de conception de notre usine d'en récupérer et de s'en servir dans le procédé. Je n'ai pas de détails à vous donner à ce jour, mais c'est prévu.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Sur les rejets d'eau, prévoyez-vous une station de traitement interne si nécessaire ou passez-vous par celle du PIPA ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : C'est actuellement en étude. Ce qu'il faut avoir en tête, c'est que l'eau qu'on va utiliser va seulement servir à refroidir les tours aéroréfrigérantes. Elle ne sera, en aucun cas, en contact avec le procédé, et circulera seulement à l'intérieur de ces tours. Elle ne sera donc ni polluée, ni contaminée, mais simplement déminéralisée avant de pouvoir circuler dans les tours. Elle pourra ensuite être rejetée et traitée à la STEP du PIPA si nécessaire. C'est à ce stade en étude.

Participant : Encore une petite question sur l'eau. Vous allez pomper dans la nappe. Aujourd'hui, il y a un réseau sur Meximieux qui se met en place pour alimenter le PIPA en cas de besoin. Et pour aller plus loin, on interdit aujourd'hui aux agriculteurs d'aller pomper dans la nappe, c'est ce qui fait débat. Donc, pourquoi ne pas utiliser ce réseau qui va arriver de Meximieux ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Nous n'en n'avons pas connaissance, donc merci pour l'information. On en parlera avec le PIPA. Pour le débat sur la nappe, pour rappeler les ordres de grandeur, les derniers chiffres que nous avons de la part du PIPA sont 2 millions de m³ par an pour les industries implantés sur le PIPA. Compte tenu de ces chiffres, les quantités qu'on souhaite prélever sont considérées comme relativement faibles et acceptables par les autorités locales. On a discuté encore de ce sujet la semaine dernière avec la DREAL notamment et l'enjeu est vraiment que tous les acteurs réussissent à avoir ce qu'on appelle des plans de sobriété hydrique. Donc pour pouvoir prélever les 65 000 m³ dont nous avons besoin, nous devons présenter aux autorités environnementales un plan sur les prélèvements qui démontre que ce qu'on va prélever est le strict nécessaire pour le procédé et qu'on est au meilleur niveau de la technologie.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Sur la nappe, vous avez prévu deux points de forage, c'est bien ça ?

Pierre-Yvan Thery (Safran) : Non, nous n'avons qu'un seul point de forage. Peut-être que votre chiffre vient du fait qu'on a étudié plusieurs points pour trouver le meilleur où faire le forage. Mais il n'y a bien qu'un seul forage, au sud de la parcelle.

Représentant du Comité de Vigilance de la Plaine de l'Ain : Dans le document de concertation, vous mentionnez la certification ISO 14001. Pour votre futur site 4U, envisagez-vous d'obtenir cette certification ?

David (Safran) : Oui nous nous conformerons aux exigences pour obtenir la certification ISO 14001. Notre site de Villeurbanne est déjà certifié conforme aux exigences ISO 14001.

2. Temps d'échanges en déambulation

Après que l'animatrice, Anouk Briguet, a annoncé les consignes, les participants ont pu échanger dans quatre pôles thématiques avec l'équipe projet : les enjeux environnementaux du projet en phase de conception, les enjeux environnementaux en phase d'exploitation, les emplois et la formation, et l'information-concertation.



ENVIRONNEMENT : PHASE CONCEPTION		
Sous-thématiques	Points positifs	Points d'attention
Conception des bâtiments	L'intégration du bois dans les bâtiments a été perçue positivement. Il a été rappelé par les porteurs de projet que la part de bois relèvera des choix de conception de l'architecte, guidés par les objectifs de construction bas carbone. Le bois sera nécessairement utilisé au regard de ces objectifs.	<i>Pas de contribution</i>
Chantier	La volonté d'engager une concertation spécifique autour du chantier a été appréciée.	Des interrogations ont porté sur les retombées en matière d'emplois, le recours aux entreprises locales, ainsi que sur les solutions d'hébergement des salariés mobilisés pendant la phase chantier.
Biodiversité	L'intégration des objectifs de décarbonation dans le procédé industriel a été vue positivement.	Une vigilance a été exprimée quant au respect des engagements présentés. Le porteur de projet a confirmé son engagement à respecter les objectifs annoncés.
Paysage	Le respect de la charte paysagère du PIPA a été identifié comme un point positif.	<i>Pas de contribution</i>
Raccordement électrique	L'enfouissement des lignes électriques a été bien perçu, car cela permettra de ne pas avoir d'impact visuel et paysager.	Des questions ont concerné le tracé du raccordement, sa proximité avec les habitations et les éventuelles traversées de terrains privés. RTE a rappelé qu'une concertation sera bien prévue avec les propriétaires concernés.
Prévention des risques	La réalisation d'une étude de dangers dans le cadre de l'autorisation environnementale a été appréciée. Il a été rappelé par les porteurs de projet que les exigences de la DREAL (<i>Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement</i>) imposent l'absence d'effets à l'extérieur du site.	Une demande a été formulée pour rendre publique l'étude de dangers. Il a été précisé par les porteurs de projet que celle-ci sera mise à disposition du public dans le cadre de l'enquête prévue en 2027, permettant à chacun de formuler des observations.

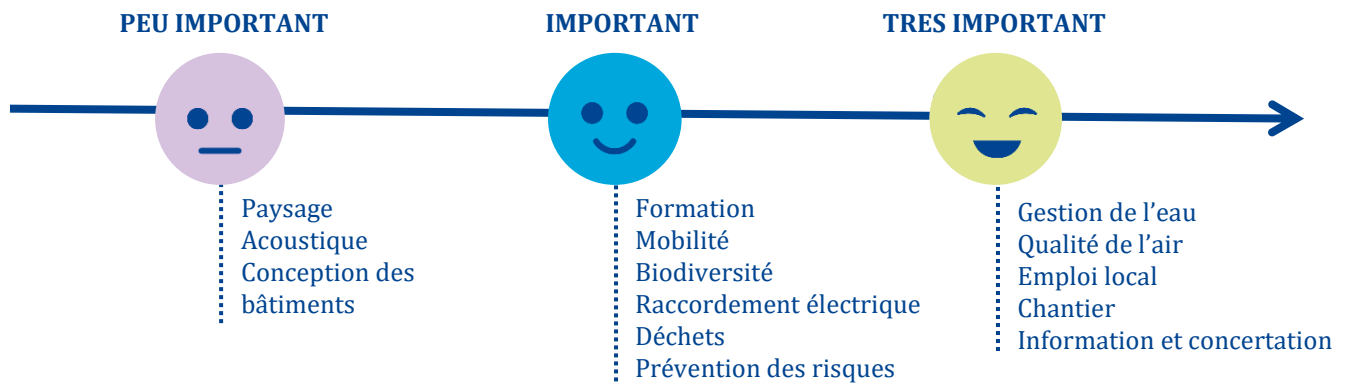
ENVIRONNEMENT : PHASE EXPLOITATION		
Sous-thématiques	Points positifs	Points d'attention
Qualité de l'air	La qualité de l'air est la deuxième thématique la plus abordée dans ce pôle. Le schéma présenté dans le dossier de concertation a été apprécié (clair, pédagogique et rassurant), notamment concernant le traitement et la valorisation des effluents.	Une demande a été formulée pour mettre en place un suivi continu des rejets atmosphériques. Le porteur de projet a confirmé qu'une surveillance permanente sera étudiée pour assurer le meilleur suivi. Une attention a également été portée à la localisation des points de rejets et à leurs impacts potentiels sur le paysage et la biodiversité.
Eau	L'eau a été la première thématique la plus abordée dans ce pôle. Les participants ont salué les engagements en faveur de la sobriété des consommations d'eau, du recours aux eaux pluviales, et plus largement, de la limitation des prélèvements.	Plusieurs attentes ont été exprimées : réalisation d'un schéma détaillant le circuit de distribution et d'utilisation de l'eau, amélioration de la pédagogie sur ce sujet (à l'image du schéma consacré au gaz) et prise en compte de l'évolution future des

		exigences réglementaires afin d'assurer la robustesse du projet sur le long terme.
Déchets	La valorisation locale des sous-produits et des déchets, en lien avec des entreprises du territoire, a été bien perçue.	Les participants ont insisté sur la nécessité de respecter les engagements annoncés en matière de gestion des déchets.
Acoustique	<i>Pas de contribution</i>	<i>Pas de contribution</i>
Mobilité	Le nombre limité de camions attendus en phase d'exploitation a été vu comme positif.	Une vigilance a été exprimée concernant les flux de circulation pendant la phase chantier, notamment en articulation avec le projet EPR2. Les porteurs de projet ont précisé à ce sujet qu'un expert sera présent lors de la réunion de clôture du 9 juillet pour présenter les projets d'amélioration des infrastructures de mobilité à l'échelle du PIPA et de ses abords.

EMPLOIS ET FORMATIONS		
Sous-thématiques	Points positifs	Points d'attention
Emploi local	Les informations communiquées relatives aux métiers, au nombre d'emplois créés et au calendrier de recrutement ont été vues comme claires. Le travail engagé sur la cartographie des besoins en compétences a été salué, tout comme l'anticipation du recrutement des opérateurs et techniciens.	Les participants ont appelé à garantir la mixité dans les recrutements. Une attention particulière a été demandée pour les métiers susceptibles d'être en tension (notamment l'usinage), afin d'adapter l'offre de formation. Une vigilance a également été exprimée sur le risque de recrutement de salariés déjà employés sur le PIPA.
Formation et développement des compétences	Les partenariats avec les acteurs de la formation existants ont été appréciés, de même que la volonté de développer des parcours adaptés aux besoins de l'usine, en s'appuyant sur l'écosystème local et sur les retours d'expérience de Villeurbanne. Enfin, il sera possible de développer des formations « à la carte » grâce à la coordination entre les besoins de Safran Landing Systems pour 4U et l'offre de formation des structures.	Les participants souhaiteraient que les partenariats soient développés avec l'ensemble des acteurs de la formation du territoire, sans se limiter à un seul établissement ou à une seule formation.

INFORMATION ET CONCERTATION	
Quels sujets vous semblent importants à continuer de suivre en concertation continue ?	Quels moyens de transmission de l'information vous semblent les plus adaptés
Les participants souhaitent poursuivre les échanges sur plusieurs thématiques : environnement, gestion de l'eau, mobilité aux abords du site, développement des mobilités douces et emploi-formation.	Le format de réunion / atelier a été plébiscité, car il favorise les échanges directs entre participants et porteurs de projet. Il est également proposé par les participants de relayer l'information via la presse locale et institutionnelle (La Voix de l'Ain et le journal hebdo de la Plaine de l'Ain) ainsi que par la communication interne de Safran.

Une restitution de ces sous-groupes a été réalisée. Par ailleurs, au-delà des contributions écrites, les participants avaient la possibilité de prioriser les enjeux les uns par rapport aux autres. Voici les résultats de cette priorisation :



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

Animation – Anouk Briguet

On voulait finir la réunion en vous présentant les modalités d'information et de participation, car la concertation préalable n'est pas terminée.

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

- On a des rendez-vous tout au long de cette concertation.
 - Nous avons déjà fait une première réunion publique d'ouverture, un atelier avec les entreprises du PIPA et l'atelier de ce soir. Nous clôturerons le 9 juillet par une réunion publique qui présentera les enseignements retenus de cette concertation par Safran, et la suite donnée au projet.
 - Nous organisons aussi quatre rencontres de proximité. L'objectif, c'est d'aller vers le public, dans l'espace public. Nous en avons déjà réalisé deux, mais nous sommes encore sur le terrain aux dates et lieux suivants :
 - Sur le parvis de la gare d'Ambérieu, le 2 juillet, de 16h30 à 18h30
 - Au marché de Lagnieu, le 3 juillet, de 9h30 à 11h30
- Il y a une plateforme numérique : 4usafran.platformecitoyenne.fr. Vous avez un QR code que vous pouvez scanner facilement, qui vous permet de découvrir le projet, d'accéder au dossier de concertation, à la synthèse du dossier, documents que vous pouvez aussi retrouver sur vos tables. 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. Vous pouvez également donner votre avis ce soir en déposant une contribution dans l'urne disponible dans la salle.

Vous savez tout. Vous avez jusqu'au 17 juillet pour participer !

Je vais maintenant laisser la parole aux garants de la Commission Nationale du Débat Public pour le mot de la fin.

4. Conclusion

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

Merci d'être venus et d'avoir beaucoup échangé ce soir. La richesse des retours de cet atelier est importante et cela veut dire que vous avez pu poser des questions et avoir des réponses sur chaque thématique. Cela enrichira le projet, donc c'est positif. Je suis forcément déçu que vous ne soyez pas plus nombreux. On a fait ce qu'on pouvait pour motiver la population à venir. En sens inverse, c'est bien que vous soyez là en petit nombre car ça vous permet de bien intervenir, mais c'est dommage qu'il n'y ait pas plus de monde pour représenter la population. On va mettre ça sur le compte de la température actuelle, en espérant qu'il y ait plus de participants à la réunion de clôture. Et on espère qu'il restera des questions à traiter. On s'approche de la fin de la concertation, donc ça va bientôt être à nous, garants, de nous mettre à travailler pour tirer le bilan, de constater la qualité des échanges conduits. On dira qu'il y a eu des échanges riches qui ont permis d'aborder tous les sujets, mais qu'il a été dommage de ne pas réussir à motiver davantage la population de Saint-Vulbas, du PIPA et de la Communauté de communes, à venir aux temps d'échanges organisés. Et puis un dernier merci à l'équipe présente qui a répondu à toutes les questions posées.

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

Merci à tous pour votre participation et pour la richesse des échanges. J'espère que nous avons pu bien répondre à toutes vos interrogations. Nous prenons bien note de toutes vos recommandations que nous allons travailler. En tout cas, ça a été un moment important et riche en information. N'hésitez pas à informer vos connaissances autour de ce projet et de la réunion de clôture organisée. N'hésitez pas non plus à déposer un avis ou poser une question sur le site internet. Nous sommes vraiment là pour ça. Tous ces échanges vont nous amener à avoir un projet encore plus mature, et c'est bien sûr un gage de sécurité pour la pérennité du site, la capacité à répondre aux enjeux, aux besoins, et à satisfaire complètement les intérêts publics. Merci beaucoup, bonne soirée et à bientôt.