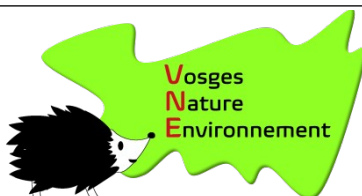


CAHIER D'ACTEUR Projet Ep'Hyne – Vosges Nature Environnement



Vosges Nature Environnement est une association de protection de l'environnement agréée par le Préfet des Vosges en reconnaissance de sa représentativité et de sa capacité d'expertise. Son champ d'action se retrouve dans les thèmes Agriculture, Aménagement du territoire, Biodiversité, Climat et Energie, Déchets, Eau, Industrie, Transport/mobilité.

En l'occurrence, le projet présenté concerne particulièrement les thématiques climat, énergie, eau, industrie en premier lieu. Nous sommes particulièrement attentifs à prendre en compte la globalité des aspects, en l'occurrence ici le climat, qui ne se réduit pas à la question des émissions de gaz à effet de serre (GES), l'énergie, la ressource en eau et à tous les impacts environnementaux et sanitaires du projet.

Contact : Gilles Rouch, membre du CA de VNE, en charge du dossier Ep'Hyne
email : gillesrouch88@gmail.com

SYNTHÈSE DE LA CONTRIBUTION

La contribution de VNE vise à apporter un éclairage argumenté à propos de l'opportunité du projet en tenant compte de sa pertinence dans ses différents aspects (émissions GES et changement climatique – énergétique - efficacité/autres alternatives) et de ses potentiels impacts environnementaux et sanitaires.

Lorsque l'on parle de réduction d'émissions de CO₂, on ne doit jamais perdre de vue l'objectif : réduire l'impact climatique.

Alors que le projet ne réduirait l'impact climatique des avions que de 8 % à trafic égal, il gaspille 3 fois la consommation électrique totale des Vosges avec un rendement de 30 %, et accroît la pression sur la ressource en eau.

Pire, il s'inscrit dans une perspective de croissance du trafic aérien et donc d'une aggravation climatique puisque les 2/3 de l'impact climatique aérien n'est pas lié au carbone.

Contrairement à ce qui est avancé, Il ne nous apparaît donc pas pertinent dans sa justification, à savoir la décarbonation du trafic aérien. En effet, seule la réduction du trafic serait en mesure de réduire de manière significative l'impact de l'aviation, objectif de sobriété qui doit être envisagé par la vérité des coûts (suppression des détaxations), par des plans de vol modifiés pour rester en air sec, et par des incitations au report modal (suppression vols intérieurs par ex).

Ce qui d'ailleurs n'est contesté par personne.

IMPACTS DU PROJET

Eau

Au long des différentes réunions d'information, le porteur du projet est resté flou sur la réalité de l'intention de réutiliser les effluents de NSG. Ce n'est pas une surprise : Ces effluents sont chauds, chargés en éléments organiques et minéraux. Si leur réutilisation était si simple NSG l'aurait fait depuis longtemps ! La réalité sera donc un prélèvement supplémentaire d'environ 1.5 million de m³ / an dans la gravière, avec un rejet en aval dans la Moselle, d'environ la moitié mais contenant tous les éléments retirés au départ plus ceux ajoutés par le process, et plus chauds. Donc, finalement, la consommation nette d'eau de la Moselle d'environ 700 000 m³ /an s'accompagnera nécessairement d'un doublement au moins de la concentration et d'une augmentation de chaleur très significative. Il existe un fort doute sur la réalité du respect des limites de température.

De plus en période de restrictions dues à la sécheresse, le porteur de projet a répondu qu'il arrêterait la production. Il nous sera permis d'en douter sérieusement, les dérogations étant monnaie courante.

Une déviation de l'autorisation donnée à NSG de prélever dans la nappe GTI dans cette situation, ne saurait être détournée au profit de ce projet. De même il ne nous apparaît pas possible d'augmenter les prélèvements industriels dans une nappe profonde qui doit être préservée pour l'eau potable en priorité.

Déchets

Le projet ne précise pas ce que deviennent les résidus retirés de l'eau, les catalyseurs usés, le solvant qui ne peut plus être régénéré. Tous ces éléments ne sont pas anecdotiques. Ils sont à mettre en balance avec l'utilité attendue du projet.

D'autre part, le projet nécessite une quantité énorme d'électricité (plus de 3 fois la consommation totale des Vosges !). Il est un soutien de fait à la filière nucléaire. Par conséquent, il contribue directement à la production de déchets radioactifs à vie longue, dont l'issue est à ce jour bien loin d'être réglée.

Ligne électrique 400 kV et cohérence avec la sobriété du territoire

Le projet nécessite une alimentation directe depuis la ligne 400kV depuis un poste à créer entre Domèvre sur Durbion et Dompierre, jusqu'à l'implantation à Chavelot. La concertation sur ce point n'ayant pas débuté, il est impossible d'avoir une présomption positive sur ce sujet : sur la carte, il apparaît bien difficile de faire cette liaison sans passer au-dessus d'aucune habitation ni locaux commerciaux.

Le territoire a la volonté d'être neutre et sobre. Ce n'est pas parce que le projet se veut contributeur en réduction de CO² que le territoire atteindra son objectif. En consommant 3 fois plus d'électricité que la totalité du département, et en ne contribuant que faiblement (chapitre suivant) à la réduction d'impact climatique, le projet, dont le rendement énergétique n'est que de 30 %, dégrade la position du territoire.

UTILITÉ DU PROJET

La réalité du bilan carbone

Le projet s'appuie sur la notion de cycle court du carbone biogénique. Le problème est que, toujours selon le GIEC et les sources mentionnées plus haut, le carbone émis par les avions n'est pas du tout capté à 100 % par les plantes.

Donc, quand le projet déclare une réduction de 200 000 t/ an de CO² fossile émis par les avions sur les 300 000 issues de la combustion de e-SAF, en réalité ce n'est que 52 % de ces 200 000 t soit 104 000 t qui pourront être captées. Et, il faut le préciser, ceci inclut la captation par les océans qui ne contribue pas à régénérer les ressources en bois mais contribue à acidifier l'océan. La réduction de CO² fossile émis n'est ainsi que de 30 %, et non 66 % comme annoncé.

L'impact climatique réel

Le carbone émis par les avions ne représente que 27 % de l'impact climatique des avions

(sources GIEC, en particulier le 6^e rapport AR6, groupe de travail I, chapitre 5, pages 673-816,

ainsi que des sources suivantes : <https://doi.org/10.1016/j.atmosenv.2020.117834> et

<https://www.ipcc.ch/report/ar6/wg1/>, <https://doi.org/10.1038/nclimate1068> et

<https://www.ipcc.ch/report/aviation-and-the-global-atmosphere/>.)

La majorité de l'impact (50 %) est due aux trainées de condensation. Or, contrairement à ce qui a pu être dit par le porteur de projet, celles-ci ne sont en rien diminuées par l'utilisation de e-SAF (moins de 5 % de diminution). Et 23 % de l'impact est dû aux émissions de Nox essentiellement pendant le décollage et la montée, du fait de la température de combustion élevée. Le e-SAF n'y change absolument rien.

Donc, le e-SAF ne peut agir que sur 27 % de l'impact climatique des avions.

Or lorsqu'on parle de décarbonation, il ne faut jamais oublier la raison : on ne cherche pas à décarboner pour le plaisir ! Il s'agit de limiter le réchauffement climatique. Mais pour l'aviation celui-ci ne provient pas majoritairement du carbone !

Déjà à ce stade, sans parler de la suite, le projet perd donc toute son utilité puisque de l'aveu même du porteur de projet (ce que le GIEC a souligné), 80 % des trainées peuvent être supprimées (et donc 40 % de l'impact climatique), en modifiant les plans de vol des avions pour que ceux-ci passent dans de l'air sec.

Rappelez-vous ! Lors du confinement le ciel était incroyablement bleu !

Donc, le projet ne peut concerner que 27 % de l'impact climatique contre 40% par la modification des plans de vol !

Et, comme la réduction des émissions de CO² n'est pas de 66 % comme prétendu mais de 30 %, l'impact réel du projet sur la réduction de l'impact climatique des avions n'est donc que de 8 %.

Solutions alternatives

Le porteur de projet ayant l'obligation légale de les présenter, elles sont citées sommairement dans le document.

Mais l'essentiel n'y est pas mentionné.

Si l'aviation était simplement taxée équitablement (taxation du carburant, TVA et autres taxes), si la réalité des coûts étaient prise en compte, les prix du billet augmenteraient, ce qui rendrait l'avion dissuasif au profit du train par exemple.

Quant à la sobriété, au contraire de tout bon sens, le projet prend pour argument un besoin croissant de transport aérien (!!), il aggrave donc l'impact climatique puisque, répétons-le, il ne réduit que de 8 % l'impact à trafic égal.

En outre, malgré les réponses sommaires apportées, le doute persiste sur la faisabilité économique sans argent public. Lors de la réunion à l'ENSTIB, le porteur de projet a admis avoir déjà bénéficié d'une subvention de l'ADEME pour les études, et a indiqué que « Si on nous propose des subventions, nous les accepterons volontiers ».

Les autres acteurs

Nous nous devons de souligner que les seules contributions acceptées par la commission nationale du débat public sont celles provenant de structures personnes morales.

Naturellement celles présentées par toutes les structures qui ont un intérêt financier direct au projet (ressources supplémentaires pour NSG et Green Valley Energie, ressources pour les collectivités, permanence ou croissance du trafic pour ADP) et les structures dont la mission est le lobbying en leur faveur, ne présentent qu'un seul et même intérêt, puisque toutes sont liées entre elles, et n'évoquent que les avantages économiques du projet sans jamais regarder la réalité de l'impact environnemental global. Elles ne doivent donc être regardées que comme une seule et même contribution.

CONCLUSION

Nous contestons l'opportunité du projet, donc son utilité qui, à trafic égal, ne contribue qu'à une infime réduction de l'impact climatique de l'aviation (rappelons que la seule réduction des émissions de CO₂ n'est pas en soi pertinente, puisque minoritaire dans l'impact climatique des avions). Il se veut même encourager la poursuite de la croissance du trafic à l'encontre de tout bon sens de sobriété.

Ce projet gaspille l'électricité renouvelable (rendement 30%) et vient justifier le développement d'un programme nucléaire insoutenable sur le plan économique (cf. rapport de la cour des comptes) avec des coûts insupportables pour les usagers, et incompatible avec le réchauffement climatique !

Et, dans le même temps, il dégrade la Moselle (réchauffement, concentration, et consommation). Finalement, il accroît le réchauffement climatique contrairement à ce qui est avancé dans cette présentation partielle du projet.