



CONCERTATION PRÉALABLE

16 décembre 2024
9 mars 2025



Cahier d'acteur



Comité régional CGT des Pays de la Loire

Date : 03/03/2025

**Contact : comite-regional@cgt-paysdelaloire.org /
02.41.20.03.21**

Ce cahier d'acteur est proposé aux personnes morales (collectivités, entreprises, associations...) dans le cadre de la concertation préalable sur Take Kair, qui se déroule du 16 décembre 2024 au 9 mars 2025, afin qu'elles partagent un avis argumenté sur le projet au nom de leur structure.

LES ENJEUX DU PROJET



LA DÉCARBONATION
DE L'AVIATION



LA TRANSFORMATION
DE LA ZONE
INDUSTRIELLE
PORTUAIRE



LES IMPACTS
ENVIRONNEMENTAUX



L'INSERTION
PAYSAGÈRE



LA GESTION
DES RISQUES
INDUSTRIELS



L'EMPLOI ET
LA FORMATION



LE COÛT ET
LE CALENDRIER



L'ASSOCIATION
ET L'INFORMATION
DU PUBLIC
DANS LA DURÉE

Le projet Take kair présente l'avantage de contribuer à décarboner l'activité du port de Nantes Saint-Nazaire, dont le trafic est basé actuellement aux deux tiers sur les énergies fossiles, tout en permettant un trafic potentiel de e-kérosène qui serait fabriqué sur son site. La décarbonation du trafic est indispensable pour la viabilité du Port à moyen terme. La CGT voit donc un intérêt certain à ce projet, avec plusieurs points de vigilance.

D'un point de vue économique, la CGT rappelle qu'il s'agit d'un projet à près d'un milliard d'euros, dont le but est d'abord de servir l'intérêt de sociétés privées multinationales, acteurs de l'aviation ou du pétrole. Le financement devra donc être privé, le soutien aux entreprises devant se faire sous conditions sociales et environnementales en ciblant les entreprises locales qui en ont le

plus besoin. **Un projet d'une telle ampleur (1 milliard d'euros) doit servir au développement social, économique et environnemental de l'ensemble du territoire.**

La CGT souligne donc la nécessité d'une vision globale des projets énergétiques et industriels liés à la décarbonation du territoire. Actuellement on voit dans Loire Estuaire des projets séparés (Take Kair, GOCO2, Green Coast...) qui pourtant sont liés entre eux. L'impact environnemental et social de l'ensemble des projets doit être apprécié globalement pour permettre à l'ensemble de la population de s'en saisir. **Dans l'état actuel, la CGT souhaite que la CNDP soit bien saisie sur l'ensemble des projets.**

D'un point de vue social, nous notons qu'EDF est partie prenante du projet, mais que la production de e-kérosène se fera via une société indépendante, ce que la CGT regrette. **Alors que 1000 emplois pourraient être détruits sur le site de la centrale de Cordemais, la CGT exige que les salariés qui le souhaiteront puissent être formés et intégrés dans Take Kair, tout en conservant leur statut EDF,** sur lequel ils se sont engagés en intégrant l'entreprise. Le projet Framatome sur Cordemais ne pourra en effet pas employer tous les salariés actuels de la centrale.

La CGT regrette le mélange des intérêts publics et privés, conduisant à la privatisation des gains attendus grâce à une socialisation des coûts de développement. Elle porte l'idée d'un pôle public de l'énergie qui permettrait sa décarbonation au bénéfice de tous.

De manière générale, concernant Cordemais, tout doit être fait pour **éviter les drames personnels et familiaux des salariés de la centrale et ses sous-traitants.** Leur reconversion sur le site de l'estuaire doit être rendue possible en s'appuyant en particulier sur les initiatives qui répondent à l'appel à projet ZIBAC.

La CGT rappelle en outre le rôle que doit pouvoir jouer **l'école du gaz de Saint Etienne de Montluc** dans la formation des salariés qui travailleront pour ces projets.

Par ailleurs, la CGT alerte sur les **besoins en logements** des salariés. La construction de logements, mais également de services tels que les écoles, sera indispensable pour accueillir les futurs salariés du site.

D'un point de vue environnemental, le projet a le mérite de contribuer à la décarbonation de l'aviation, mais dans une mesure limitée, au vu de la part minoritaire des e-carburants dans le mix énergétique total de ce secteur, y compris jusqu'en 2050.

La CGT sera vigilante à l'origine du CO2 qui sera utilisé. Il s'agit bien de recourir à l'utilisation de CO2 biogénique (issu de biomasse) et entrant dans le cycle court du carbone. Ce processus pourrait être étendu à d'autres entreprises du complexe industrialo-portuaire émettant du CO2 fatal.

Par ailleurs, le projet Take Kair ne doit pas obérer la nécessité de continuer à œuvrer pour des alternatives au ciment carboné, notamment pour la fabrication de ciment sans clinker, et pour la réutilisation des déchets issus du bâtiment, ou l'utilisation d'autres matériaux de construction.

Le CCU (captage du carbone pour son utilisation) comme le CCS (captage du carbone pour son stockage) ne doivent pas servir à permettre à des émetteurs de CO2 de continuer leur business sans investir dans la transition énergétique. Les projets de CCU ou de CCS n'ont de sens que pour les émissions fatales et non évitables. La puissance publique doit s'en assurer. Le règlement européen prévoit qu'à partir de 2041 seul le CO2 biogénique soit éligible pour faire des e-fuels. La CGT s'interroge. Cela sera-t-il bien respecté, et comment l'État va-t-il s'en assurer, puisqu'à date il n'existe pas encore de système de garantie d'origine sur le bioCO2 (travaux en cours) ?

La CGT rappelle deux faits :

- d'abord, **décarbonation ne veut pas dire absence d'effet climat**, loin s'en faut. On ne serait qu'à une division par deux de cet effet sur la part de e-kérosène utilisée.
- Ensuite, **la fabrication de e-fuels est extrêmement coûteuse en électricité. Jusqu'à 10 % de l'électricité produite en 2050 pourrait être affectée au service de la minorité de la population qui prend l'avion régulièrement.** La France tend vers un mix électrique largement décarboné, mais aucune source de fabrication d'électricité n'est neutre écologiquement, et toutes les sources suscitent des problématiques d'acceptabilité, on l'a vu par exemple dans notre région lors des débats sur l'éolien marin. En cela, l'avis rappelle utilement la préconisation de l'ADEME de sobriété et de réduction du trafic aérien global.

La question de la **ressource en eau**, pour la fabrication de l'hydrogène et pour le refroidissement des unités de production, doit également être posée. La fabrication de e-fuels est en effet très consommatrice d'eau.

Les biocarburants sont également consommateurs de ressources précieuses. C'est notamment le cas de la biomasse dont les ressources restent limitées et doivent être priorisées.

La sobriété des consommations, y compris du transport aérien, est indispensable pour le développement humain durable que porte la CGT. Cette sobriété doit être liée à l'objectif de souveraineté énergétique et industrielle.

La CGT s'interroge sur les **conséquences environnementales du transport du dioxyde de carbone et de e-kérosène**. Outre le pipeline envisagé pour le CO₂, les alternatives ferroviaires, maritimes et fluviales au transport routier doivent être étudiées. **L'impact environnemental du e-kérosène doit être évalué tout au long de la chaîne de production, de l'approvisionnement à la distribution.**

Il doit en conséquence bien s'agir d'une fabrication souveraine de e-kérosène pour alimenter un trafic aérien qui reste en partie inéluctable, mais en aucun cas d'une tentation de faire voler toujours plus d'avions sous couvert de greenwashing.