

Commentaire du 20 novembre sur la réponse reçue de l'équipe de concertation Hynovera.

Bonjour,

je vous remercie d'avoir pris le temps de rédiger une réponse à mon [avis déposé sur le projet Hynovera](#). Je note que votre réponse confirme bien :

- Le coût très élevé des biocarburants en général, et notamment du biokérosène SAF, 3000USD la tonne, soit 2,4 euros le litre (et non 4 comme vous l'indiquez, cf note de calcul en bas de page). C'est-à-dire que même en prenant en compte un prix de marché plus élevé pour les biocarburants, la viabilité économique de ce projet n'apparaît pas assurée. Compte tenu de la part importante des fonds publics mis à disposition de l'industriel, ce point concerne l'intérêt général.
- Que le coût de ce biocarburant est bien quatre fois plus élevé que le kérosène à base de pétrole.

La réponse n'apporte pas d'éléments significatifs sur les questions vitales que sont la pression sur l'environnement, les émissions de gaz à effets de serre du projet ou encore les prélèvements significatifs sur nos forêts. Dans le contexte du réchauffement climatique, de plus en plus fort, ces points ne sont pas secondaires.

Les réflexions qui doivent nourrir les fondations sur lesquelles nous allons construire notre destin collectif dans cette période de bouleversement ne peuvent faire abstraction de l'impact des activités économiques sur l'environnement. Ce projet, s'il devait voir le jour, ne modifie pas significativement les émissions de gaz à effet de serre des transports auxquels il s'adresse (part du scope 3 lié à l'utilisation des produits vendus). Le bilan GES du projet Hynovera n'est par ailleurs pas quantifié. En exploitation, il détruirait une part non négligeable de la forêt qui stockait du carbone et qui serait relâché dans l'atmosphère. Les fonctions naturelles des forêts liées au maintien du cycle de l'eau sont affaiblies. (Voir le site internet de la Terre du futur). Pour limiter l'impact du réchauffement climatique nous avons besoin de plus d'espaces forestiers, pas d'exercer des prélèvements pour ce type d'emploi.

Les responsables des personnes morales, en particulier des entreprises commerciales, ne peuvent pas faire l'économie de la prise en compte des préoccupations sociétales que la violence du changement climatique va entraîner. Et dans le cas du projet Hynovera, la question à se poser est : « est-il raisonnable et souhaitable de piller nos espaces forestiers pour produire du carburant pour faire voler des avions, rouler des camions ou encore voguer des méthaniers ? ». Les méga-incendies qui se sont développés en France pendant l'été 2022 ont suscité beaucoup d'émotion et montré l'attachement des français à leurs forêts. Employer ces forêts pour faire du carburant ne peut qu'engendrer un rejet grandissant de la part de la société dans son ensemble. Il faut donc le prendre en compte dès maintenant, pour ne pas avoir à fermer une usine dans quelques années face la cristallisation d'une prise de conscience dans l'opinion publique et politique de l'impact environnemental très défavorable de cette installation.

Mon avis sur ce projet reste très défavorable.

Frédéric Durdux

Expert industriel et bilan carbone

Fondateur de la Terre du futur®

Note sur le calcul du prix de marché du litre de kérosène SAF :

- 3000 dollars la tonne = 3000 Euros la tonne si 1EUR = 1USD ;
- 1 tonne de SAF = 1250 litres de carburant dont la densité est 0.8 kg par litre en moyenne, (1000kg/0,8) ;
- Prix marché au litre de SAF : 3000 Euros / 1250 litres = 2,4 euros.
- Prix de marché du kérosène à base de pétrole : 750 Euros / 1250 = 0.6 euros par litre.

Réponse du 19 novembre de l'équipe de concertation HYNOVERA à [l'avis déposé le 12 novembre 2022](#).

Bonsoir Monsieur,

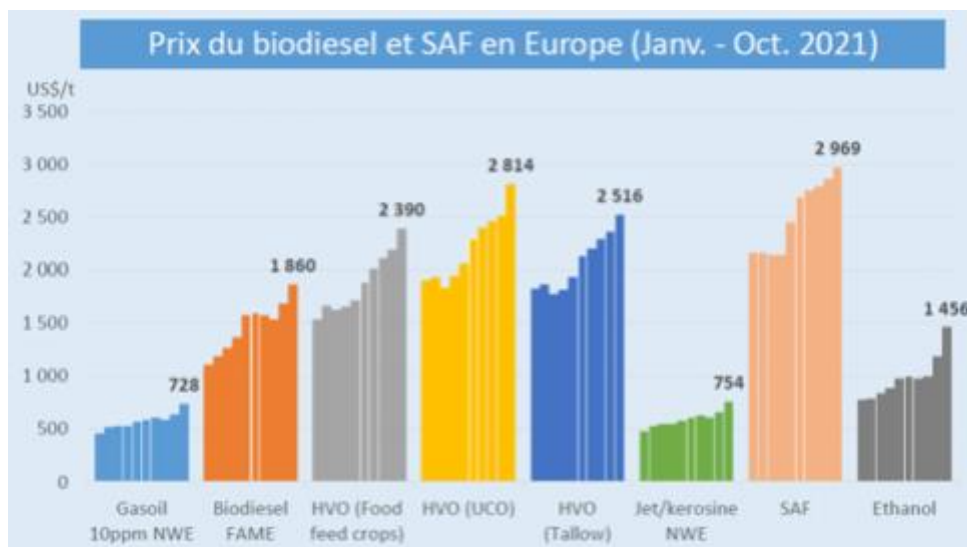
Merci de votre intérêt pour la concertation autour du projet Hynovera. Voici la réponse à votre contribution, qui sera également publiée sur le site sous le n°167. Nous vous remercions de la poster également sur votre blog.

Le site de la centrale thermique de Provence fait l'objet d'une reconversion industrielle définie par le Pacte de Territoire signé en décembre 2020 (<https://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Politiques-publiques/Entreprises-economie-emploi-finances-publiques/Centrale-de-Gardanne-Meyreuil-l-Etat-et-les-collectivites-portent-une-nouvelle-ambition>).

Le principe d'une concertation préalable à enquête publique est de débattre d'un projet, de ses enjeux, ses impacts et ses risques potentiels avec la population et les parties prenantes avant que celui-ci ne soit finalisé. C'est l'étape dans laquelle est le projet Hynovera. Le résultat de cette consultation doit amener le Maître d'Ouvrage à soit abandonner le projet, soit le modifier, soit le maintenir. A ce jour, le projet Hynovera n'existe que sur le papier et est présenté à la concertation parce qu'il est compatible avec les critères du Pacte de territoire signé par l'Etat, les collectivités locales, les mairies et le propriétaire du site de la Centrale de Provence pour identifier des projets industriels en lien avec la transition énergétique.

Afin d'estimer la rentabilité d'un projet, il est important de considérer en priorité les conditions des marchés visés. Sans commenter vos calculs qui n'engagent que vous, permettez-nous de vous donner des éléments factuels relativisant fortement votre propos:

--> tableau (source: IFPEN)



Le prix de vente du carburant aviation renouvelable (dit SAF) se situait aux environs de 3000 US\$/tonne fin 2021, soit environ 4 euros par litre. Son équivalent fossile, le kérosène, avait un prix de vente aux compagnies aériennes de 750 US\$/tonne à la même période soit 1 euro du litre. Soit un rapport 4 entre les deux. La crise énergétique de 2022, liée à la situation en Ukraine, a renchéri les coûts des deux produits dans les mêmes proportions.

Il est ainsi aisé de calculer qu'un prix de vente supérieur à 4 euros du litre assure la viabilité du modèle économique de Hynovera.

Vous nous demanderez pourquoi les compagnies aériennes achèteraient un produit 4 fois plus cher que le kérosène fossile? Tout simplement parce que leurs clients professionnels leur demandent de les aider à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre (GES) - ce qu'on appelle le scope 3 - et le cadre réglementaire mis en place par la France leur impose de mélanger au kérosène fossile du carburant durable à hauteur de 2% en 2025, puis 5% en 2030 et enfin 50% en 2050.

De ce fait, Hynovera a déjà des accords avec des opérateurs pour la vente de son carburant renouvelable sur une durée d'une quinzaine d'années, ce qui assurerait le retour sur investissement du projet.

Il ne vous aura pas échappé, dans le dossier de concertation du projet Hynovera, qu'aucun des produits n'est destiné aux usagers particuliers. Le diesel renouvelable (ou le méthanol) sont destinés au secteur maritime avec également des accords avec, par exemple, des opérateurs de ferries pour utiliser réduire leurs émissions de GES, soit à quai en attendant d'y être raccordés électriquement, ou en remplacement du fioul lourd. Certains ont déjà pris des engagements volontaristes mais la réglementation les rattrape, avec la mise en place notamment du CII (Carbon Intensity Index) qui pénalise les bateaux les plus émetteurs. Eviter ces pénalités justifie de fait l'usage de carburants durables plus chers.

Espérant avoir répondu à vos interrogations, bien cordialement,

L'équipe concertation Hynovera