

# VIDEOS. La décarbonation en marche, mais pas sans tensions

Lecture 2 min Par Stéphane Vacchiani – Sud Ouest

Publié le 20/06/2025 à 10h40.



Lien vers la vidéo : <https://www.sudouest.fr/environnement/videos-la-decarbonation-en-marche-mais-pas-sans-tensions-24926813.php>

**La décarbonation en marche, mais pas sans tensions. Sud Ouest et TV7 ont organisé deux conférences consacrées à la décarbonation, de l'aérien et des zones d'activités. Des échanges riches à revoir en vidéo.**

Si Laurent Castaignède, ingénieur centralien invité de nos conférences Sud Ouest TV7 sur la décarbonation des zones industrielles et de l'aérien doute que « l'on trouve un traitement de choc contre l'avionite » il a cependant bien été question de diminuer l'impact carbone des vols et de leur environnement avec l'ensemble des intervenants. En la matière et comme a pu l'expliquer le DG de l'aéroport de Mérignac, Simon Dreshel, sa structure -elle- sera décarbonée au plus vite. Mais pour les vols a t il rappelé... « les avions appartiennent aux compagnies ». A elles de faire ce travail pour réussir cette « remontada ». Cependant pour les y aider l'aéroport régional met à disposition d'ores et déjà des carburants plus propres. Des « SAF » qui sont la spécialité de l'entreprise régionale Elyse Energy installée à Pau qui a précisé sa montée en puissance en matière de production de ce nouveau carburant. « 90 000 tonnes » annoncées pour 2030 soit 20 % des besoins estimés pour cette année-là en France. Un développement soutenu par la région Nouvelle-Aquitaine qui accompagne en matière de décarbonation « près 250 entreprises sur ces dix dernières années » comme l'a indiqué Julien Jimenez, directeur de ce pôle. Parmi elles de nombreux membres du cluster Aerospace Valley représenté lors

de cette conférence par son président soulignant que « sur la nouvelle génération d'avions on vise une économie énergétique de l'ordre de 20 à 25 % ». Des efforts salués par Laurent Castaignède mais qui ne seront productifs qu'à une condition : « qu'on ne développe pas dans le même temps le nombre de vols et d'avions, ce qui est le cas actuellement ». Dans tous les cas, les collectivités sont de plus en plus attentives à ce sujet. Et peuvent même « mesurer en temps réels les gazs à effet de serre pour mieux accélérer leur réduction » comme est venue l'expliquer Angelica Centanaro avec l'outil « Origin Earth », porté par Suez.

## **« Réinventer l'industrie ensemble ».**

Un souci partagé aussi par les acteurs de la décarbonation des zones industrielles, des usines aux camions qui les desservent. Parmi les points de départ de cette transition, l'électricité décarbonée représente un atout de taille. « Aujourd'hui, notre électricité est décarbonée à 97 % », rappelle Franck Darthou, directeur de l'Action régionale d'EDF en Nouvelle-Aquitaine. Mais au-delà du mix énergétique, il insiste : « Il y a aussi l'expérience des territoires, la gestion des ressources, comme l'eau, qu'on ne peut pas dissocier du débat. » EDF table sur une avancée technologique dans les prochaines années, même si « la moitié des solutions à l'horizon 2050 restent à inventer ». Sur les routes, l'effort est bien présent, même sans obligation formelle. « On avance parce qu'on le veut, pas parce qu'on y est contraint », affirme Matthieu Sarrat, directeur général de GT Solutions. Le camion électrique reste plus coûteux à faire rouler — de 10 à 15 % — mais son coût d'usage est plus compétitif, notamment grâce à un cadre fiscal incitatif. À Bassens, ville industrielle bordant l'estuaire de la Garonne, le maire Alexandre Rubio appelle quant à lui, à une mobilisation collective. « L'industrie est notre avenir, mais il faut la réinventer ensemble », résume-t-il. Une approche que partage Michel Le Van Kiem, vice-président de l'association Bees-ZIP, qui regroupe industriels et acteurs portuaires. Pour lui, « il ne suffit pas de changer d'énergie : il faut aussi savoir quoi faire du CO<sub>2</sub> qu'on ne pourra pas éliminer. Le capter ? Le stocker ? Le transformer ? » Mais Laurent Castaignède met en garde contre « un excès d'optimisme technologique ». Selon lui, « une voiture ou un camion électrique n'est pas automatiquement décarboné. Le vrai sujet, c'est le contenu de ce qui circule, pas seulement la manière de le faire bouger. » En somme, tous s'accordent sur l'urgence. Mais la manière de s'y prendre, elle, reste en discussion.