Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public CNDP

Projet REBOUND

d'unité de production de SAF et

projet DARA

de terminal multimodal de stockage de vracs liquides

à Dunkerque (59)



SYNTHÈSE DU DOSSIER DE CONCERTATION

Concertation préalable 24 novembre 2026 - 23 février 2027

Rebound tepsa Rte Le réseau de transport d'électricité DUNKERQUE PORT

Les maîtres d'ouvrage

Rebound

REBOUND, une coentreprise de partenaires industriels complémentaires

Constituée en août 2026, la coentreprise **REBOUND** réunit des partenaires industriels français et européens majeurs : **Technip Energies**, **Airbus**, **Safran**, **Tereos**, qui interviennent à différentes étapes de la chaîne de valeur du SAF.
La société REBOUND assure le développement, le portage et le financement du projet.

Actionnaire majoritaire et principal développeur du projet, **Technip Energies** apporte son expertise en développement de projets, ingénierie, exécution industrielle et intégration technologique.

Leaders mondiaux de l'aéronautique, **Airbus** et **Safran** interviennent comme partenaires industriels, facilitateurs commerciaux et acheteurs potentiels de SAF.

Tereos, deuxième producteur européen d'éthanol, contribue à sécuriser l'approvisionnement en bioéthanol avancé, matière première stratégique du projet.

TEPSA, porteur du projet DARA

Implanté à Dunkerque depuis 1949, TEPSA est un acteur européen spécialisé dans les infrastructures de stockage de vracs liquides.
Présent en France, en Espagne et aux Pays-Bas, le groupe opère 15 terminaux et accompagne depuis plus de cent ans les filières industrielles et énergétiques au cœur des grands hubs logistiques européens.
À Dunkerque, sa filiale Société du Terminal de Dunkerque exploite deux dépôts de stockage de vracs liquides (environ 475 000 m³ au total). TEPSA porte le projet DARA.

RTE, en charge du raccordement au réseau public de transport d'électricité

Gestionnaire du réseau de transport d'électricité en France, **RTE** assure une mission de service public essentielle : garantir l'alimentation en électricité en permanence et avec la même qualité de service sur l'ensemble du territoire, grâce à la mobilisation de ses 10 400 salariés.
RTE est également chargé d'assurer, en temps réel, l'équilibre entre la production et la consommation d'électricité.
Le raccordement au réseau de transport d'électricité est une étape indispensable et un élément structurant du projet REBOUND, dont l'électricité sera la première source d'énergie. C'est ce raccordement qui confère à RTE le rôle de co-maître d'ouvrage.

Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD)

Dunkerque-Port, premier complexe portuaire français en coopération avec les ports des Hauts-de-France, est engagé dans une transformation majeure pour répondre aux enjeux de la transition écologique et énergétique.
Chaque année, Dunkerque-Port génère 4 milliards d'euros de valeur ajoutée et contribue à 30 000 emplois directs, indirects et induits. À l'horizon 2030, les projets actuellement engagés devraient permettre la création de 20 000 emplois supplémentaires, renforçant encore le rôle du port dans le développement économique et industriel du territoire.
Le GPMD assurerait la maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement routier nécessaires à l'implantation des projets.

Pourquoi les projets REBOUND et DARA à Dunkerque ?

Des carburants durables (SAF) pour réduire le bilan carbone de l'aviation

Pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, le transport aérien doit combiner plusieurs solutions : utiliser des avions moins consommateurs de carburant, améliorer l'organisation des vols, maîtriser la croissance des déplacements et **développer des carburants alternatifs au kérosène issu du pétrole**.
Parmi ces solutions figurent les carburants d'aviation durables (SAF). Ils peuvent être fabriqués à partir de différentes ressources, notamment des matières renouvelables ou du CO_2 capté. Ils peuvent également être utilisés dans les avions actuels après mélange avec du kérosène traditionnel. Leur intérêt pour le climat dépend des matières premières et des procédés utilisés pour les fabriquer.
L'Union européenne impose une part croissante de SAF dans les carburants fournis aux aéroports : **6 % en 2030, 20 % en 2035 et 70 % en 2050**. Pour répondre à ces besoins, de nouvelles unités de production doivent être développées.



Réduire les émissions de l'aviation nécessite plusieurs solutions complémentaires

REBOUND : produire du carburant d'aviation à partir de bioéthanol

Le projet REBOUND prévoit la construction d'une **usine qui transformerait du bioéthanol avancé en carburant d'aviation durable**. Ce procédé, appelé *Ethanol-to-Jet*, permettrait de diversifier les matières premières utilisées pour fabriquer du SAF, aujourd'hui principalement produit à partir d'huiles usagées et de graisses résiduelles.
Implantée sur le site de l'ancienne raffinerie SRD NORD, à Dunkerque, l'usine vise une **production de 160 000 tonnes de SAF par an, à partir de 2032**.

DARA : stocker et transporter des produits liquides

À proximité immédiate, **TEPSA** prévoit de créer **un terminal pouvant stocker jusqu'à 145 000 m³ de produits liquides**, notamment des produits chimiques et des carburants liés à la transition énergétique. Le terminal pourrait également recevoir le bioéthanol nécessaire à REBOUND, stocker le SAF produit et faciliter son expédition vers les marchés français et européens.
Les deux projets sont portés par des entreprises distinctes, mais plusieurs installations et services pourraient être partagés.

Deux aménagements associés

RTE prévoit de raccorder l'usine REBOUND au réseau électrique par deux liaisons souterraines à 225 000 volts jusqu'au futur poste électrique de Puythouck (en cours de construction) à Grande-Synthe. Le Grand Port Maritime de Dunkerque assurerait également le réaménagement d'une voie d'accès d'environ 500 mètres.

Les chiffres-clés

160 000
tonnes/an de SAF

145 000 m³
de stockage DARA

23 ha d'emprise foncière



Mise en service visée en 2032



1,7 milliard d'euros
d'investissement cumulé

Emplois directs prévus :
± 200 pour REBOUND
et 30 pour DARA

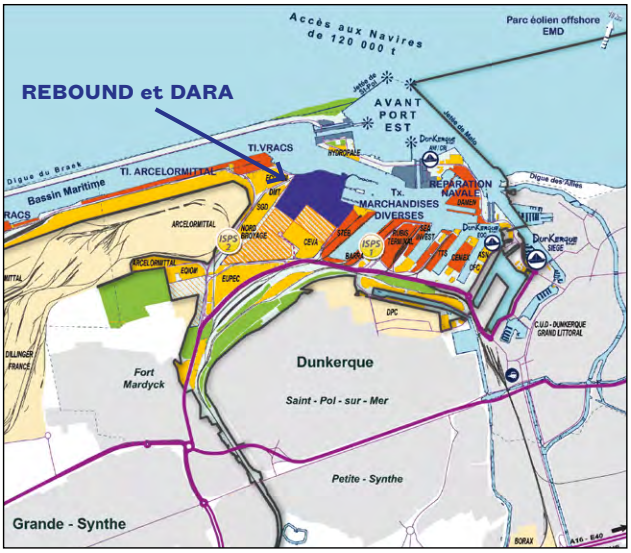
500 000
tonnes/an de CO_2 potentiellement évitées grâce au projet REBOUND

La localisation des projets

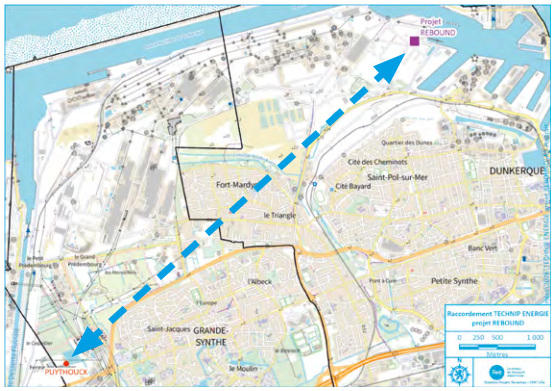
Les projets REBOUND et DARA seraient construits sur un terrain de **23 hectares situé dans le port de Dunkerque**, à l'emplacement d'une partie de l'ancienne raffinerie SRD NORD. Après l'arrêt des activités de la raffinerie, des travaux de démolition, de dépollution et de réhabilitation ont été réalisés par l'ancien exploitant, sous le contrôle des services de l'État.

En 2025, le Grand Port Maritime de Dunkerque a proposé ce terrain pour accueillir de nouvelles activités industrielles. Il a été attribué aux projets REBOUND et DARA à l'issue d'un appel à projets. **Réutiliser cet ancien site industriel permet de limiter l'occupation de nouveaux espaces naturels ou agricoles**. Les effets des nouvelles installations sur leur environnement devront néanmoins être étudiés dans le cadre des procédures d'autorisation.

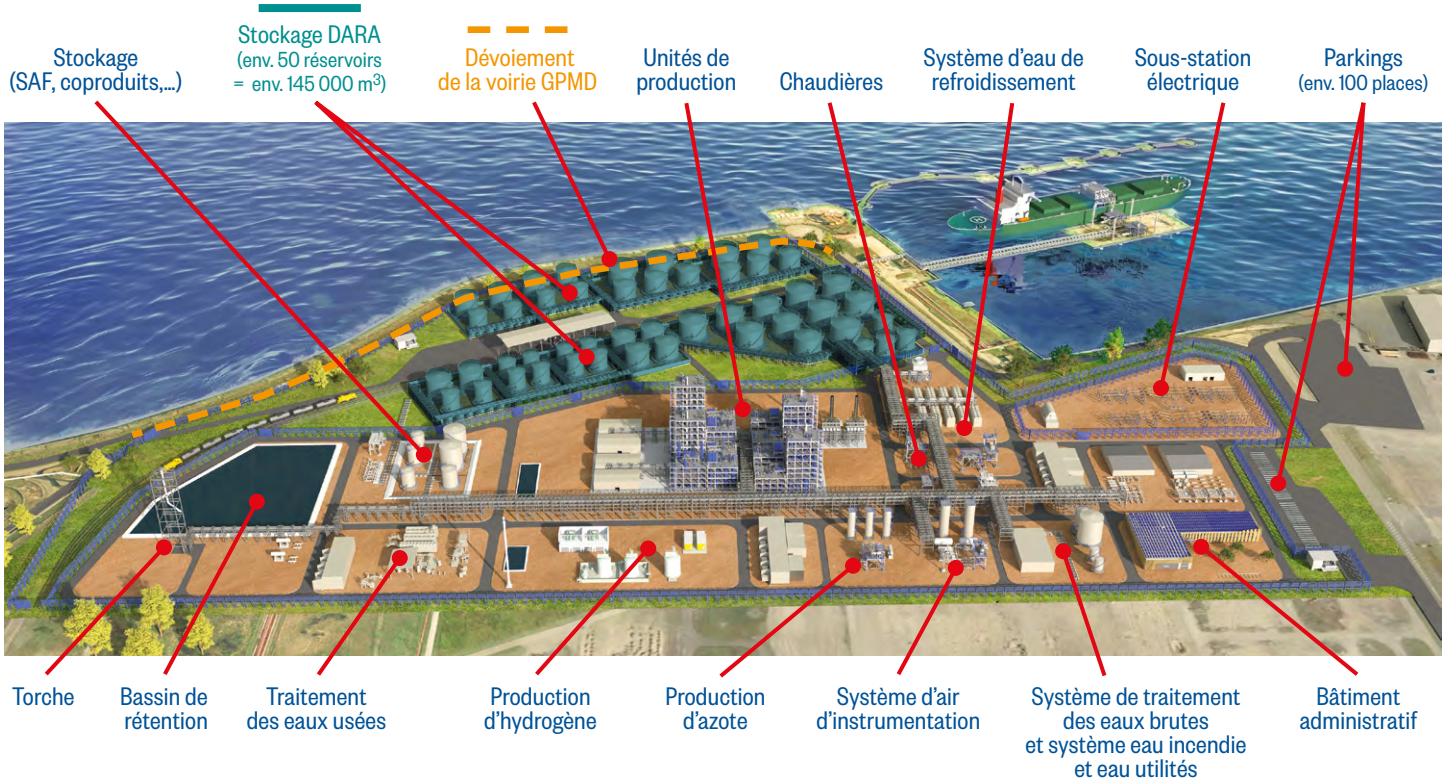
Localisation des projets REBOUND et DARA



Localisation du raccordement électrique (RTE, 2026)



Vue aérienne des projets REBOUND (au premier plan) et DARA



REBOUND : du bioéthanol au carburant d'aviation durable

D'où proviendrait le bioéthanol utilisé par REBOUND ?

Pour produire du carburant d'aviation durable, REBOUND utiliserait environ **300 000 tonnes de bioéthanol avancé par an**. Le bioéthanol est un alcool fabriqué à partir de matières premières renouvelables. Celui envisagé pour REBOUND pourrait notamment être **produit à partir de résidus agricoles, comme certains résidus issus de la transformation du blé, ou de résidus forestiers**. Les ressources utilisées devront respecter les règles européennes relatives à l'origine, à la durabilité et à la traçabilité des matières premières.
REBOUND ne fabriquerait pas ce bioéthanol sur son site de Dunkerque : il serait produit en amont, puis acheminé jusqu'à l'usine.
Tereos, partenaire du projet, aurait vocation à fournir une partie des volumes nécessaires. Le reste serait acheté auprès d'autres producteurs. Les fournisseurs et les circuits d'approvisionnement précis restent à définir. À ce stade, et au regard des incitations de la Commission européenne en faveur de cette filière, le projet prévoit que plus de la moitié du bioéthanol provienne de l'Union européenne, principalement de France et de Belgique.

Comment le bioéthanol serait-il transformé en carburant ?

Le procédé retenu, appelé *Ethanol-to-Jet*, permet de transformer du bioéthanol en molécules adaptées à la fabrication d'un carburant pour avion.
Il comprend quatre grandes étapes :

1 Préparer : le bioéthanol est purifié, puis transformé en une molécule intermédiaire appelée éthylène ;

2 Assembler : les molécules d'éthylène sont réunies pour former des molécules plus longues, proches de celles du kérosène ;

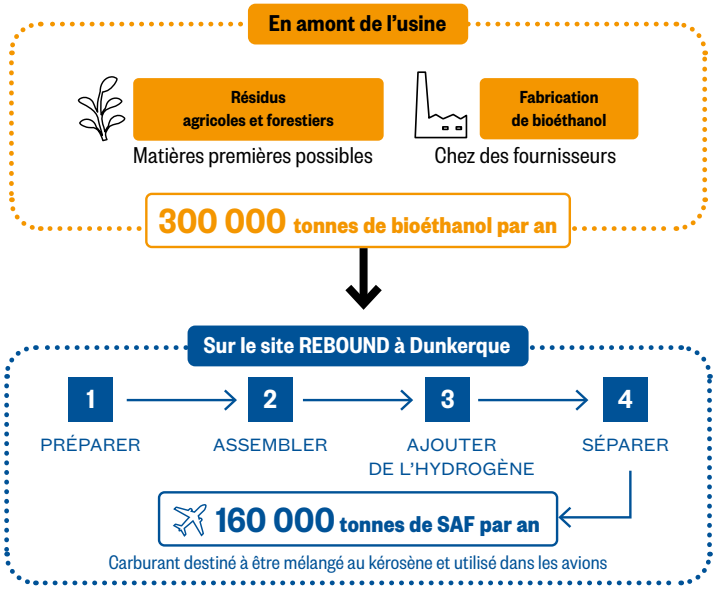
3 Ajouter de l'hydrogène : cette opération permet d'obtenir des molécules aux propriétés adaptées à la production de carburant d'aviation ;

4 Séparer : les produits obtenus sont séparés afin d'isoler le SAF et les coproduits, notamment le diesel et/ou le naphta renouvelables.

Le SAF pourrait ensuite être acheminé vers les aéroports, puis mélangé au kérosène traditionnel avant son utilisation dans les avions.

Quels seraient les besoins complémentaires ?

La fabrication nécessiterait également environ **2 000 tonnes d'hydrogène bas-carbone par an**. Sa provenance et son mode de production restent à l'étude.
L'usine aurait aussi besoin d'électricité, de chaleur et d'eau pour faire fonctionner ses équipements. Ces besoins et leurs effets sur l'environnement sont précisés dans le dossier de concertation.



Le SAF émet-il du CO_2 ?

Oui. Le SAF émet du CO_2 lorsqu'il est brûlé dans les moteurs des avions. Son intérêt climatique repose sur une réduction des émissions calculée sur l'ensemble de son cycle de vie : production des matières premières, fabrication du carburant, transport et utilisation. Pour être certifié, notamment selon les critères de l'Union européenne, le SAF produit par REBOUND devra présenter **une réduction d'au moins 70 % des émissions de gaz à effet de serre**, par rapport à un carburant fossile de référence.
Cette performance dépendra notamment de l'origine du bioéthanol et de l'énergie utilisée pour sa transformation. Elle devra être vérifiée et certifiée.

Les principaux enjeux environnementaux

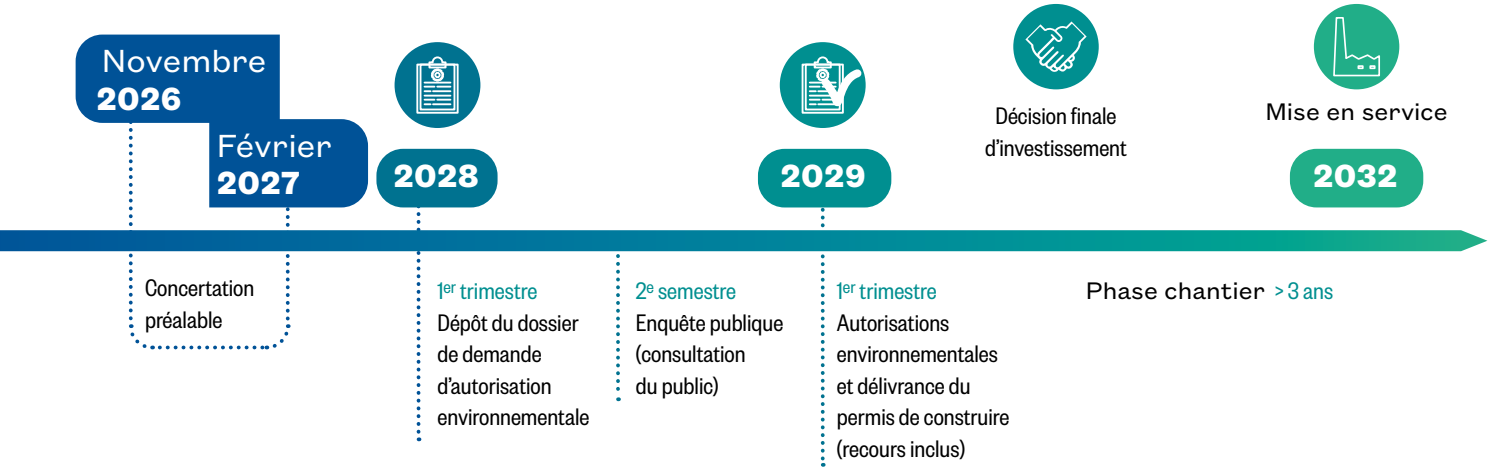
Au-delà de leur contribution attendue à la décarbonation du transport aérien et au développement industriel du territoire, les projets REBOUND et DARA soulèvent plusieurs enjeux environnementaux et industriels.
Ils concernent notamment la consommation d'eau et d'électricité, la gestion des émissions et des rejets, les risques industriels liés aux produits utilisés ou stockés, les flux logistiques ainsi que les effets des travaux sur leur environnement.
Ces différents enjeux, y compris les effets cumulés des installations et de leurs raccordements, feront l'objet d'études approfondies dans le cadre des demandes d'autorisation environnementale.
Les premières données disponibles et les questions restant à approfondir pourront être discutées au cours de la concertation préalable.

La gestion des risques industriels

Les deux installations seraient classées **Seveso seuil haut** en raison de la nature et de la quantité des produits susceptibles d'y être présents.
Ce classement impose l'identification des risques associés aux projets et des mesures de sécurité nécessaires pour y répondre.
La maîtrise des risques est prise en compte dès la conception des installations (analyse des risques, identification des scénarios d'accidents, identification des mesures de maîtrise des risques, etc.) et tout au long de leur exploitation.

Pour en savoir plus sur les enjeux environnementaux des projets, le dossier de concertation est disponible sur le site internet de la concertation : **concertation-rebound-dara.fr**

Le calendrier prévisionnel



La concertation préalable

Une concertation préalable sous l'égide de la CNDP

La **Commission nationale du débat public (CNDP)** est une autorité indépendante chargée de garantir le droit du public à être informé et à contribuer aux grands projets ayant des effets sur l'environnement.

Pour les projets REBOUND et DARA, elle a décidé de la tenue d'une concertation préalable et a désigné deux garantes : **Dominique Lancrenon et Anne-Marie Royal**.

Leur rôle est de veiller à ce que chacun puisse recevoir une information claire, poser des questions et exprimer librement son avis. Elles ne donnent pas d'avis favorable ou défavorable sur les projets.

De quoi peut-on débattre ?

La concertation permet de discuter de l'intérêt de réaliser les projets, de leurs caractéristiques, de leurs effets possibles sur l'environnement et le territoire, ainsi que des autres solutions envisageables, y compris leur non-réalisation.

À la fin de la concertation, les garantes publieront un bilan indépendant. Les maîtres d'ouvrage devront ensuite expliquer publiquement les enseignements qu'ils en tirent et les suites qu'ils souhaitent donner aux projets.

La concertation est ouverte à toutes et à tous, du 24 novembre 2026 au 23 février 2027.

Comment participer ?

En ligne, sur le site internet de la concertation : www.concertation-rebound-dara.fr

Grâce aux **kits de débat autoporté**, disponibles sur le site, pour organiser un temps d'échange collectif.

Lors des **temps d'échange** listés à la page suivante.

LA CNDP
MA PAROLE A DU POUVOIR

Les garantes peuvent être contactées pour tout sujet relatif au dispositif de concertation :

Madame Dominique LANCRENON
dominique.lancrenon@garant-cndp.fr

Madame Anne-Marie ROYAL
anne-marie.royal@garant-cndp.fr

Commission Nationale du Débat Public
244, Boulevard Saint-Germain
75007 Paris

Calendrier des temps d'échange

2026 **2027**

novembre

Réunion publique d'ouverture
Pavillon des Maquettes
Grand Port Maritime de Dunkerque
2502, route de l'Écluse
Trystram,
59140 Dunkerque
30 novembre 2026, 18h

décembre

Visite du Port de Dunkerque
Grand Port Maritime de Dunkerque
2502 route de l'Écluse
Trystram,
59140 Dunkerque
8 décembre 2026, 14h

Débat mobile n°1
Centre commercial Carrefour Saint-Pol – ZAC des Jardins,
59430 Saint-Pol-sur-Mer
10 décembre 2026, 14h-16h

Atelier thématique n°1 : Emploi et développement économique
Halle aux sucres
Quai Freycinet 3 - Môle 1,
59140 Dunkerque
10 décembre 2026, 18h

janvier

Débat mobile n°2
Maison de quartier
Basse Ville
49 rue de la Paix,
Dunkerque
14 janvier 2027, 14h-17h

Débat mobile n°3
Lycée de l'Europe
809 rue du Banc Vert,
Dunkerque
26 janvier 2027

Visite du site TEPSA
TEPSA ST DUNKERQUE
Route du Môle 5,
Dunkerque
26 janvier 2027, 14h

Atelier thématique n°2 : Sécurité industrielle et enjeux environnementaux
Le Kursaal – Palais des Congrès de Dunkerque
7 bis place du Casino,
59240 Dunkerque
26 janvier 2027, 18h

février

Conférence thématique : la place du projet REBOUND dans la décarbonation du secteur aérien
ULCO Dunkerque
(Amphithéâtre des Darses)
189b avenue Maurice-Schumann, Dunkerque
10 février 2027, 17h

Réunion publique de synthèse
Écosystème D
60 route du Pertuis du Môle 2, Dunkerque
15 février 2027, 18h

Informations pratiques :
Les réunions et ateliers sont ouverts à toutes et à tous.
L'inscription est possible pour faciliter l'organisation des échanges. Elle est toutefois obligatoire pour les deux visites : celle du port de Dunkerque et celle des installations TEPSA.
Pour les débats mobiles, vous pouvez venir rencontrer les équipes des projets et échanger directement avec elles.
Retrouvez les informations pratiques et les modalités d'inscription sur **www.concertation-rebound-dara.fr.**

Plus de détails sur les projets sur :
www.concertation-rebound-dara.fr

Rebound tepsa Rte Le réseau de transport d'électricité DUNKERQUE PORT