

# BILAN DE LA CONCERTATION

—  
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

H2V Marseille Fos

Du 30 octobre au 22 décembre 2023

Vincent DELCROIX et  
Christophe KARLIN

Date de remise du rapport : le 19 janvier 2024



## Sommaire

Avant-propos.....	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public.....	3
Les enseignements clefs de la concertation préalable.....	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garants formulées à l'issue de la concertation préalable.....	5
Introduction.....	6
Le projet.....	6
La saisine de la CNDP.....	10
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	11
Le travail préparatoire des garants.....	12
Les résultats de l'étude de contexte.....	12
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	14
Avis sur le déroulement de la concertation.....	22
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	22
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	23
Synthèse des arguments exprimés.....	27
Évolution du projet résultant de la concertation et engagements du porteur de projet.....	35
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme.....	37
Précisions à apporter de la part du responsable du projet.....	37
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	38
Annexe : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants...	40

## Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 19 janvier 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement) <https://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

## Synthèse pour les décideurs et pour le public

La concertation préalable mise en œuvre avec le porteur du projet H2V Marseille Fos s'est déroulée du 30 octobre au 22 décembre 2023.

Compte tenu de l'existence de deux autres projets industriels soumis à concertation préalable au même moment et sur le même territoire (Carbon et GravitHy), un travail de coordination a été mis en œuvre avec les garants et la garante désignés pour garantir la concertation de ces projets, afin que les modalités de participation du public permettent d'aborder les sujets communs à ces trois projets et en même temps, ne pas sursolliciter les publics par un nombre trop élevé de réunions publiques portant sur des sujets similaires.

Des rencontres en présentiel de différentes natures ont donc été organisées dans les quatre communes directement concernées par le projet (Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Mitre-les-Remparts) : 6 réunions publiques, mais également des actions de proximité pour aller à la rencontre de tous les publics, particulièrement les jeunes (rencontre au lycée professionnel de Port-de-Bouc)

Ces rencontres ont permis de mettre en débat tant l'opportunité du projet et ses objectifs (production d'hydrogène déclinant la transition énergétique souhaitée par le gouvernement, avec notamment la décarbonation des industries de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et la fourniture de e-méthanol pour le transport maritime) que de ses impacts potentiels sur l'environnement et le territoire. Ces sujets ont été approfondis et débattus dans de bonnes conditions, permettant concrètement au public d'exercer son droit à l'information et à la participation.

Cette concertation préalable a vu émerger de nombreuses propositions, dont certaines ont été reprises par le porteur du projet en réunion de clôture, sous forme d'engagements qu'il reste maintenant à mettre concrètement en œuvre lors de la concertation continue qui va suivre jusqu'à l'enquête publique.

### Les enseignements clefs de la concertation préalable

L'opportunité du projet, largement débattue pendant la concertation, est globalement partagée par les participants à la concertation, mais elle a suscité des interrogations sur les impacts et les réels bénéfices du projet pour le territoire.

La mobilité (déplacements sur le territoire et infrastructures routières) fut le principal thème abordé dans cette concertation : outre les engagements du porteur du projet à tout mettre en œuvre pour ne pas aggraver la situation, des attentes fortes ont été adressées par le public à l'État et aux collectivités concernées pour prendre enfin des mesures concrètes en termes de réaménagements routiers et d'une meilleure desserte de la zone en transport en commun.

L'annonce de la création d'une ligne 400 kV entre Jonquières-St-Vincent (près de Nîmes) et Fos-sur-Mer pour renforcer l'approvisionnement en électricité de la zone industrialo-portuaire (ZIP), et nécessaire pour la phase 2 du projet H2V Marseille Fos, a soulevé de nombreuses oppositions au scénario aérien annoncé par RTE. La concertation publique, sous l'égide du préfet des Bouches-du-Rhône, à venir sur ce sujet devra permettre de débattre de façon transparente et complète de toutes les alternatives possibles à ce projet<sup>1</sup>.

Sur les impacts environnementaux du projet H2V Fos Marseille, une demande de compensation pour la perte de biodiversité au niveau local a fortement émergé durant les débats, tant par les élus des communes concernés que par l'ensemble des associatifs du territoire Fos-Berre.

En matière d'emploi et de formation, et en lien avec les institutionnels concernés, l'annonce d'une création d'une « *filière locale de compétences sur l'hydrogène* » a suscité de l'intérêt parmi les participants, mais des précisions sont attendues, notamment sur les bénéfices concrets pour le territoire.

---

<sup>1</sup>Le projet de ligne 400kV ne fera pas partie du périmètre du débat territorial à venir.

## Les principales demandes de précisions et recommandations des garants formulées à l'issue de la concertation préalable

Le tableau ci-après présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garant.e.s formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au porteur de projet afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

### Tableau des demandes de précisions et recommandations

Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

---

*1. Préciser les caractéristiques et le modèle économique final du projet (origine et nature de l'électricité, provenance CO<sub>2</sub>, clients potentiels), les impacts sur la mobilité, les mesures de compensation de perte de biodiversité, les risques (résultats de l'étude de dangers).*

---

*2. Synthétiser dans un tableau récapitulatif, la balance des impacts positifs et négatifs du projet résultant de l'étude d'impact.*

---

Recommandations au porteur de projet portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

---

*1. Informer le public au plus tôt sur les modalités d'information et de participation de la concertation continue. Organiser une réunion publique pour présenter, ainsi que les enseignements de la concertation.*

---

*2. Aller encore plus à la rencontre des publics éloignés.*

---

Recommandations aux parties prenantes portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

---

*1. Recommandation adressée au préfet des Bouches-du-Rhône  
Organiser la concertation ouverte au public sur la ligne 400 kV de manière la plus transparente possible pour répondre notamment aux attentes du public sur les aspects techniques et les alternatives envisageables (ligne aérienne ou ligne enterrée, partiellement, totalement, etc.).*

---

*2. Recommandation adressée à la métropole  
Communiquer largement sur le plan local des mobilités, notamment sur les mesures concrètes proposées dans la région de Fos-sur-mer pour le covoiturage et les transports en commun*

---

## Introduction

### Le projet

Dans le courrier de saisine du 26 mai 2023, le nom du projet était « *Usine H2V de production d'hydrogène vert à Fos-sur-Mer* ». Depuis cette saisine, le porteur du projet a réorienté ses débouchés vers la production de carburants de synthèse à destination du transport maritime et sur demande des garants, le nom du projet a donc évolué pour s'intituler « *H2V Marseille Fos, projet d'usine de production d'hydrogène bas carbone et de e-méthanol à Fos-sur-Mer et son raccordement électrique* ». Dans la suite, le nom simplifié « *H2V Marseille Fos* » sera utilisé.

- **Responsables du projet :**

Monsieur Alexis Martinez, directeur général de H2V, et Mme Delphine Porfirio, directrice du département concertation et environnement de RTE, ont co-saisi la commission nationale du débat public (CNDP).

- **Carte du projet**



Source dossier de concertation

Situé sur le bassin ouest du port de Marseille-Fos, le site du projet H2V Marseille Fos se trouve sur la commune de Fos-sur-Mer et à proximité des communes voisines de Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Mitre-les-Remparts. Le foncier nécessaire au projet a été sécurisé auprès du Grand Port Maritime de Marseille et couvre une surface de 40 hectares.

- **Objectifs du projet**

Pour le porteur de projet, ce projet H2V Marseille Fos poursuit les deux objectifs suivants :

- Alimenter en hydrogène bas carbone les industries jusqu'ici les plus émettrices en CO<sub>2</sub> de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer (raffinage, chimie, pétrochimie, cimenterie, sidérurgie).
- Développer des solutions propres pour le transport maritime, avec la production de carburants de synthèse.



*Image de synthèse du projet H2V Marseille Fos (source H2V)*

- **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet prévoit les installations suivantes :

- Une usine de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau, comprenant six unités d'une puissance de 100 MW chacune, soit un total de 600 MW, pour une capacité de production annuelle de 84 000 tonnes.
- Une unité de production de e-méthanol, un carburant de synthèse pour les transports maritimes de longue distance, d'une capacité de production annuelle de 130 000 à 140 000 tonnes.

Le projet serait développé en deux phases : la première (2 électrolyseurs et la production de e-méthanol) pourrait être mise en service en 2028 et la seconde en 2030. L'alimentation en électricité pour la première phase serait assurée par la création d'une nouvelle liaison souterraine de quelques centaines de mètres avec le poste existant Darse 225 kV afin de fournir une puissance de 250 MW.

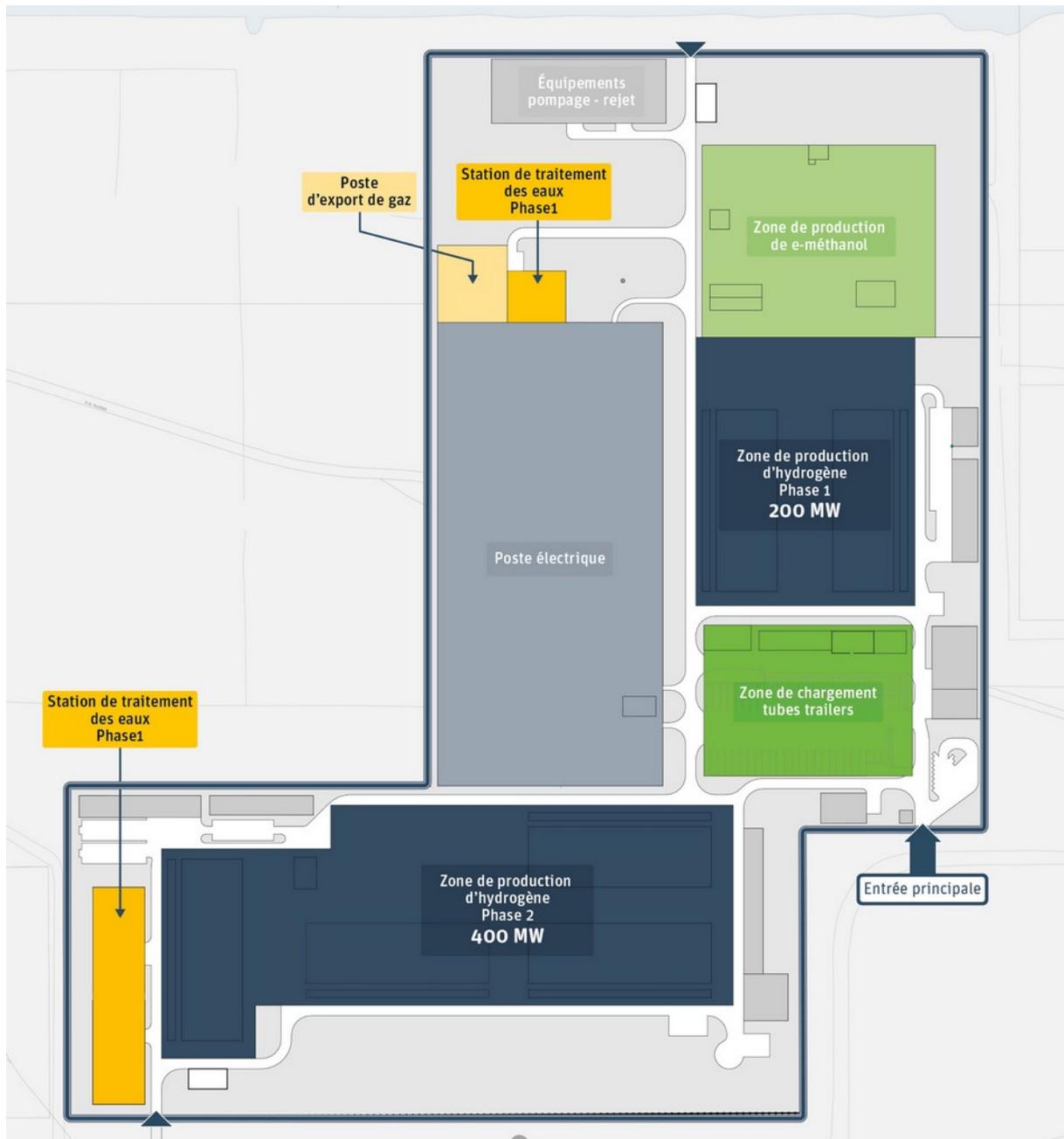
Pour la seconde phase du projet, le raccordement de l'installation H2V Marseille Fos s'effectuerait au niveau de tension 400 kV et nécessiterait donc de créer un nouveau raccordement sur un futur poste 400 kV alimenté par voie aérienne afin de fournir une puissance globale de 750 MW.

Selon le porteur de projet, H2V Marseille Fos pourrait créer jusqu'à 165 emplois directs en exploitation (110 pour la première phase) et générer une centaine d'emplois indirects.

Conformément au code de l'environnement, le porteur de projet a présenté dans le dossier de concertation, différentes alternatives par rapport au projet envisagé :

- L'« option zéro », c'est-à-dire l'option de non réalisation du projet, priverait les industriels concernés d'une solution couvrant une partie importante de leurs besoins de décarbonation, afin de respecter l'atteinte des objectifs fixés par la France aux échéances de 2030 et 2040.
- La production d'hydrogène bas carbone sur d'autres sites de la ZIP de Marseille-Fos. Ces sites n'ont pas été retenus notamment pour les raisons suivantes : pollution des sols et/ou la présence importante d'espèces protégées.

- La production d'hydrogène bas carbone ailleurs en France n'a pas été retenue par H2V notamment car le déploiement d'infrastructures souterraines pour transporter l'hydrogène jusqu'à la ZIP, où se trouvent les potentiels clients, ne pourrait se faire avant 2030 au mieux.



Principe d'implantation des installations (source H2V)

- Coût**

Pour la production d'hydrogène bas carbone, le projet représenterait un investissement total de 750 millions d'euros environ pour les phases 1 et 2, dont 250 millions d'euros pour la phase 1.

Pour la fabrication de e-méthanol envisagée en phase 1 à partir de cet hydrogène produit, la construction d'une unité de production d'une capacité de 130 à 140 000 tonnes représenterait un investissement d'environ 160 millions d'euros.

Ce financement serait réalisé par le biais d'un montage en financement de projet. H2V Marseille Fos apporterait des fonds propres, estimés aujourd'hui autour de 40 %, et leverait de la dette.

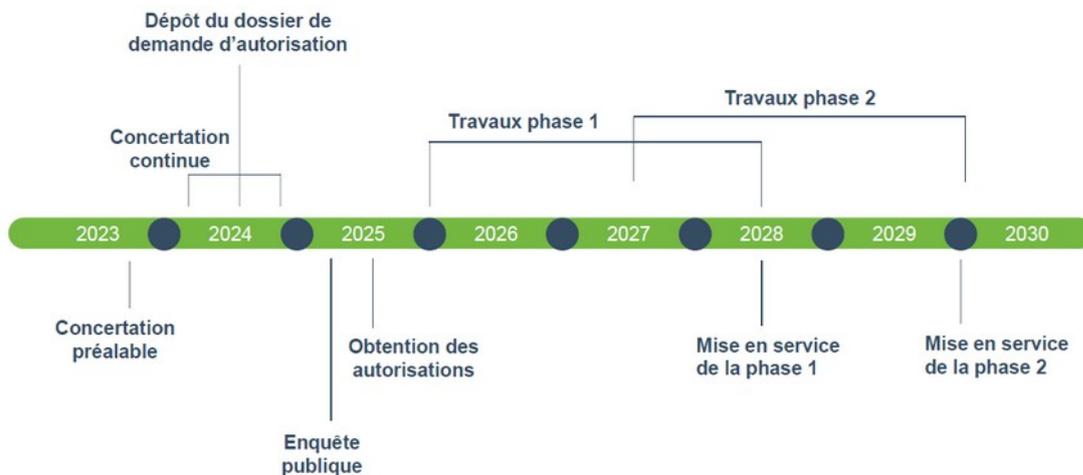
- **Contexte du projet**

L'augmentation de l'effet de serre est la cause principale du réchauffement climatique observé ces dernières décennies (Cf. la [synthèse du 6<sup>ème</sup> rapport du GIEC publiée en mars 2023](#)). Elle est induite par les émissions de gaz à effet de serre provoquées par l'activité humaine, et en particulier par la production d'énergie issue de combustibles fossiles. Aussi, les politiques énergétiques européennes ont décidé de favoriser les technologies sobres en carbone et les énergies d'origine renouvelable.

En cohérence avec cette [politique énergétique européenne](#), la France s'est engagée dans un programme de lutte contre le changement climatique, en fixant l'objectif de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Ce programme s'appuie notamment sur la diversification de son système énergétique et la croissance des énergies renouvelables. Pour atteindre cet objectif, plusieurs technologies de rupture ont été identifiées et tout particulièrement l'hydrogène décarboné. Cette dernière a été choisie par le [gouvernement français](#) comme solution prioritaire pour deux secteurs de l'économie : l'industrie (sidérurgie, chimie et pétrochimie notamment) et les mobilités lourdes (carburants de synthèse).

Selon le porteur du projet, la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer est un emplacement stratégique idéal pour servir l'ensemble des usages identifiés, avec une quinzaine de sites industriels et six terminaux maritimes spécialisés. H2V Marseille Fos est porté également par le plan régional hydrogène de la Région Sud - PACA, la Métropole et le Grand Port Maritime de Marseille.

- **Calendrier du projet**



Source dossier de concertation

Lors de la réunion de clôture, le porteur du projet H2V Marseille Fos a considéré que la concertation a conforté le projet mais que « *des points d'attention du public sont forts en matière d'impacts sur l'environnement et le territoire* ».

Le Code de l'environnement stipule que le porteur de projet publie dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, sur son site internet, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Le porteur du projet souhaiterait déposer sa demande d'autorisation environnementale en 2024. Cette demande serait instruite par les services de l'État et donnerait lieu à une enquête publique début 2025. Le présent bilan de la concertation sera joint au dossier d'enquête.

A l'issue de l'enquête publique, et si le permis de construire a été obtenu, la construction de l'usine pourrait débuter. Sa mise en service sera conditionnée à l'obtention de l'autorisation d'exploiter.

## La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Au niveau national, le projet présenté à la concertation s'inscrit dans un contexte politique particulier : accélération de la transition énergétique souhaitée par le gouvernement via sa SNBC (stratégie nationale bas-carbone) et projet de loi industrie verte venant d'être adopté au parlement afin de coordonner l'implantation de plusieurs projets industriels sur un même territoire.

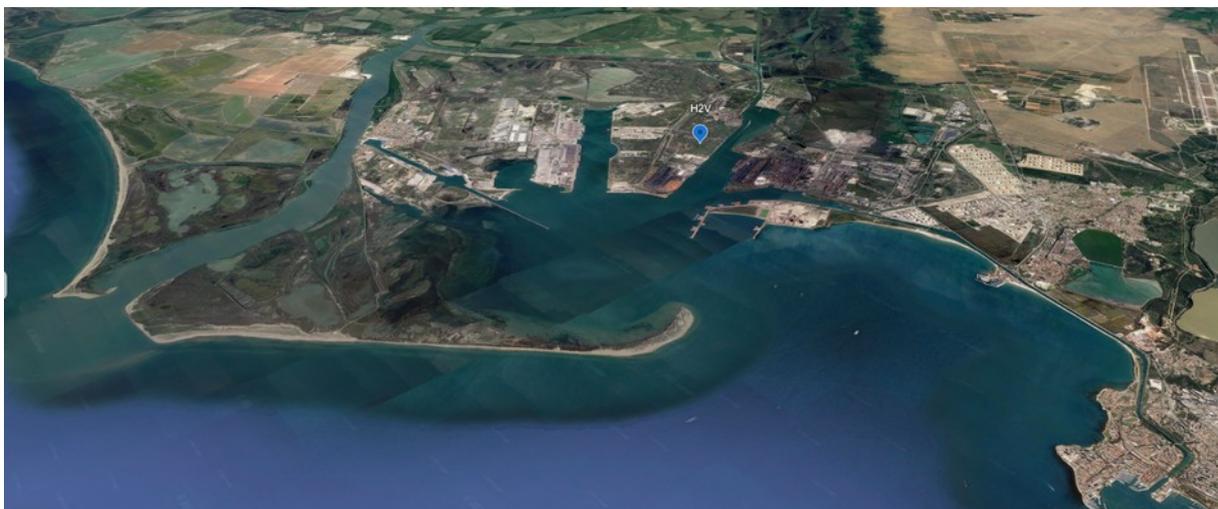
En Préfecture d'Istres lors d'une réunion de préparation de cette concertation début juillet 2023, pas moins de 11 milliards d'euros d'investissement sur une dizaine de projets identifiés ont été annoncés, générant 10 000 créations d'emploi. Ils nécessiteraient par ailleurs 5 à 6 000 MW d'électricité, non disponibles à ce jour en Région Paca. Pour les participants à cette réunion (services de l'État et grands opérateurs publics) cette ré-industrialisation du territoire représente un véritable défi pour concilier le temps long de l'aménagement d'un territoire et celui des industriels soumis à des modèles économiques et concurrentiels.

Ces projets de décarbonation ont été perçus plutôt avec un a priori favorable sur le territoire à condition qu'il y ait un accompagnement en termes d'aménagement (mobilité notamment) et une absence de pollution générée par ces nouvelles activités, qui se rajouterait à l'existante (la zone de Fos-sur-Mer représente un quart des émissions de gaz à effet de serre et 57 % des émissions de SO<sub>2</sub> de la région Sud-PACA).

Toutes les options étaient-elles encore ouvertes au début du processus de concertation ? Dans la mesure où les autorisations ne sont pas données à ce stade, oui en effet toutes les options sont encore ouvertes et soumises au débat. Cependant, hormis l'option zéro évoquée précédemment dans les alternatives mises en débat, seule une réorientation des débouchés de l'hydrogène produit pour fabriquer du e-méthanol a été annoncée par le porteur du projet en cours de préparation de cette concertation. Ce sont bien les impacts potentiels du projet sur l'environnement et les aménagements connexes sur le territoire qui ont été au cœur de cette concertation sur le projet H2V Marseille Fos.

- **Décision d'organiser une concertation**

Lors de la séance plénière du 7 juin 2023, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9 du code de l'Environnement et a désigné Vincent Delcroix et Christophe Karlin comme garants de la concertation, considérant que « *ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement et présente de très forts enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques* ».



*Le site pressenti pour le projet H2V Marseille Fos dans son environnement (source Google earth)*

## Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission des garants<sup>2</sup>.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

**Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif à ce que :**

- la question de l'opportunité posée par la CNDP soit bien abordée dans le débat, malgré les attentes de nombreuses parties prenantes institutionnelles vis-à-vis de ce projet ;
- tous les publics soient réellement informés y compris les plus éloignés traditionnellement de ces processus de concertation institutionnels comme les jeunes - ces derniers étant directement concernés par cette ré-industrialisation de leur territoire ;
- le porteur du projet éclaire le public sur les enjeux socio-économiques de cette nouvelle filière, ses impacts environnementaux et les possibles aménagements pour le territoire qu'il peut impulser, en coordination avec l'État et les collectivités directement concernés par ces aménagements.

Enfin, et compte tenu de l'existence de trois projets industriels soumis à concertation préalable au même moment et sur le même territoire (H2V Marseille Fos, Carbon et GravitHy), la CNDP a décidé ce même 7 juin 2023, qu'il convenait de coordonner la préparation de ces trois concertations afin d'une part de ne pas « épuiser la parole citoyenne » par de trop nombreuses réunions et d'autre part, d'aborder les sujets communs et transversaux, en particulier les impacts cumulés de ces trois projets sur le territoire (mobilité, formation, ressource en eau et approvisionnement électrique notamment).

---

<sup>2</sup> [https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-06/LM\\_H2V\\_FOS.pdf](https://www.debatpublic.fr/sites/default/files/2023-06/LM_H2V_FOS.pdf)

## Les projets Carbon et GravitHy

Le projet **Carbon** prévoit l'implantation d'une giga-usine de production de cellules et de panneaux photovoltaïques sur un site de 62 hectares, au sein de la même ZIP (Zone Industrielle Portuaire) de Fos-sur-Mer. D'un montant d'investissement estimé à 1,5 milliard d'euros, les activités de ce site industriel pourraient générer plus de 3 000 emplois directs, avec une mise en service prévue fin 2025.

**GravitHy** projette une usine de production bas-carbone de 2 millions de tonnes de minerai de fer pré-réduit, appelé DRI (pour « direct reduced iron »). Ce DRI serait produit à partir d'hydrogène obtenu par électrolyse de l'eau sur site (électrolyseur de 700 MW, production 120 000 tonnes/an).



Le projet Carbon (source Carbon)



Le projet GravitHy (source GravitHy)

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public.

Suite à cette concertation préalable, une concertation continue sera mise en place, si le projet se poursuit, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

## Le travail préparatoire des garants

Les garants ont analysé le contexte géographique, politique, sociologique et humain du projet d'usine de production d'hydrogène et de e-méthanol à Fos-sur-Mer porté par la société H2V, dans le but d'identifier les thématiques et controverses susceptibles d'être débattues pendant la concertation, ainsi que les pistes pour optimiser son organisation (acteurs à solliciter, modalités, thématiques à approfondir, etc.).

Cette analyse a été menée en prenant en compte les deux autres projets Carbon et GravitHy, conformément aux directives de la CNDP. En effet, les concertations des trois projets sont dans une temporalité très proche (quelques mois d'écart), les trois sites d'implantation prévus se touchent et les trois projets contribueraient directement ou indirectement à la décarbonation de la zone.

### Les résultats de l'étude de contexte

La première raffinerie s'est installée en 1930 sur un territoire quasi vierge, composé de marais et de landes. A partir de 1950, la pétrochimie s'installe, vers 1970, c'est au tour de ce qui est aujourd'hui la ZIP de Fos-sur-Mer. Pétrochimie, aciéries, usines chimiques et des terminaux maritimes s'installent, à l'époque sans concertation.

Dans les années 80, les citoyens ont commencé à se mobiliser sur les problématiques santé-sécurité-environnement du territoire, ainsi que sur la pollution et le dessalement de l'étang de Berre. Le rejet par les populations de nouvelles installations polluantes (ou supposées telles) s'est concrétisé par le refus du projet Satys à Marignane en 2021.

Aujourd'hui, une dizaine de nouveaux projets sont annoncés pour un investissement total de 11 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 2 à 3 milliards d'euros pour la décarbonation du territoire, alors que la dernière implantation industrielle dans le bassin remonte à 1985.



*La zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer vue du site de H2V Marseille Fos (photo garants)*

L'absence de concertation des années 70 a fait place à de nombreuses concertations aux résultats parfois contestés, certaines parties prenantes considérant que ces concertations ne débouchent sur rien. A ce constat, une seule exception notable : le dispositif RÉPONSES (REduire les POLLUTIONs en Santé Environnement) autour de l'étang de Berre qui est porté par le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI) PACA. Cet outil de dialogue et de concertation avec les habitants constitue un cadre d'échanges en matière de santé-environnement. Il a bénéficié d'un soutien méthodologique de la CNDP et s'est imposé depuis quelques années comme une référence dans le territoire.

Même si la CNDP a souligné dans sa décision du 7 juin 2023, la nécessaire coordination de ces concertations sur ces trois projets, (anticipant ainsi les futurs débats territoriaux découlant du projet de loi Industrie verte), la multiplication des réunions publiques pourrait être un facteur de confusion et de démotivation important pour le public.

Au niveau local, H2V Marseille Fos est perçu comme un projet participant à la ré-industrialisation « verte » de la France dans un secteur qualifié de stratégique. A ce titre et comme les deux autres projets, il bénéficie par conséquent du soutien et des encouragements de l'État et des grandes collectivités. Le projet est également soutenu par la grande majorité des élus locaux, mais à condition de « ne pas répéter les erreurs commises dans les années 60 ». C'est ainsi que tous les élus des communes proches de Fos-sur-Mer ainsi que les porteurs de projets ont cosigné le 5 juillet 2023, une lettre alertant le président de la République de l'urgence à améliorer les infrastructures routières pour pouvoir relever le défi de la ré-industrialisation et de la décarbonation sur la ZIP de Fos-sur-Mer.

Hormis les élus et les services de l'État, les garants ont également rencontré une douzaine d'associations à caractère environnemental du bassin Fos/Berre. Presque toutes ont répondu à l'invitation, ce qui montre leur intérêt pour les projets et leurs concertations. La plupart des associations rencontrées voyaient l'annonce de ces projets d'un œil favorable, mais là aussi, « pas à n'importe quelle condition », ils doivent être exemplaires, non polluants et respectueux de l'environnement. D'autres associations étaient plus réservées sur ces projets. Les discussions ont porté principalement sur les thématiques communes aux trois projets, confirmant la nécessité de la coordination des trois concertations.

Les principales thématiques relevées pendant les discussions avec les parties prenantes potentielles de la concertation ont été les suivantes :

- l'alimentation en eau (brute provenant du Rhône et potable de la nappe phréatique) et les rejets (en mer) ;
- la consommation d'électricité ;
- la biodiversité (les trois sites se touchant ont a priori le même biotope) ;
- le trafic routier ;
- l'augmentation de la population induisant des besoins en logement et équipements.

Ces thématiques sont communes aux trois projets.

## L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Il convient tout d'abord de préciser que tout au long de cette phase de préparation de la concertation, tant d'un point de vue de l'élaboration du dossier de concertation que de l'élaboration du dispositif d'information et de participation lui-même, le porteur du projet H2V Marseille Fos et son équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage ont été disponibles et à l'écoute des préconisations des garants, ce qui n'a pas empêché parfois des débats contradictoires mais toujours respectueux du rôle de chacun.

Cette posture ouverte et constructive du porteur du projet et en particulier de son directeur, François Guillermet, a permis d'aboutir à un dispositif cohérent, présentant au public toutes les informations demandées par les garants. Il est décrit ci-après dans ses grandes lignes.

### • Le périmètre du projet et celui de la concertation qui en découle

Les garants ont considéré le périmètre du projet concerné par la participation du public, sur la base du L.122-1 et suivants du code de l'environnement<sup>3</sup> qui définit ses impacts environnementaux, avec notamment l'impact du cumul des incidences de H2V Marseille Fos avec les deux autres projets industriels soumis à concertation préalable au même moment et sur le même territoire (Carbon et GravitHy).

En conséquence et au vu :

- des impacts cumulés précédemment évoqués induits par les trois projets (mobilité, formation/emploi, ressource en eau et approvisionnement électrique notamment) ;
- de la cohérence du territoire de l'arrondissement d'Istres avec celui du bassin Fos-Berre ;
- des propositions recueillies par les garants lors de l'étude de contexte auprès des services de l'État, des élus et des nombreuses associations œuvrant sur le territoire ;

Deux périmètres ont été identifiés par les garants et proposés au porteur du projet puis à la CNDP :

- l'arrondissement d'Istres et ses 21 communes pour l'information et la mobilisation du public ;
- les quatre communes directement impactées par le projet, dans lesquelles ont été organisées des réunions publiques (Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Mitre-les-Remparts).



*Périmètre d'information et de mobilisation  
(source : dossier de concertation H2V)*



*Périmètre de la participation (Source H2V)*

Ces deux périmètres ont été coordonnés par les quatre garants des trois projets lors de la préparation des concertations et de leur coordination décrite ci-après.

<sup>3</sup> L'étude d'impact doit, le cas échéant, analyser l'impact du cumul des incidences du projet avec d'autres projets tels que définis au 5° e) du II de l'article R. 122-5 du code de l'environnement au titre des effets cumulés : « *Du cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés, en tenant compte le cas échéant des problèmes environnementaux relatifs à l'utilisation des ressources naturelles et des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement susceptibles d'être touchées.* »

- **Coordination des trois concertations :**

La décision CNDP du 7 juin 2023 relative au projet H2V Marseille Fos, tout comme celle du projet GravitHy à la même date, ont induit une obligation de moyens pour la préparation de ces concertations, puisque celles-ci se situent sur la même zone industrielle (« *elles [...] devront être préparées dans une logique de coordination permettant dans la mesure du possible d'aborder les sujets communs [...] et les garants veilleront à cette mise en cohérence [...].* »).

Une telle obligation de moyens n'existait pas pour le projet Carbon dans la décision CNDP du 3 mai 2023 (les saisines H2V Marseille Fos et Gravity étant postérieures à celle du projet Carbon), mais la CNDP a annoncé le même objectif pour ce projet.

Face à ce constat, les quatre garants désignés sur ces trois projets ont dès le 9 juin 2023 travaillé ensemble et à de nombreuses reprises pour préciser les thématiques communes et imaginer la façon de les mettre en débat.

Les réunions en sous-préfecture d'Istres du 29 juin puis du 4 juillet en présence de la CNDP, de tous les services de l'État concernés et des grands opérateurs publics ont permis de réaffirmer ce besoin de coordination des trois concertations à venir, en termes d'enjeux pour le territoire et de leur perception par le public. A cette occasion, les quatre garants présents ont souligné la nécessaire implication de tous les acteurs institutionnels concernés (métropole, département et région notamment), afin d'éclairer véritablement le public sur ces thématiques communes identifiées.

Pour les garants, les thématiques communes aux trois projets auraient idéalement dû être traitées de manière simultanée, avec par exemple l'organisation de réunions Carbon/H2V/GravitHy sur un thème commun donné. Malheureusement, la législation relative au futur débat territorial<sup>4</sup> découlant de la loi Industrie verte n'était pas encore applicable. De plus, il s'est rapidement avéré que les calendriers de concertation seraient disjoints, avec cependant un recouvrement partiel des concertations H2V et GravitHy.

Les garants ont proposé une approche coordonnée selon le schéma pragmatique suivant, à l'occasion de la présentation à la CNDP du projet de concertation pour le projet Carbon :

- Le plus gros employeur (Carbon, plus de 3 000 emplois annoncés) traiterait de manière plus approfondie les questions de logement et de formation professionnelle, ainsi que les impacts sur la circulation et la biodiversité (sous l'angle de la compensation), en invitant les porteurs de projet H2V et GravitHy à ces réunions thématiques.
- Les garants ont proposé des réunions communes H2V/GravitHy sur les questions d'approvisionnement en eau industrielle et d'électricité, les deux projets étant les plus gros consommateurs. Carbon serait invité à ces réunions.

Ces propositions des garants ont été approuvées par la CNDP le 26 juillet 2023.

Pour ces thèmes communs, il était essentiel que le public puisse prendre connaissance, au cours de chaque concertation, des données relatives à chacun des trois projets et de leurs effets cumulés (par exemple le nombre d'emplois ou les consommations d'eau brute).

A cet effet, les garants ont donc déterminé les données qu'il convenait de rassembler sur les trois projets en interrogeant les acteurs concernés, puis ont mis à disposition leurs réponses sur le site de la CNDP après coordination avec celle-ci (<https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravity-4495>).

---

<sup>4</sup> Lorsque plusieurs projets d'aménagement ou d'équipement sont envisagés sur un même territoire délimité et homogène au cours des huit années à venir, il peut être organisé, à la demande d'une personne publique, un débat public global ou une concertation préalable globale (extrait de la loi industrie verte). La terminologie définie dans la loi a évolué, on parle à présent de débat territorial.

Par ailleurs, les réponses à certains enjeux communs n'étant pas de la responsabilité directe des porteurs de projet, les acteurs suivants ont été interrogés :

Enjeu commun	Acteurs concernés
Ressource en eau	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Alimentation en électricité	Réseau de transport d'électricité (RTE)
Circulation routière	État, Département, Métropole, GPMM
Besoins en logement	Métropole, communes
Formation	Région
Biodiversité	Porteurs de projet, GPMM éventuellement prestataire

Pour illustration, le début de la page CNDP présentant ces données cumulées :

**VOUS ÊTES** [Citoyen](#) | [Association](#) | [Élu](#) | [Responsable de projet](#) | [Garant](#) | [Journaliste](#)

**LA COMMISSION** **COMPRENDRE** **PRENDRE PART AU DÉBAT** **ÊTRE INFORMÉ** **NOUS SAISIR**

### Pourquoi cette page ?

- Les 3 projets
- Les effets cumulés des trois projets
  - Les enjeux communs
  - Les acteurs concernés
  - Les données agrégées et les réponses apportées
- L'espace de téléchargement

## Les données agrégées et les réponses apportées

A ce jour aucune réponse n'a encore été présentée par les acteurs concernés par les différentes thématiques en réunion publique ou par écrit. Les données agrégées leur ont été transmises mi septembre 2023.

Les porteurs de projet ont parfois donné des fourchettes de valeurs. La valeur maximale a systématiquement été retenue dans les diagrammes ci-après.

**Eau**

#### Consommation d'eau brute (m³/an)

Année	Carbon	H2V	Gravity
2025	0	0	0
2026	2 500 000	0	0
2027	2 500 000	0	0
2028	2 500 000	2 000 000	3 500 000
2029	2 500 000	2 000 000	3 500 000
2030	2 500 000	5 000 000	3 500 000
2031	2 500 000	5 000 000	3 500 000

Diagramme 1

Carbon et H2V n'ont pas de données disponibles pour la période de construction (2025, 2026 et 2027). Elles sont à 0 dans le diagramme.

#### Consommation d'eau potable (m³/an)

Année	Carbon	H2V	Gravity
2025	0	0	75 000
2026	55 000	0	75 000
2027	55 000	0	75 000
2028	55 000	10 000	15 000
2029	55 000	10 000	15 000
2030	55 000	10 000	15 000
2031	55 000	10 000	15 000

Diagramme 2

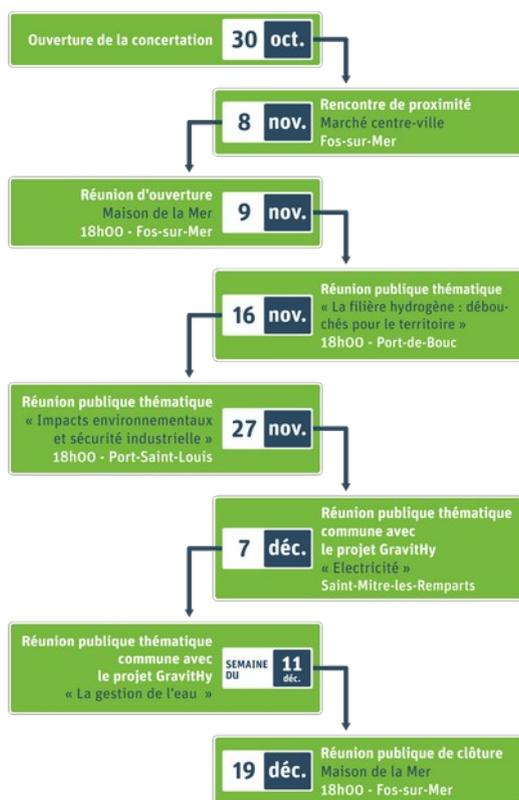
source : site Internet CNDP

## - le calendrier de la concertation

Entre l'étude de contexte mise en œuvre par les garants dès la décision CNDP du 7 juin 2023, la première réunion de travail avec le porteur de projet le 22 juin suivant et l'envoi pour validation à la CNDP du dossier de concertation et des modalités de concertation le 19 septembre suivant, il ne s'est donc passé que deux mois (si on prend en compte les congés d'été). Le calendrier propice à la préparation de cette concertation fut donc contraint.

Le calendrier public de la concertation sur le projet H2V Marseille Fos qui en a découlé a été établi par le travail des garants avec le porteur du projet, puis validé par la CNDP, en tenant compte des contraintes suivantes :

- permettre un déroulement cohérent des 3 concertations connues au moment de l'établissement du calendrier ;
- permettre la meilleure information et participation du public possible ;
- éviter les vacances scolaires.



Source : H2V

La concertation s'est donc déroulée sur presque huit semaines, du 30 octobre au 22 décembre 2023.

## - le dossier de concertation et sa synthèse

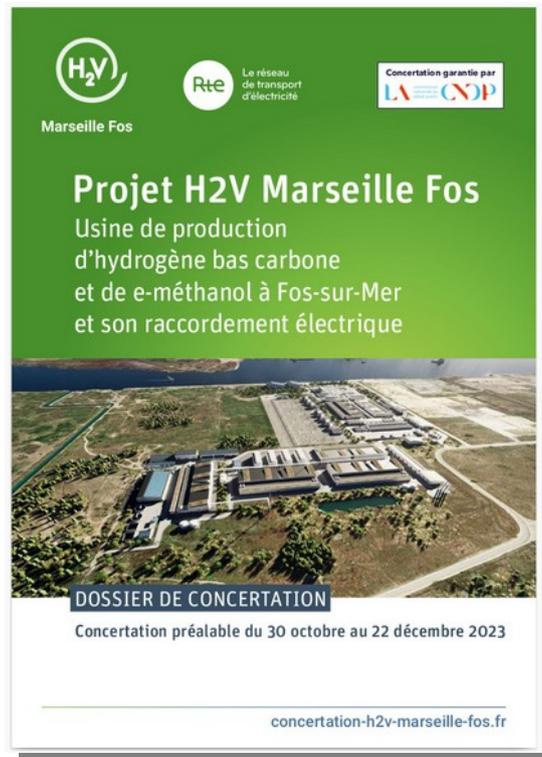
L'accompagnement du porteur du projet par les garants pour la constitution du dossier de concertation et de sa synthèse s'est passé dans de bonnes conditions.

Au-delà de la description des caractéristiques et des impacts du projet sur la biodiversité, les demandes de précisions des garants pour l'élaboration de ce dossier ont principalement porté sur :

- le modèle économique et le statut du futur exploitant ;
- une demande de présence plus importante d'éléments d'information de RTE dans le dossier, au regard notamment de la nécessaire création de la ligne 400 kV pour la phase 2 du projet ;

- les impacts du projet en phase travaux (remblai du site, emplois et trafic PL induits) ;
- la ressource en eau (prélèvements et rejets) ;
- les impacts significatifs sur l'aménagement du territoire, en particulier sur la mobilité ;
- la mise à disposition d'informations et d'études complémentaires en lien avec le projet.

Ces demandes des garants ont parfois donné lieu à quelques différences d'appréciation initiales qui ont pu être aplanies après échanges lors des réunions de travail avec le porteur du projet.



*Le dossier de concertation (source H2V)*

#### - Les modalités d'information et de mobilisation du public

L'étude de contexte avait montré que le projet H2V Marseille Fos était relativement connu des parties prenantes institutionnelles et associatives. Il restait à mobiliser le grand public sur cette concertation à venir via le dispositif suivant, élaboré avec le porteur du projet.

La concertation préalable a été annoncée 15 jours avant son ouverture, par le biais de l'information légale :

- dans la presse régionale et nationale (La Provence, Les Échos) ;
- par affichage dans les mairies des 21 communes de l'arrondissement d'Istres ;
- sur le site internet dédié à la concertation (<https://concertation-h2v-marseille-fos.fr>), avec le dossier de concertation et sa synthèse téléchargeables ;

En complément de ces annonces légales, les garants ont souhaité qu'une information plus large sur la concertation soit diffusée :

- dans les commerces des quatre communes directement concernées par les réunions publiques par le biais d'une affiche A3 (Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Mitre-les-Remparts) ;
- par un dépliant d'information doté d'un coupon T détachable, distribué dans les boîtes aux lettres de tous les habitants des quatre communes précitées qui accueilleraient les temps de participation du public ;
- par des rencontres auprès des publics les plus éloignés traditionnellement de ces processus de concertation, notamment les jeunes - directement concernés par cette ré-industrialisation sur leur territoire.

Le porteur du projet H2V Marseille Fos a proposé par ailleurs une exposition permanente à Fos-sur-Mer et une exposition itinérante pour toutes les rencontres avec le public. Il a également relayé cette information auprès des collectivités et des acteurs du territoire grâce à un « kit de communication » fourni, afin qu'elle soit relayée dans les journaux municipaux, sur les sites internet et les réseaux sociaux de ces acteurs.

Les garants ont par ailleurs demandé au porteur de projet d'organiser une conférence de presse en amont des premières réunions publiques. Celle-ci s'est tenue le 16 octobre et a permis une démultiplication de l'information pour faire savoir l'ouverture de la concertation. Cette conférence de presse a donné lieu à des articles, notamment dans la Provence et la Marseillaise.



*La conférence de presse (photo garants)*

- **Les modalités de participation du public**

Compte tenu des délais contraints entre la décision CNDP du 7 juin 2023 et le début de la concertation, le dispositif relatif aux modalités d'expression du public a été établi en parallèle de l'élaboration du dossier de consultation.

Classiquement, le public devrait pouvoir s'exprimer sur le projet soumis à concertation en :

- intervenant lors des réunions publiques et des rencontres de proximité ;
- posant des questions, formulant des avis ou des propositions sur le module questions / réponses mis en place sur le site Internet dédié et via le coupon T détachable du dépliant d'information, distribué en nombre dans les boîtes aux lettres et mis à disposition lors des rencontres en présentiel.

#### L'organisation des réunions publiques

Au vu des résultats de l'étude de contexte, de la nécessaire coordination précédemment évoquée relatives aux trois projets et des thèmes identifiés par les garants, le dispositif permettant l'expression du public a été le suivant :

- ✓ 2 réunions publiques généralistes :
  - la réunion d'ouverture le jeudi 9 novembre 2023 à la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer ;
  - la réunion de clôture le mardi 19 décembre 2023 à la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer.
- ✓ 2 réunions publiques thématiques propres au projet H2V Marseille Fos :

- une réunion sur la filière hydrogène et les débouchés pour le territoire le jeudi 16 novembre à la salle polyvalente de l'Hôtel Résidence Les Aiguades à Port-de-Bouc ;
  - une réunion sur les impacts environnementaux et la sécurité industrielle le lundi 27 novembre à la salle Marcel Pagnol de Port-Saint-Louis-du-Rhône.
- ✓ 4 rencontres de proximité :
    - sur le marché de Fos-sur-Mer ;
    - à la Mission Locale Ouest-Provence de Fos-sur-Mer ;
    - au Lycée professionnel Jean Moulin à Port-de-Bouc ;
    - devant le « Food truck » du rond-point de la Feuillane.
  - ✓ 2 réunions publiques thématiques communes avec le projet GraviHy (avec invitation des porteurs du projet Carbon) :
    - une réunion publique sur l'électricité ;
    - une réunion publique sur la gestion de l'eau.
  - ✓ Une visite du site, encadrée par le porteur de projet, a été programmée juste avant la réunion sur les impacts environnementaux et la sécurité industrielle.

Un travail important a été réalisé lors de la préparation de chaque réunion publique, tant pour le choix des intervenants que sur la structuration des déroulés. Enfin, et en accord avec le porteur du projet, quelques règles ont été établies par les garants pour la participation du public :

- Que tout le public présent aux réunions puisse participer. Comme certaines personnes ne viennent qu'à une réunion et n'ont pas forcément lu le dossier ou sa synthèse, il est nécessaire de présenter rapidement le projet à chaque réunion, généraliste ou thématique, ainsi que le rôle des garants.
- Que le temps de parole dévolu aux intervenants en tribune soit inférieur ou égal à celui des échanges avec le public.



*La réunion d'ouverture (photo garant)*

## **Le dispositif de concertation mis en place :**

---

### Information

- Annonces légales du dispositif dans les 21 communes de l'arrondissement d'Istres et dans la presse (La Provence et les Echos).
- Affiche A3 apposée dans tous les commerces des quatre communes du périmètre proposant des réunions d'échange.
- Site internet dédié, proposant dossier de concertation, sa synthèse et les diverses études complémentaires identifiées par les garants.
- Dépliant d'information avec carte T détachable distribué dans les boîtes aux lettres des 4 communes directement concernées et mis à disposition lors des différentes rencontres.
- Relais de l'information par les municipalités et les institutionnels concernés : journal et affichage municipal, site internet et réseaux sociaux.
- Expositions permanente en mairie de Fos-sur-Mer et itinérante dans tous les lieux de rencontre avec le public.
- Conférence de presse en amont des réunions publiques pour démultiplier l'information diffusée.

### Participation

---

- 6 réunions publiques dont 4 thématiques sur les sujets identifiés par les garants
- 4 rencontres de proximité
- 1 visite du site
- 1 site Internet avec module de questions / réponses

## Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

### Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dossier d'information a été publié dans les délais légaux, la mise en ligne étant effective au 15 octobre 2023. On notera que la fréquentation du site internet a été constante dès cette date. La conférence de presse organisée le 16 octobre a probablement contribué à démultiplier cette information en amont des réunions publiques.

Le dossier de présentation et sa synthèse étaient facilement accessibles tout au long de la concertation, à la fois sous format numérique et sous format papier. Tout en tenant compte de la campagne d'affichage dans les commerces et de la distribution du dépliant d'information dans les boîtes aux lettres des habitants des quatre communes directement concernées, les garants estiment après coup qu'il aurait été pertinent de compléter ces modalités d'information par une campagne d'information plus volontariste sur les réseaux sociaux utilisés par le plus grand nombre. Pour autant, il est important de noter que les porteurs de projet ont mené des actions de proximité pour informer et inviter à participer aux réunions publiques (réunions de proximité sur le marché de Fos-sur-Mer et devant l'entrée de la zone industrielle pour ses salariés notamment). Près de 120 personnes ont pu être ainsi informées du projet et de la concertation.

Malgré le travail de coordination effectué par les garants, il est à noter que la multiplication de ces réunions de concertation sur les trois projets - à la même période, a pu frustrer certains participants qui ne pouvaient analyser toute l'information disponible ( « *On n'arrive pas à suivre ce rythme. Et du coup, ça impacte réellement le côté démocratique ou le côté ouvert au public (...). Voilà, on est dans la précipitation (...) au détriment du public qui est quand même l'objet numéro un de ces concertations.* »

Nonobstant cette remarque, le public a pu disposer globalement d'informations claires et complètes au regard de l'état d'avancement du dossier. Les garants constatent que les porteurs de projet ont complété certaines données en cours de concertation, répondant ainsi aux demandes émises par les participants ou par les garants. Certaines contributions ont relevé l'absence de résultats des études permettant d'objectiver l'impact du projet sur le territoire à ce stade des échanges. C'est un problème récurrent lors des concertations préalables, compte tenu de l'état d'avancement des projets en amont de l'enquête publique, ces informations ne sont souvent pas disponibles à ce stade.

Conformément à l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement, le public a pu disposer d'informations relatives aux caractéristiques du projet, à ses enjeux socio-économiques et à ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Certains sujets ont été toutefois traités inégalement et font l'objet de recommandations dans le cadre de ce rapport.

La dimension technique du projet et sa complexité ont soulevé parfois des difficultés de compréhension chez certaines personnes. Les garants constatent que les porteurs de projet ont su adapter leurs propos et leurs présentations lors des réunions pour répondre à cette problématique.

Les porteurs de projet ont su mobiliser des expertises complémentaires pour présenter certains sujets. L'apport de ces personnes ressources a permis d'aller plus loin dans le partage d'information. Notons ainsi la participation de la plupart des institutionnels concernés, avec en particulier l'apport majeur du GPMM qui a été très présent tout au long de cette concertation et ouvert à l'échange d'informations en toute transparence.

Au regard de ces différents points d'analyse, considérant les avis du public qui dans leur grande majorité retiennent l'effort réalisé par les porteurs de projet pour livrer une information précise et de qualité, les garants estiment que le droit de l'information a été respecté, et que les publics les plus directement susceptibles d'être impactés par le projet ont pu disposer d'une information complète et transparente.



*L'équipe technique des réunions (photo garants)*

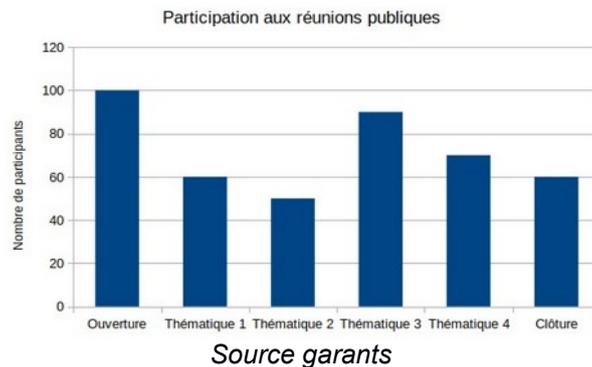
## **Le droit à la participation a-t-il été effectif ?**

La réunion publique de lancement a été l'occasion de réunir des publics très différents (100 participants) et de poser le cadre de la concertation et des principaux thèmes qui allaient ensuite être approfondis. Concernant la place des représentants institutionnels très présents lors de cette réunion, elle a été diversement commentée et appréciée.

Lors des réunions suivantes, il est à noter que plusieurs participants ont formellement interpellé les garants par courriers et contributions concernant des divergences sur la place prise par certains lors des échanges. Ces quelques retours sont nuancés par d'autres qui relatent un climat globalement apaisé dans lequel ont pu se dérouler les réunions publiques (430 participants au total).

*Verbatim tiré de la réunion de clôture : « Je voudrais juste faire une remarque par rapport à la qualité des porteurs de projets et de tous ceux qui ont présenté et participé à plusieurs de vos réunions et j'ai trouvé un climat très apaisé ici. On sent qu'il y a une culture de la concertation, qu'il n'y a peut-être pas dans d'autres territoires. »*

Lors de ces temps d'échange, les associations du bassin Fos-Berre étaient très présentes et l'on peut noter également la présence d'acteurs issus du monde économique ainsi que de quelques personnes mobilisées à titre individuel. Les garants avaient demandé au porteur de projet que, lors de ces réunions publiques, de ne pas grouper les questions et que les temps d'échange avec le public représentent au moins la moitié de la durée de la réunion. Ainsi, toutes les personnes qui souhaitaient poser une question ont pu le faire dans de bonnes conditions.



Le site internet a permis de donner plus largement la parole à d'autres publics : notons ainsi que les contributions et avis déposés sur le site internet (412 visiteurs différents, sur 1252 sessions, soit environ 3 visites /internaute) témoignent de la participation d'habitants des communes alentours. On peut également noter que beaucoup d'utilisateurs du site internet sont extérieurs à l'arrondissement d'Istres (notamment Paris et Lyon), ce qui suggère un intérêt pour le projet de la part des acteurs économiques et professionnels du monde de l'énergie et du transport.

Malgré le rythme soutenu des temps d'échange sur les trois projets précédemment évoqués, les garants constatent que le format et la teneur des réunions proposées ont répondu aux attentes des participants, la dimension à la fois informative et contributive ayant été appréciée. Force est de constater que les parties prenantes se sont impliquées dans la durée, en participant la plupart du temps à l'ensemble des rendez-vous programmés, et en prenant une part active dans les échanges. Cela a donné lieu à des discussions nourries, parfois prolongées au-delà des déroulés de réunion imaginés en amont. Les publics présents ont ainsi pu participer effectivement à la concertation, en contribuant par leurs questionnements, interpellations et propositions, à alimenter la réflexion commune sur ce projet.

Le faible taux de participation du grand-public (+/- 1% des habitants des quatre communes correctement informés) est un constat fréquent dans ce genre de processus de concertation institutionnel, mais peut aussi ici s'expliquer par l'éloignement des zones d'habitation du site pressenti pour l'implantation du projet. Les aires urbaines les plus proches du site, celles de Port-Saint-Louis et de Fos-sur-Mer, sont en effet à plus de 5 kilomètres à vol d'oiseau. La lassitude due aux multiples concertations et débats publics qui ont concerné le territoire ces dernières années a peut-être joué aussi.

Les formats de réunion ont été correctement pensés, avec l'appui de l'équipe d'assistance à maîtrise d'ouvrage spécialisée qui a apporté une réelle plus-value dans la tenue de ces temps d'échange.



*Des réunions tous publics... (photo garants)*

La visite sur le site programmée en amont de la réunion sur les impacts environnementaux, a permis de visualiser différemment les enjeux depuis le terrain, notamment ceux de biodiversité. Ce temps fut à la fois dynamique et convivial, permettant d'entremêler les registres formels et informels d'échanges. Cette visite de site a donc été propice à la rencontre avec l'écologie et permis des échanges fructueux dans un cadre moins formel que celui des réunions publiques.



*La visite du site (photo garant)*

En conclusion, les garants constatent que le dispositif a permis d'avancer sur un certain nombre de sujets pendant la concertation, repris en synthèse dans la partie suivante du présent bilan. Le droit à la participation a donc été effectif.

Néanmoins, quoi qu'il en soit de la transparence affichée par les porteurs de projet, il est important de souligner le poids historique de l'industrialisation du territoire, évoqué tout au long de la concertation, qui constitue sur le plan environnemental, économique et social, un enjeu encore palpable (verbatim lors de la réunion d'ouverture : « (...) *Ce territoire de Fos-sur-Mer, dans le passé, a été sacrifié pour l'industrie* »).

Si toutes les parties ont constaté une nette amélioration du dialogue, il n'en reste pas moins que l'arrivée d'un nouveau projet alimente une certaine défiance vis-à-vis du porteur de projet : au travers des mots, l'expression des publics traduit un sentiment ambivalent, entre une volonté de contribuer positivement à la réflexion pour avoir un poids dans la décision, et le sentiment parfois que la concertation s'apparente à un palliatif visant surtout à rassurer les habitants.

## Quelques chiffres clefs de la concertation :

- 21 524 dépliantés d'information distribués, 200 affiches apposées dans les commerces
- 430 participants au total sur les 6 réunions publiques
- 120 personnes sensibilisées lors des rencontres de proximité
- 89 exemplaires du dossier de concertation distribués et 76 téléchargés
- 1252 visites du site internet par 416 utilisateurs différents, de 0 à 30 consultations par jour
- 34 apports écrits : 19 questions / 15 avis ou contributions (22 en ligne et 12 par carte T)



Les kakémonos H2V exposé pendant la réunion du 27/11/23 à Port-Saint-Louis (photo garant)

## Synthèse des arguments exprimés

### La concertation

La concertation elle-même a été controversée. Le principal reproche, déjà formulé pour la concertation Carbon, a été son rythme trop rapide et la concomitance partielle avec la concertation GravitHy : *« On n'arrive pas à suivre ce rythme. Et du coup, ça impacte réellement le côté démocratique ou le côté ouvert au public, en tout cas de ces réunions de concertation. Voilà, on est dans la précipitation, je peux éventuellement le comprendre, mais ce n'est pas une raison pour que la CNDP se plie à cette précipitation au détriment du public qui est quand même l'objet numéro un de ces concertations. »*

Le nombre très important de concertations et de débats publics sur le territoire induit une certaine lassitude, exprimée ainsi par un élu : *« Quoi vous dire au bout de la 10<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> réunion de concertation et avant les douze, quatorze, quinze, vingt autres réunions de concertation ? Si ce n'est toujours se dire exactement la même chose. »*

L'état d'avancement du projet a été jugé insatisfaisant par certains, n'hésitant pas à afficher la contradiction de leurs souhaits : *« Mais on n'a pas forcément le sentiment, en tout cas, que le projet est bien ficelé, bien avancé, alors c'est intéressant puisqu'on est en phase de concertation. Mais d'un autre côté, on se pose quand même beaucoup, beaucoup de questions. »*

Un représentant d'association a demandé que les verbatims des réunions soient publiés sur le site Internet de la concertation. Le porteur de projet, en concertation avec les garants a répondu favorablement à cette demande ; les verbatims de toutes les réunions sont téléchargeables sur le site de la concertation.

Enfin, aucun reproche n'a été noté à l'encontre du porteur de projet qui a su s'adapter à l'exercice de la concertation à la satisfaction générale : *« Et H2V en tout cas, s'est parfaitement prêté à cet exercice avec un style qui lui est propre et que j'ai trouvé plutôt agréable et de bonne tenue. »* La qualité de la concertation a été soulignée par un élu : *« Je voudrais juste faire une remarque par rapport à la qualité des porteurs de projets et de tous ceux qui ont présenté et participé à plusieurs de vos réunions et j'ai trouvé un climat très apaisé ici. On sent qu'il y a une culture de la concertation, qu'il n'y a peut-être pas dans d'autres territoires ».*



La réunion de clôture (photo garants)

### L'opportunité du projet et ses objectifs affichés :

Au niveau national, le projet présenté à la concertation s'inscrit dans un contexte d'accélération de la transition énergétique souhaitée par le gouvernement via la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC).

Pour le porteur de projet, ce projet H2V Marseille Fos poursuit les deux objectifs suivants : alimenter en hydrogène bas carbone les industries jusqu'ici les plus émettrices en CO<sub>2</sub> de la zone industrialoportuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer et développer des solutions propres pour le transport maritime, avec la production de carburants de synthèse.

La question de l'opportunité du projet, qui doit être portée au débat dans le cadre des concertations préalables selon le code de l'environnement, a bien été abordée dans le débat. Sur le territoire, H2V Marseille Fos est perçu comme un projet participant à la ré-industrialisation « verte » de la France dans un secteur qualifié de stratégique.

Quelques réserves ont été émises (« La production d'hydrogène ne doit donc pas devenir un facteur de développement, ou à tout le moins, de maintien, des filières pétrochimiques » ou encore « Notre association considère que dans le contexte actuel et du point de vue de l'urgence climatique et de la justice sociale le projet H2V rajoutera un effet aggravant. »), le point de vue des parties prenantes sur l'opportunité du projet et ses objectifs peut être résumé de la façon suivante :

- Un citoyen : « En fait, je salue l'ambition de ce projet. »
- Des associatifs : « On a en face de nous des projets qui nous paraissent aller dans le bon sens. On nous parle de décarbonation, on nous parle d'amélioration et de nouvelles technologies. Moi je dis bravo là-dessus ! Bravo, bravo et continuons. »
- Un élu lors de la réunion d'ouverture : « Ce dont on parle, ce n'est pas de consommation d'énergie, c'est au contraire produire une énergie propre, une énergie verte. (...). C'est un

*petit projet par rapport aux 42 600 emplois qui tournent autour des activités du Grand Port Maritime de Marseille, (...) et pourtant c'est un projet qui est clé, (...) celui de la décarbonation de l'industrie sur ce territoire. C'est ce qui va permettre de faire en sorte que des grands sites industriels changent totalement leur process de production et qu'on sorte effectivement d'une situation où il y a des pollutions et des risques sanitaires (...). C'est un aussi enjeu de souveraineté. (...) En 40 ans, on a perdu 18 points de PIB sur l'industrie (...) Enfin, c'est aussi un enjeu de nouvelle mobilité ».*

## **Les caractéristiques du projet et ses enjeux socio-économiques :**

- **L'emploi**

L'emploi a été abordé lors de la réunion thématique du 16 novembre. Le porteur de projet a décrit en détail les besoins, en quantité et en qualité. Cette thématique n'a suscité que des demandes de précisions, y compris de la part des lycéens lors du débat mobile :

- « *Ce projet est sympa. A mon avis il y aura plus d'emplois que ce qui est annoncé. »*
- « *Si je veux travailler pour vous, je dois faire des études jusqu'à quel niveau ? »*

- **Le captage du CO<sub>2</sub>**

Le CO<sub>2</sub>, nécessaire pour la fabrication du e-méthanol, a été source de plusieurs interrogations de la part du public :

- « *Je n'ai aucune notion de comment vous allez vous y prendre pour capter ce CO<sub>2</sub> auprès des entreprises, et là, ça nous intéresse de savoir comment vous allez faire. Ce qui nous intéresse aussi de savoir si c'est déjà des contrats ou des accords que vous avez prévus avec les entreprises ».*
- « *Il n'est pas fait mention une seule fois de l'apport de CO<sub>2</sub> nécessaire au e-méthanol. »*

Le porteur de projet a apporté les réponses, le CO<sub>2</sub> sera acheté à des entreprises avec lesquelles il est déjà en discussion et transporté par des canalisations (« pipes »).

Certains trouvent séduisante cette idée de récupérer du CO<sub>2</sub> pour en faire des biocarburants, d'autres pensent que ce n'est pas vertueux : « *Au lieu de partir dans l'atmosphère, ils vont être convertis en e-méthanol ou en autre chose, mais in fine ils vont être brûlés dans les moteurs soit des bateaux, soit des avions. Ils vont se retrouver quand même dans l'atmosphère ».*

## **Les impacts environnementaux et la sécurité industrielle du projet :**

- **La biodiversité**

Suivant une proposition des garants, une visite du site pressenti pour le projet a été organisée par le porteur de projet. La présence d'un écologue a permis aux participants de s'initier aux complexes enjeux de la biodiversité.

Selon les points de vue, la biodiversité du site pressenti est considérée d'intérêt moyen ou fort. L'écologue l'a résumé ainsi : « *Le projet actuel à l'étude est ici, à peu près, dans une zone à enjeux globalement modérés ou en tout cas des enjeux qui sont globalement plus faibles qu'ailleurs. »*

Les recensements des espèces protégées et leurs habitats n'ont pas fait débat pendant les réunions publiques ou sur le site Internet de la concertation, cependant une contribution écrite sur le site considère que les informations délivrées par le porteur de projet sont très insuffisantes : « *La synthèse des relevés flore, pourtant essentielle afin d'évaluer la richesse biologique des communautés végétales et donc des habitats, est absente. Ce défaut d'information sur un des éléments majeurs de la concertation entache celle-ci d'un vice rédhibitoire<sup>5</sup>. »*

---

<sup>5</sup> Lors de la réunion du 27 novembre 2023, l'écologue mandaté par H2V a présenté notamment la synthèse des relevés flore. Le document correspondant a été mis en ligne sur le site de la concertation.



*Myosotis bleu et saladalelle, espèces protégées présentes sur le site du projet (source Ecomed)*

Les compensations<sup>6</sup> furent le sujet relatif à la biodiversité le plus débattu. Une certaine unanimité s'est dégagée pour demander que les compensations soient locales et matérielles :

- « J'aimerais que vous compreniez bien que notre souhait, dans notre association, n'est pas que ce [la compensation] soit dans la zone verte du GPMM, c'est dans la zone verte du GPMM bassin Ouest et particulièrement Fos. Je souhaite que les compensations viennent sur le territoire d'implantation du projet, vraiment très localement. »
- « Il serait normal que toutes les mesures compensatoires restent sur ce territoire. »
- « Moi, j'ai connu, par exemple, des associations, je ne les citerai pas ici, qui n'étaient faites que de chercheurs et qui ont obtenu, en disant « attention, on n'est pas d'accord avec ce projet » le financement d'études. C'est-à-dire qu'ils nous ont remis, pour 100 000 euros, un petit document de quatre pages où ils ont étudié le lézard [...] par exemple. Voilà en quoi consistait la compensation, ça a été de payer le salaire d'un chercheur pendant deux ans. »

Le porteur de projet et le GPMM ont précisé que les compensations pour le projet H2V Marseille Fos devraient pouvoir se faire majoritairement localement :

- « Dans l'absolu, à l'échelle de tous les projets que nous avons dans le tuyau, sur les 1 000 hectares artificialisables, on sait que la compensation sur le domaine du port va être réalisable en grande majorité, mais pas en totalité. »
- « Précision sur la compensation : on fonctionne par cercles concentriques. C'est-à-dire : on va essayer de compenser le plus proche de la parcelle. Simplement les parcelles qui sont éligibles et la compensation doivent quand même être plutôt favorable en termes de sols. »

- **L'eau (prélèvements et rejets)**

L'eau n'a pas été un sujet de préoccupation majeur des participants à la concertation, contrairement à ce qui avait été pressenti lors de sa préparation. Lors de la réunion commune H2V/GravitHy du 11 décembre le GPMM a présenté la gestion des eaux industrielle et potable ; les entreprises présentes sur la zone Industriale-portuaire ont en effet l'obligation de se fournir auprès du GPMM.

Les deux porteurs de projet ont présenté et justifié leurs besoins en eaux (potable, industrielle et de mer), les mesures de réduction des consommations qu'ils comptaient mettre en œuvre. H2V a en outre précisé qu'ils étudiaient la possibilité d'utiliser de l'eau de mer pour le refroidissement de leurs électrolyseurs en remplacement de l'eau industrielle.

Ces présentations n'ont suscité principalement que des demandes de précisions. Une discussion s'est instaurée sur la possibilité de refroidir les installations d'H2V par de l'eau de mer au lieu d'eau industrielle. Les deux solutions présentent des avantages et inconvénients. Il est en effet nécessaire

<sup>6</sup> La séquence ERC (Éviter/Réduire/Compenser) s'applique aux impacts sur la biodiversité. Une fois que les mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet ont été mises en œuvre, il faut compenser les impacts résiduels. Les mesures de compensation peuvent notamment être des réintroductions et/ou des restaurations d'habitats d'espèces dérangées ou détruites par le projet sur d'autres terrains. Dans des cas très particuliers des financements d'études ou de projets peuvent aussi être envisagés.

de traiter l'eau de mer pour empêcher la prolifération d'organismes tels que les moules dans les circuits de refroidissement, alors qu'il semblerait que ce ne soit pas le cas pour l'utilisation d'eau industrielle pour le refroidissement. Deux personnes ont signalé qu'une entreprise sur la ZIP utilisait un système de traitement à base de biopolymères qui pourrait éviter l'utilisation de chlore pour traiter l'eau de mer. A la fin de la concertation, le sujet reste ouvert, H2V ayant annoncé que les études de ces deux solutions n'étaient pas encore terminées.

D'autres pistes d'optimisation ont été évoquées, notamment l'utilisation de l'eau traitée par la station d'épuration du GPMM ou la réutilisation des eaux industrielles d'autres usines de la ZIP.



*Le barrage en aval de la prise d'eau du GPMM qui régule le débit du canal et empêche la remontée d'eau salée (photo garants)*

Quelques personnes se sont inquiétées de la disponibilité de la ressource à long terme en mettant en avant les prévisions de baisse du débit du Rhône due au changement climatique. Selon le GPMM, cette baisse ne remettrait pas en cause les possibilités de pompage pour les besoins de la ZIP, tant les marges sont importantes.

Dans une contribution écrite sur le site Internet de la concertation une association propose de rejeter l'eau douce de refroidissement dans la roubine<sup>7</sup>, « l'eau aurait ainsi le temps de refroidir, si sa température est supérieure à celle des eaux libres, et n'impacterait pas le milieu marin par un déversement d'eau douce supplémentaire ».

- **Le chantier**

Les impacts du chantier n'ont été que peu discutés lors des réunions publiques. Les transports routiers liés au chantier ont suscité quelques échanges, notamment ceux des remblais : « Ces deux éléments [surface concernée et densité du remblai] influencent directement le nombre de rotations des poids-lourds qui alimenteront les chantiers, les émissions liées à ce trafic et l'empoussièrement durant des travaux. La nature du matériau qui sera retenu interroge aussi et particulièrement l'utilisation de mélanges incorporant des mâchefers d'incinération de déchets non dangereux (MIDND) ou du laitier. »

- **Les risques**

Le risque lié à l'hydrogène a été au centre des échanges avec en corollaire le manque de recul sur ces nouvelles technologies :

<sup>7</sup> canal créé pour les besoins des activités humaines, il sert au drainage des eaux ou à l'irrigation. Une roubine traverse le site du projet Carbon, donc très proche de celui d'H2V.

- « On a très peu de recul sur ce sujet, que ce soit en transport, en stockage. On n'est pas à l'abri du tout dans les mois qui viennent, dans les années qui viennent, de graves accidents sur la question de ce gaz qui va s'échapper. »
- « Est-ce qu'il y a un effet vieillissement sur les installations ou pas ? »
- « L'hydrogène est le gaz le plus inflammable et le plus léger, capable de s'échapper presque n'importe où, notamment au sein des installations de production, lors de son transport, lors du ravitaillement des véhicules ... »
- « Donc moi, ce que je dis, c'est qu'il faut que les nouveaux industriels qui s'installent fassent très attention en matière de prévention, de maintenance des installations pour éviter les problèmes ».

La DREAL est intervenue pour rappeler l'aspect réglementaire de la gestion des risques et les obligations de démonstration de la maîtrise des risques par le porteur de projet. La propagation des conséquences d'un accident sur une autre installation (« effet domino ») a également été évoquée, la DREAL précisant qu'il n'y a pas d'obligation stricte à ce que les conséquences d'un accident soient contenues dans le périmètre de l'établissement. Mais il est préférable qu'elles le soient, ne serait-ce que parce que cela simplifie la démonstration de sûreté.

Le classement Seveso seuil haut du projet dû aux stockages de l'hydrogènes et de produits dangereux n'a pas donné lieu à des échanges notables.

### Les impacts sur l'aménagement du territoire :

- **Le transport**

Les infrastructures routières et plus largement les transports ont été, de loin, le sujet le plus abordé de la concertation, que ce soit lors de chaque réunion publique ou sur l'espace de dialogue du site Internet.

Le porteur du projet admet lui-même qu'en la matière, « la situation est critique, mais l'impact du projet serait réduit. »

La très grande majorité des intervenants se plaint des conditions de circulation sur l'A55 (Martigues / Port-de-Bouc), la N568 (Port-de-Bouc / Fos-sur-mer / vers Arles), la N569 (Fos-sur-mer / Istres / Miramas) et la RD268 (Fos-sur-mer / Port-de-Bouc). La Métropole a quantifié le sujet : 100 000 déplacements tous les jours sur cette Zone industrialoportuaire, dont 91 % de véhicules particuliers seuls, 3 % par du covoiturage et 1 % par bus.



Source Géoportail

Outre le débat sur la l'efficacité ou non de créer ou d'aménager de nouvelles infrastructures routières, le constat de tous les participants à la concertation fut unanime :

- « Le réseau routier actuel présente un taux d'accidents deux fois supérieur au taux de référence pour ce type de voies, notamment sur la RN 569 et 568 Nord. Le fort taux de poids lourds contribue à expliquer la gravité des accidents. »
- « L'implantation des projets H2V, Carbon et Gravithy ne doit en aucun cas devenir un facteur d'accroissement des mobilités carbonées. »

- « [Notre association] émet un avis favorable sur la production d'hydrogène et de e-méthanol pour améliorer la qualité de nos industries aujourd'hui qui en ont bien besoin, mais tire la sonnette d'alarme en ce qui concerne le réseau routier si il reste dans cet état. »

L'État a été interpellé sur cette thématique tout au long des réunions publiques (« L'État doit réaliser un effort pour mettre en place un réseau routier qui soit convenable et avoir une desserte portuaire qui soit digne de ce nom. »). Conscient de la situation (« oui à une transition industrielle positive, mais à condition qu'on rattrape le retard en infrastructures et notamment sur les routes. »), le sous-préfet d'Istres a assuré que la liaison Martigues–Port-de-Bouc serait le premier projet régional proposé par l'État pour 2023-2027. La signature du volet mobilités du Contrat de Plan État–Région (CPER) signé juste avant la réunion de clôture a permis d'apporter de premières réponses à cette situation, même si un avenant reste nécessaire pour boucler le financement de cette liaison, avec un début de travaux annoncé à l'automne 2024.

La métropole a également précisé qu'un groupe de travail mis en place depuis 2020 dans le cadre du Plan local des Mobilités (PLM) de la Métropole sur le secteur, « étudiait plusieurs pistes au niveau des transports en commun et du covoiturage ».

Mais beaucoup de participants aux réunions restent sceptiques. D'autres mettent en cause la viabilité des projets sur la ZIP, tant que les problèmes de circulation ne seront pas résolus. Même si les participants à la concertation reconnaissent que ces problèmes de circulation ne sont pas de la responsabilité du porteur de projet, ils considèrent que, de fait, cela amplifiera la situation.

En réponse à cette situation, le porteur de projet s'est engagé à co-construire le plan de mobilité de ses salariés, à étaler la phase travaux pour diminuer le trafic des PL et à rechercher un report modal vers les flux maritimes pour diminuer ses trafics induits.

Cette annonce de l'État sur la signature du CPER en fin de concertation, tout comme les engagements de la Métropole et du porteur du projet pour ce qui le concerne, ont été jugés recevables et aller dans la bonne direction, mais n'ont pas fait changer d'avis le public.

- **L'approvisionnement électrique**

Dès les premières rencontres avec les parties prenantes de la concertation, l'approvisionnement en électricité de la future usine a été identifié comme un thème important, à clarifier et à débattre.

Le sujet, à la fois complexe et porteur d'inquiétudes, méritait une réunion thématique. Cette réunion était commune aux projets H2V et Gravithy, avec la présence d'un représentant de Carbon.

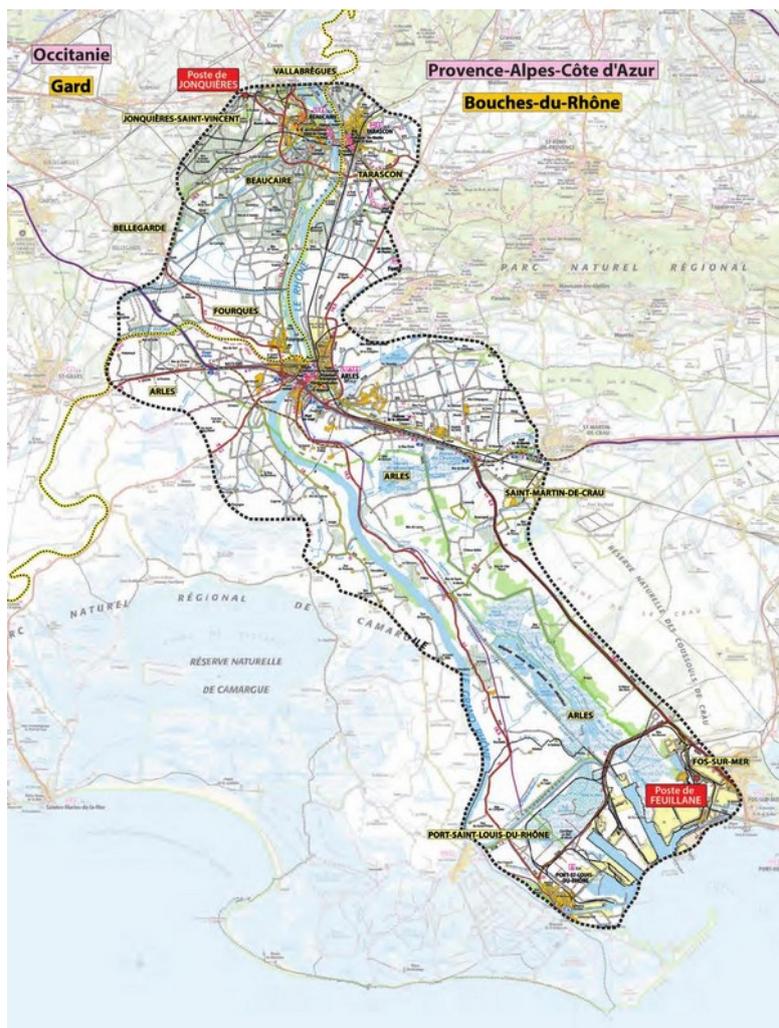


*Le poste RTE de 225 KV qui alimenterait H2V Fos Marseille pour la première phase*

RTE a annoncé lors de cette réunion que les besoins futurs en électricité de la région de Fos-sur-mer représentaient 5 à 6 000 MW, prenant en compte les trois projets soumis à concertation, mais également tous les autres besoins industriels recensés par RTE, ainsi que l'accroissement prévisible des besoins domestiques. Le problème est donc beaucoup plus global que le seul cas de H2V Marseille Fos.

Toujours selon RTE, la couverture de ces besoins ne pourrait se faire qu'en renforçant le réseau existant et en ajoutant une nouvelle ligne aérienne 400 kV entre les postes de Jonquières-St-Vincent (près de Nîmes) et un nouveau poste à créer près de Fos-sur-mer.

Ces informations données par RTE en réunion ne figuraient pas dans le dossier de concertation.



Aire d'étude du projet de la nouvelle ligne 400 kV (source RTE)

Les réactions à ces annonces ont été partagées, certains s'interrogeant sur l'obligation d'une ligne aérienne : « Vous n'envisagez rien d'autre que de faire une ligne aérienne. Et c'est dramatique. », d'autres considérant que cette ligne est un mal nécessaire : « Si on veut décarboner, la ligne 400 000 volts s'impose à nous, c'est une évidence. », « Alors, nous sommes des grands garçons, a priori intelligents, mettons-nous autour de la table et essayons d'étudier le tracé qui pénalisera le moins les territoires à traverser. »

Les impacts environnementaux de cette ligne ont été débattus, notamment car elle devrait traverser de nombreuses zones naturelles de grand intérêt (Crau et Camargue) :

- « La ligne à très haute tension va traverser plusieurs parcs naturels et des zones extrêmement riches et extrêmement importantes au niveau de la biodiversité. Enfin, ça me paraît indispensable de l'enterrer, au moins sur ces tracés-là. »
- « La construction de la ligne THT constitue ainsi un des effets indirects du projet H2V, effets qu'il est aujourd'hui nécessaire d'analyser dans toute étude d'impact réalisée. »

Le risque industriel lié à la nécessité de cette nouvelle ligne 400 kV a également été mis en évidence : « il y a une grande méfiance à avoir sur la réalisation de ces projets, du fait justement de ce cordon ombilical <sup>8</sup>[la ligne 400 kV] qui risque de ne pas être au rendez-vous. »

La provenance de l'électricité a également été débattue, ainsi que sa disponibilité :

- « Il y a un mot qui a l'air d'être tabou et quand je vais le dire, tout le monde va se retourner, c'est le mot nucléaire. Parce que décarboner, c'est l'électricité nucléaire. Là, on va pomper à peu près l'équivalent d'un réacteur. Je me demande s'il n'y a pas un risque. »
- « cela correspondrait à 3 à 10 réacteurs nucléaires de 900 MWe, comment comptez vous assurer un approvisionnement bas-carbone et en ENR sur ces chiffres pharaoniques ? »
- « À quel prix vous allez pouvoir trouver et garantir une électricité compétitive pour rendre votre projet compétitif ? »
- « Votre ambition de faire intervenir un tiers ENR et deux tiers décarbonés, c'est exactement la proportion du marché français. »

Dans une contribution publiée sur le site de la concertation, une association a émis un avis défavorable sur le projet, notamment car une partie de l'électricité utilisée pour produire l'hydrogène serait d'origine nucléaire.

RTE et les garants ont rappelé que le projet de ligne 400 kV faisait réglementairement l'objet d'une concertation avec les parties prenantes (concertation dite Fontaine) et serait aussi soumis à concertation publique prochainement (concertation sous l'égide du Préfet des Bouches-du-Rhône). Celle-ci permettra d'approfondir les sujets esquissés lors de la réunion commune, notamment la nécessité selon RTE de réaliser une ligne entièrement aérienne. A la fin de la concertation H2V, les modalités pratiques de participation à la concertation ouverte au public sur la ligne 400 kV n'étaient pas encore déterminées.

## Évolution du projet résultant de la concertation et engagements du porteur de projet

Les caractéristiques et les objectifs de la phase 1 du projet ont évolué durant la phase de préparation de la concertation avec une réorientation des débouchés commerciaux du site de production vers le transport maritime, via l'ajout d'une unité de production de e-méthanol.

Le projet n'a pas évolué pendant la concertation. A la date de la rédaction de ce bilan, le porteur de projet n'a pas encore tranché entre l'eau de mer et l'eau industrielle pour refroidir les électrolyseurs.

Durant la réunion de clôture, le porteur du projet a souligné que « sur le fond, c'est-à-dire la production d'hydrogène et les besoins de celui-ci pour l'industrie et l'économie locale, (son) projet est véritablement conforté », mais que durant cette concertation, des arguments exprimés par le public en termes d'impact du projet sur l'environnement et sur l'aménagement du territoire étaient légitimes.

H2V a pris des engagements lors de la réunion de clôture de la concertation :

**Co-construire des plans de mobilité avec les salariés.** Le porteur de projet ne souhaite pas définir des solutions aujourd'hui, mais pendant la phase de construction, de manière à ce qu'elles soient opérationnelles dès la mise en service de l'installation. H2V espère que cette co-construction puisse se faire en lien potentiellement aussi avec les autres porteurs de projet.

---

<sup>8</sup> Le projet GravitHy ne pourrait pas fonctionner à pleine puissance sans cette nouvelle ligne 400 kV ; la première phase du projet Marseille Fos (2 électrolyseurs + la production de e-méthanol) peut s'en passer mais pas la seconde.

**Réduire l'impact de la construction de l'usine sur le trafic routier par :**

- l'étalement des travaux qui permettrait d'éviter une concentration sur des pics aigus de trafic de poids-lourds ;
- l'utilisation du fluvio-maritime pour le transport des matériaux.

**Réaliser les compensations pour la biodiversité perdue en priorité dans la ceinture verte de la ZIP**

**Être un acteur moteur de la construction d'une filière locale de l'hydrogène**, notamment avec les acteurs de formation locaux

**Poursuivre la concertation jusqu'à l'enquête publique et au-delà, notamment par :**

- le maintien et la mise à jour du site internet de la concertation jusqu'à l'enquête publique au moins ;
- des communications aux collectivités et au public sur les évolutions du projet (par exemple avec une newsletter destinée aux personnes qui ont laissé leurs coordonnées dans le cadre des réunions de concertation) ;
- la poursuite des rencontres avec le public, avec des modalités de réunions thématiques ou sur le projet en synergie avec les démarches de concertations futures (débat territorial) ;
- la coordination avec les instances qui existent déjà, telles le SPPPI, le Lab territorial.

H2V s'engage à revenir vers le public pour faire la synthèse des évolutions et pour apporter les réponses qui n'ont pas pu être données pendant la concertation. Le bilan des plus et des moins environnementaux, demandé par une association, pourra être fait exhaustivement dans le cadre de l'étude d'impact.

Enfin, lors d'une réunion de la concertation Carbon, H2V avait pris l'engagement de mettre à disposition les études faune-flore.



Rencontre au lycée de Port-de-bouc  
(photo H2V)



Rencontre au marché de Fos-sur-mer (photo H2V)

Concernant la ligne 400 kV, nécessaire pour la phase 2 du projet, l'État et RTE se sont par ailleurs engagés à ce que la concertation publique sous l'égide du préfet, prévue début 2024, soit l'occasion de débattre de ses impacts environnementaux et paysagers, ainsi que de toutes les alternatives au projet de ligne aérienne présenté à ce stade par RTE (« *est-ce qu'il faut l'enterrer, pas l'enterrer ? Nous en discuterons.* » a déclaré le sous-préfet d'Istres en réunion de clôture).

## Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (article L121-16 du code de l'environnement) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garants le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

### Précisions à apporter de la part du responsable du projet

Même si l'opportunité du projet semble acquise pour la grande majorité des participants à cette concertation (production d'hydrogène déclinant la transition énergétique souhaitée par le gouvernement, avec notamment la décarbonation des industries de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et la fourniture de e-méthanol pour le transport maritime), il conviendrait d'apporter des précisions d'ici l'enquête publique sur les caractéristiques finales du projet et sur son modèle économique stabilisé (origine et nature de l'électricité fournie annuellement, captation de CO<sub>2</sub> qui en résultera et industriels et transporteurs maritimes réellement concernés par les débouchés du projet H2V Marseille Fos). Le public est en attente d'explications complémentaires lui permettant de mieux mesurer les réels impacts positifs et négatifs pour le territoire, au regard en particulier des émissions de polluants directs et indirects dans l'atmosphère des industries de la ZIP.

Il conviendrait par ailleurs de préciser ce qui serait véritablement mis en œuvre par le porteur du projet pour diminuer ses impacts en termes de mobilité pour le territoire (co-construction du plan de mobilité annoncé avec les salariés, résultat de l'étalement des phases travaux pour diminuer le trafic PL induit et utilisation du mode fluvio-maritime pour le transport des matériaux), avec des données chiffrées.

Concernant les impacts du projet sur l'environnement en termes de biodiversité, il serait nécessaire de préciser les avancées des recherches menées avec le GPMM pour privilégier la compensation au sein de celui-ci, si possible dans sa ceinture verte. Sur ce thème, la consultation des associations environnementales de ce territoire aurait un sens.

Dans la continuité des échanges portant sur la sécurité industrielle, le porteur du projet pourrait présenter au public l'avancée de l'étude de dangers<sup>9</sup>, le classement Seveso seuil haut du site et les implications avec le plan de prévention des risques technologiques (PPRT) en vigueur.

En matière d'emploi et de formation et dans la poursuite des engagements de principe annoncés par H2V Marseille Fos lors de la concertation, il serait important que le porteur de projet informe et associe en continu l'ensemble des habitants du territoire à l'élaboration de cette « filière locale de compétences sur l'hydrogène ». En lien avec les acteurs institutionnels concernés, comment vont se traduire concrètement ces formations et quelles seront les offres d'emploi pour le territoire ?

---

<sup>9</sup> Les études d'impact et de danger sont instruites par l'administration (DREAL notamment) dans la période entre le dépôt de la demande d'autorisation environnementale et l'enquête publique. Les versions finalisées font partie du dossier réglementaire soumis à l'enquête publique, elles seront mises à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête publique.

Concernant le renforcement par RTE de l’approvisionnement en électricité de la zone industrialo-portuaire (ZIP) via la création d’une ligne 400 kV nécessaire pour la phase 2 du projet, il conviendrait que la concertation annoncée par l’opérateur public et l’État, soit la plus transparente possible et élargie à l’ensemble des habitants du territoire compte tenu des impacts environnementaux et paysagers très importants. Le public est en attente d’explications sur l’annonce faite par RTE de l’impossibilité d’enterrer cette ligne électrique.

Considérant la question des mobilités sur le territoire qui fut longuement abordée durant toutes les réunions publiques et qui est un souci partagé par tous les participants à la concertation, il conviendrait que l’État et les parties prenantes prolongent les informations délivrées suite à la signature du CPER, avec notamment des précisions sur le contournement Martigues Port-de-Bouc dont les travaux ont été annoncés pour l’automne 2024.

Sur ce même sujet de la mobilité, il conviendrait que la Métropole fasse part aux habitants du territoire du résultat de ses études engagées depuis 2020 dans le cadre de son plan local des Mobilités (PLM). Quelles mesures concrètes sont proposées en termes de covoiturage et de transports en commun sur le secteur ?

Dans le cadre de la procédure applicable à cette concertation (article L 121-8 du code de l’environnement) et suite à la publication des enseignements que H2V tirera de la participation du public, la CNDP émettra un avis sur la complétude de ces réponses publiées par le porteur de projet.

## **Recommandations des garants pour garantir le droit à l’information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu’à l’ouverture de l’enquête publique**

Le porteur du projet H2V Marseille Fos a pris durant la réunion de clôture de la concertation, un certain nombre d’engagements relatifs à la poursuite de la concertation jusqu’à l’enquête publique et au-delà.

Il conviendrait de décliner cette ambition affichée par des modalités concrètes d’information et de participation qui seront élaborées avec le(s) garant(s), nommé(s) ultérieurement, chargé(s) de la concertation continue jusqu’à l’enquête publique.

La concertation préalable a bien fonctionné, avec l’implication du public et de toutes les parties prenantes du territoire. Il serait néanmoins judicieux d’élargir le public qui s’est impliqué, en allant encore plus à la rencontre des publics éloignés de ces processus de participation institutionnels. Le porteur du projet pourrait mobiliser d’autres outils pour entendre la parole des « *inaudibles*<sup>10</sup> », mais qui ont pourtant un ressenti du territoire et un avis qui pourraient enrichir l’intégration de ce projet industriel dans la zone industrialo-portuaire.



« Débat mobile » au food-truck (photo H2V)

<sup>10</sup> « Pour en finir avec la démocratie participative », de Manon Loisel et Nicolas Rio

Sans préjuger des options retenues qui seront mises en œuvre avec le(s) garant(s) nommé(s), il a été souligné par l'ensemble des participants et par le porteur du projet lui-même, la nécessité de coordonner ces actions d'information et de participation du public avec celles des autres porteurs de projet qui ont fait l'objet d'une concertation au même moment sur le territoire. Le comité de suivi de la concertation proposé par Carbon est à cet égard une piste intéressante. Cette coordination devra s'accompagner d'une optimisation des rendez-vous avec le public pour éviter la lassitude engendrée par leur multiplication.

Il serait par ailleurs souhaitable que le comité de pilotage des projets industriels annoncé par les services de l'État informe le territoire des conclusions de celui-ci chaque fois qu'il se réunira, afin de que les habitants aient une vision claire de la transformation industrielle en devenir et des conséquences de celle-ci pour leur territoire.

Pour impulser cette dynamique, les garants suggèrent que soit organisée une réunion de présentation des enseignements que le porteur de projet tire de la concertation et des orientations plus précises qu'il entend construire avec les acteurs du territoire sur cette nouvelle phase d'information et de participation du public.

## Annexe : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable			
Demande de précisions et/ ou recommandations JJ/MM/AAA	Réponse du porteur de projet	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>1.1. Préciser les caractéristiques et le modèle économique final du projet (origine et nature de l'électricité, provenance CO<sub>2</sub>, clients potentiels), les impacts sur la mobilité, les mesures de compensation de perte de biodiversité, les risques (résultats de l'étude de dangers).</i>			
<i>2. Synthétiser dans un tableau récapitulatif, la balance des impacts positifs et négatifs du projet résultant de l'étude d'impact.</i>			
<i>3. Préciser les mesures envisagées relatives à la filière locale de compétences sur l'hydrogène.</i>			

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1. Informer le public au plus tôt sur les modalités d'information et de participation de la concertation continue. Organiser une réunion publique pour les présenter, ainsi que les enseignements de la concertation.</i>			
<i>2. Aller encore plus à la rencontre des publics éloignés.</i>			
<i>3. Coordonner les actions d'information et de participation du public avec celles des autres porteurs de projet (Carbon et GravitHy) et le futur débat territorial.</i>			
<u>Recommandation adressée au préfet des Bouches-du-Rhône</u> <i>Organiser la concertation ouverte au public sur la ligne 400 kV de manière la plus transparente possible pour répondre notamment aux attentes du public sur les aspects techniques (ligne aérienne ou ligne enterrée, partiellement, totalement, etc.).</i>			
<u>Recommandation adressée à la métropole</u> <i>Communiquer largement du plan local des mobilités, notamment sur les mesures concrètes proposées dans la région de Fos-sur-mer pour le covoiturage et les transports en commun</i>			