



Concertation préalable H2V Marseille Fos

Compte-rendu de la réunion d'ouverture de la concertation

Jeudi 09 novembre 2023 à 18h à la Maison de la mer de Fos-sur-Mer

La réunion d'ouverture de la concertation a duré 2 heures et 20 minutes. Elle a rassemblé près de 130 participants.

En tribune :

- Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V
- François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos
- Elisabeth LIMAGNE, Responsable de Projets pour RTE

Garants de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

- Christophe KARLIN, CNDP
- Vincent DELCROIX, CNDP

Modération :

- Claude CHARDONNET, Systra

Claude Chardonnet : « Monsieur le maire, Bonjour. Un mot pour vous accueillir avant que vous ne nous accueilliez. Je voulais simplement me présenter : Claude Chardonnet, Systra, je suis chargée d'animer cette réunion et de faire en sorte que dans les 2 h 30 qui sont devant nous, nous puissions bien échanger. Monsieur le maire va nous accueillir en bonne et due forme. Puis Monsieur le sous-préfet va nous dire un mot républicain aussi et enfin le porteur du projet qui nous réunit ce soir, Alexis Martinez, directeur général, introduira finalement les raisons pour lesquelles nous sommes réunis. Aussi Monsieur le maire, c'est à vous. »

René Raimondi : « Bien merci. Je vais essayer de ne pas trop rabâcher parce qu'effectivement on en est donc à notre deuxième CNDP et parfois on est obligé de répéter un peu la même chose. Aujourd'hui on rentre dans le vrai et le grand sujet de la décarbonation. Carbon, c'était j'allais dire une usine qui préfigure de la décarbonation. Là, on est en plein dedans avec H2V, avec cette nouvelle bête qu'est l'hydrogène et qu'on va peut-être découvrir pendant ces séances qui sont là, devant nous.

Simplement rappeler que quoi qu'il en soit, on est sur un élan général, un élan qui effectivement amène ce territoire vers un territoire modèle, un territoire qui demain préfigurera de ce que devrait être l'usine de demain. Je sais que H2V nous dévoilera petit à petit les débouchés, ce que pourra devenir effectivement cet hydrogène. C'est ça qui est important et remarquable.

Redire que moi je suis assez fier que cette zone portuaire de Fos-sur-Mer, je le rappelle, qui est une ZIP, zone industrialo portuaire (il ne faut pas oublier le « I » de la ZIP) ait été choisie



pour tout ce qui va se passer là. Rappeler aussi malgré tout qu'on ne vit pas dans un monde idyllique et que j'espère que Monsieur le sous-préfet nous fera de belles annonces, tout à l'heure, dans son mot républicain que nous attendons toujours à Fos-sur-Mer, des routes que nous attendons toujours effectivement et que ce problème qui est là depuis des années soit enfin réglé, ou en tout cas qu'on commence à parler de ce futur un peu plus serein pour les habitants. C'est vrai que ce territoire de Fos-sur-Mer, dans le passé, a été sacrifié pour l'industrie. Il était important et il est important que de cette période noire où on s'est battu avec les associations qui sont là ce soir contre toutes ces émissions, puissent demain devenir encore une fois un exemple. Donc merci encore à nos industriels de nous avoir choisi et en tout cas, vous savez pouvoir compter sur moi pour vous accompagner dans toute cette démarche vertueuse. »

(Applaudissements pour M. Raimondi)

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup Monsieur le Maire. Monsieur le sous-préfet, si vous le voulez bien, c'est à vous. »

Régis Passerieux : « Monsieur, Monsieur le Maire, Monsieur le Ministre Président de GPMM, Monsieur le Directeur Général, Mesdames et Messieurs les élus. C'est l'occasion de saluer les élus de la République. Monsieur le Conseiller régional, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs. Les choses sur le sujet que vous allez travailler ce soir collectivement, sous les auspices et la régulation des garants de la CNDP que je salue, se résument à quelques enjeux qui vont être très, très lourds pour l'avenir économique et l'emploi de votre secteur.

L'enjeu de décarbonation, c'est moins de 80 industriels, fait moins 80 % en 2050, moins de 35 % en 2030. Or, il n'y aura pas de décarbonation industrielle sans hydrogène vert.

Donc ça veut dire qu'il n'y a pas de décarbonation, s'il n'y a pas de transition industrielle possible vers une industrie verte. Pour l'Union européenne, on a compté qu'il faut 10 millions de tonnes d'hydrogène vert à produire et 10 millions de tonnes à peu près à importer, Monsieur le Directeur général.

Ici, Fos - Berre, c'est entre 17 et 20 % des émissions industrielles françaises ; si on prend juste les grands sites, et on ne compte pas le transport des émissions industrielles.

Donc on voit bien que l'enjeu ici est particulièrement important. C'est un enjeu stratégique et c'est un enjeu de compétitivité.

Stratégique parce que l'ensemble de la zone industrialo portuaire devra se positionner. Il y a des zones qui seront simplement des zones où l'hydrogène passera, importé. Les Allemands veulent beaucoup importer d'hydrogène vert du sud ; ils en veulent beaucoup pour leur industrie parce qu'ils ont compris que ça allait être stratégique. Donc il y a des ports qui seront des couloirs d'hydrogène, ils feront de la manutention, il y en d'autres qui le verront passer, d'autres qui le produiront, d'autres qui le consommeront industriellement, puis d'autres, et c'est tout l'enjeu, qui vont le produire, qui vont le réguler, et en transporter aussi et qui vont s'en servir pour construire leur industrie de demain.

Et l'enjeu, c'est de savoir si Marseille, comme Rotterdam, veut se positionner sur cette pleine position stratégique dont le port de Marseille Fos a aujourd'hui les moyens. Donc c'est un choix stratégique à avoir ou pas de l'hydrogène qui impliquera globalement un positionnement stratégique pour l'ensemble du port.

C'est un choix de compétitivité aussi pour l'économie locale. Les chaînes industrielles fonctionnent avec l'économie circulaire (réseaux de chaleur, hydrogène). Il faudra aussi rendre les transports maritimes compétitifs. Or, déjà, les normes pour les transports maritimes sont

d'utiliser des dérivés de l'hydrogène (méthanol ou ammoniac), d'origine verte, pour être décarboné. Pour notre aéroport, pour les transports, c'est la même chose. Sinon, pas de compétitivité industrielle, pas de compétitivité maritime et donc des bateaux qui iront ailleurs, des industries qui seront ailleurs.

La bataille du coût et de la disponibilité, c'est une bataille de l'hydrogène qu'il va falloir gagner. C'est aussi une bataille de souveraineté pour notre pays au-delà de ce site.

Il faut choisir de construire cet écosystème nouveau, c'est ça la transition verte ; l'hydrogène en est un des leviers. On a beaucoup de choses qui vont contribuer à cet écosystème : l'eau, l'électricité qui est nécessaire, la capture de CO2.

53 % des flux portuaires aujourd'hui sont liés aux hydrocarbures. On voit bien que les hydrocarbures, c'est une période qui va continuer quelques temps mais qui va muter et que le levier de demain, c'est l'hydrogène non seulement pour l'industrie mais pour les flux portuaires. Nous devons, sur l'hydrogène, mené... Vous devez mener, vous acteurs du territoire, une bataille stratégique.

Les besoins estimés pour ce territoire selon les bureaux d'études, c'est pour 2030, entre 160 000 et 260 000 tonnes d'hydrogène par an dans la zone, qui sont estimées nécessaires pour les besoins de la zone industrielle et transport. En 2040, de 110 000 à 540 000 tonnes d'hydrogène par an. On est sur des grandeurs plus larges parce que stratégiquement, on ne connaît pas encore la portée de ces besoins. Et H2V, ça va être 80 000 tonnes.

Aujourd'hui, c'est un acteur clé potentiel pour satisfaire à ces objectifs dont vous allez examiner la pertinence du projet. Bon débat. »

(Applaudissements pour M. Passerieux)

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup Monsieur le sous-préfet. Alexis Martinez, maintenant, c'est à vous pour une première intervention pour nous dire finalement les motivations qui sont les vôtres, vous qui portez ce projet parmi d'autres. »

Alexis Martinez : « Merci beaucoup pour votre accueil et merci pour le nombre de participants de qualité ce soir. Je serai bref, mais je voudrais vous dire que pour nous, ce processus de concertation, c'est une vraie opportunité d'échanges qui se fera dans un climat de parfaite et totale transparence. C'est quelque chose qu'on a déjà pratiqué à deux reprises, sur notre site en Normandie et aussi à Dunkerque. Et nous attachons beaucoup d'importance à faire de cet exercice, un exercice de pédagogie pour enrichir le débat, donner des éléments, expliquer toujours de manière précise et transparente. Et je suis sûr que ça va être un exercice très intéressant qui va enrichir le projet et sa pertinence et son positionnement dans l'écosystème local. Je vous remercie. »

(Applaudissements pour M. Martinez)

Claude Chardonnet : « Je reviens un instant sur le déroulé de notre réunion, de notre soirée, qui a commencé par des mots d'accueil qui viennent de se terminer, donc vous voyez le cadre global de cette réunion.

Mais cette réunion, elle se place sous l'égide, comme Monsieur le sous-préfet l'a relevé, de deux garants qui ont été désignés par la CNDP et donc qui vont intervenir sur leur rôle. Là aussi, certains d'entre vous qui ont pu participer à des réunions récemment... Est-ce que d'ailleurs vous pouvez lever la main tous ceux qui ont déjà participé à des réunions de

concertation sur des projets industriels récemment ? Voilà, donc vous êtes assez nombreux et c'est important pour les garants comme pour le maître d'ouvrage et tous ceux qui vont intervenir, de savoir que vous êtes déjà informés de ce processus de concertation sous l'égide de la CNDP, en l'occurrence par deux garants qui ont été désignés. Ils vont nous dire un mot là-dessus.

Je compléterai en disant, au nom du maître d'ouvrage, le dispositif, les modalités de concertation qui ont été mises au point en lien avec le conseil des garants, puis nous allons entrer véritablement, comme vous le voyez, dans le vif du sujet qui est le projet H2V : ses objectifs, ses caractéristiques, les enjeux, les impacts tels qu'on peut les évaluer, les présenter aujourd'hui.

Et puis on entrera dans un échange, bien évidemment avec vous. Là aussi, vous connaissez ces règles : des avis, des questions, des réponses (si le maître d'ouvrage peut y répondre), des engagements (si le maître d'ouvrage peut s'engager pour la suite).

J'ai oublié de dire que les interventions sur le projet se feront à trois voix, avec Alexis Martinez à nouveau, François Guillermet, qui se présentera, qui est directeur du projet et Elisabeth Limagne, représentante de Réseau Transport d'Électricité, qui est responsable de projet, puisque les deux ont co-saisi, H2V et RTE, la CNDP en tant que co-maîtres d'ouvrage ; RTE pour le raccordement du projet.

Et puis nous aurons une deuxième séquence d'interventions et d'échanges où des partenaires de ce projet qui est en effet, comme cela a été dit dans les mots d'accueil, tout à fait particulier des partenaires la Région, le Grand Port Maritime.

Le président du conseil de surveillance du Grand Port Maritime est déjà avec nous, Christophe Castaner, est là, au premier rang. Il va entendre toute la première partie de la réunion ; il pourra intervenir, comme le conseiller régional Christophe Madrolle, qui interviendra aussi dans cette séquence des partenaires pour exprimer les enjeux finalement des territoires et la place que ce projet peut prendre pour relever ces enjeux, ces défis.

Et nous aurons à nouveau un échange avec vous.

Ensuite, les mots de conclusion. Je rappelle qu'il s'agit d'une réunion d'ouverture, que je présenterai le dispositif tout à l'heure, mais c'est une première réunion. Donc j'invite désormais les garants à présenter finalement la façon dont ils envisagent leur rôle en tant que représentants de la CNDP pour cette concertation. »

Vincent Delcroix : « Bonsoir à tous. Je m'appelle Vincent Delcroix et je suis donc un des deux garants de cette concertation, Christophe Karlin est l'autre.

Je connais déjà une partie de la salle, étant donné que j'ai été garant également sur la concertation Carbon et, avec Christophe, nous avons été garants, il y a de cela presque une bonne année, de la concertation Masshyla à Châteauneuf les Martigues.

Donc garant, ça veut dire quoi ? Ça veut dire garantir quelque chose. Alors qu'est-ce que nous garantissons ? Nous garantissons le droit de chacun à participer aux décisions qui ont un caractère sur l'environnement. Et ça, c'est un droit qui est inscrit dans la Constitution. Donc nous sommes là pour, pour vérifier et faire en sorte que vous puissiez vous informer et participer à ce projet et à la concertation qui qui débute aujourd'hui.

L'objectif de la concertation, c'est de pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux. Elle doit permettre d'éclairer les maîtres d'ouvrage qui pourront décider ensuite de la suite à donner à leur projet. Il y a trois manières de sortir d'une concertation. C'est sortir avec un projet inchangé, sortir avec un projet modifié en fonction de ce qui s'est dit dans la concertation ou abandonner le projet. Et donc les trois solutions ont déjà été rencontrées dans d'autres concertations. Et ce n'est pas une vue de l'esprit. Il y a des concertations qui ont conduit le maître d'ouvrage à abandonner son projet parce qu'il s'est rendu compte, en discutant avec chacun, que son projet n'était pas une bonne idée.

Sachez que ces concertations sont très importantes et guident le maître d'ouvrage sur le devenir de son projet.

Donc le rôle des garants est de garantir cette concertation. On intervient à toutes les étapes de la concertation et surtout dans la préparation de la concertation. Dans le sens où nous vérifions que le dossier de concertation que vous pouvez télécharger ou qui est disponible sur les tables à l'entrée, nous garantissons également la qualité et la quantité d'informations qui se trouvent dans ce dossier du maître d'ouvrage.

Il est important de savoir que la concertation débute dans une phase amont du projet et donc le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de fournir la totalité des informations que vous pourriez souhaiter. Les garants ont vérifié que les informations, qui étaient disponibles au moment de la rédaction du dossier du maître d'ouvrage, figuraient bien dans ce dossier du maître d'ouvrage.

À la fin de la concertation, nous rédigerons un bilan de cette concertation dans lequel on fera état de tout ce qui s'est dit pendant cette concertation et ce bilan sera lui-même mis à disposition lors de l'enquête publique qui est la dernière étape avant l'autorisation du projet et le début de la réalisation si, bien sûr, le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet.

Alors je voudrais insister sur une situation inédite à laquelle la commission du débat public a été confrontée. À un mois d'intervalle, trois projets ont été soumis à la Commission nationale du débat public, pour savoir s'ils devaient ou pas organiser une concertation. Donc, ces trois projets, je pense, que vous en avez tous entendu parler. Je vous les donne dans l'ordre auquel ils ont été soumis à la commission du débat public : Carbon, H2V (le projet qui nous concerne aujourd'hui) et un autre projet qui s'appelle GravitHy.

Ces trois projets sont liés à la fois spatialement et temporellement : temporellement, parce qu'ils arrivent en même temps et spatialement, parce que ces trois projets se touchent. Les lieux d'implantation, qui ont été prédéfinis, se trouvent sur le site de la ZIP et physiquement, les trois sites se touchent. Donc ils ont une sorte de destin commun.

La commission du débat public nous a dit qu'il faut clairement prendre en compte ces trois projets en même temps, parce qu'il y a énormément d'enjeux qui sont communs. Je ne vous en donnerai qu'un : la mobilité. Tout le monde sait que c'est un problème ici. Les trois projets vont rajouter, chacun à leur échelle, des gens en plus qui circuleront sur les routes, des camions qui livreront ou prendront les marchandises sur les projets, etc.

Nous avons été amenés à prendre quelques mesures justement pour informer le public. Et là, ce sont les garants qui les ont informés puisque ce n'était en fait pas lié à un projet mais lié aux trois projets. Et donc nous avons fait un mini bout de site internet, que je vous encourage à aller consulter, qui fait la liste des effets cumulés des trois projets. Là, il y a l'adresse internet qui est qui est donnée (évidemment, comme toutes les adresses, Internet, elle est totalement incompréhensible). Mais vous allez sur un bon moteur de recherche, par exemple un qui commence par G, et vous tapez « concertation H2V GravitHy coordination » et vous trouverez tout de suite l'adresse de cette page internet que je ne peux que vous encourager à lire. Je vous souhaite une bonne concertation et à bientôt. »

(Applaudissements pour M. Delcroix)

Claude Chardonnet : « Merci. J'apporte les compléments tout à fait concrets à ce cadre donné par les garants et qui correspondent aux modalités de la concertation.

Vous avez, certains d'entre vous, peut-être déjà reçu dans vos boîtes à lettres le dépliant, la carte T, informant de cette concertation. 20 000 ont été diffusés ces derniers jours. En tout cas, la concertation est ouverte du 30 octobre au 22 décembre 2023 sur le périmètre que vous voyez en vert, couvrant les communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts.

Les modalités de la concertation, elles, je dirais classiquement, se partagent en deux types d'actions des actions d'information et des actions pour permettre à chacun et chacune de s'exprimer.

Pour s'informer, là aussi, vous ne serez pas surpris, un dossier de concertation, une synthèse, un dépliant d'information disponibles en ligne sur le site de la concertation, mais aussi dans vos boîtes à lettres pour le dépliant, mais aussi ici en particulier pour la synthèse et le dossier de concertation. Sur le site internet, vous allez pouvoir, j'y reviendrai, déposer (et c'est d'ailleurs le cas pour plusieurs d'entre vous) des avis, des questions.

Mais pour rester dans la rubrique « comment s'informer », il y a eu également des communications dans les journaux municipaux. Certains d'entre vous les ont peut-être lues dans les journaux de vos communes et sur les sites Internet et les réseaux sociaux des collectivités du périmètre de la concertation. Deux expositions, vous les voyez ici, permettent de présenter en trois panneaux la concertation et le projet. Mais vous avez en plus une exposition permanente à Fos-sur-Mer ; celles-ci sont des expositions itinérantes que vous allez retrouver sur les sites de rencontres proposées pour la concertation.

Pour vous exprimer, on ne peut que vous inviter à participer à tous les rendez-vous de la concertation puisqu'aucun ne ressemblera au précédent. Les sujets vont évoluer d'une fois à l'autre, les intervenants pour partie également, et les modalités des réunions vont également évoluer en fonction de leur thématique. Le site Internet peut recueillir vos avis, vos contributions, vos questions auxquels il sera répondu dans les temps. Le coupon T est attaché au dépliant, que vous avez eu dans vos boîtes à lettres, et vous pouvez nous le renvoyer. Sept d'entre vous l'ont déjà fait depuis quelques jours en exprimant un avis ou en posant une question. Ces coupons T seront reproduits sur le site internet. Vous aurez la possibilité de voir ce que nous recevons par La Poste et la réponse sera apportée par le maître ouvrage si c'est nécessaire.

Les garants de la concertation sont joignables très directement à leurs deux adresses personnelles de garants.

Ensuite les rendez-vous de la concertation ; là aussi, dans le dépliant, dans la synthèse, dans le dossier, vous avez tout ça de manière détaillée. Vous le voyez que vont s'enchaîner, entre le 30 octobre et le 19 décembre, 2 réunions d'ensemble qu'on a appelées généralistes (ouverture, clôture). Et entre ces deux réunions, il y aura des réunions publiques thématiques, des réunions publiques thématiques avec l'industriel GravitHy, dont le feu vert a été donné par la CNDP aujourd'hui pour que la concertation soit organisée dans le meilleur délai. Donc, il y aura des réunions thématiques communes, ce qu'ont voulu les garants, pour vous épargner trop de rencontres, mais aussi vous permettre de mesurer finalement les interférences et les effets communs de ces différents projets. Les thématiques communes seront l'électricité et la gestion de l'eau.

Et puis, des rencontres de proximité. On en a eu d'ailleurs une hier matin sur le marché de Fos qui nous a permis des contacts avec une soixantaine de personnes. Et puis, il y en aura avec des publics jeunes, collèges, lycées. Il y aura également une visite du site sur inscription.

Surtout, allez sur le site, vous pourrez vous inscrire et donner suite, venir rencontrer les porteurs du projet lors de ces différents événements.

À l'issue de la concertation, je ne reviens pas sur ce que les garants ont annoncé. Le bilan qu'ils vont émettre et qui comportera des recommandations, des enseignements, des points clés. Et puis je compléterai simplement en disant que le maître d'ouvrage est tenu de tirer les enseignements formellement de cette concertation et du bilan des garants, en inscrivant finalement dans la suite et dans la durée, des mesures qui pourraient être prises afin de tenir compte de nos échanges.

En termes de calendrier, tout cela devrait être terminé et donc accessible pour vous en ligne, le bilan des garants et les enseignements des maîtres d'ouvrage, à partir du 22 mars 2024.



Nous en avons terminé avec ces premières interventions en espérant ne pas avoir été les uns les autres trop longs. Est-ce que vous avez des questions sur le dispositif de concertation, la démarche ?

Deux personnes sont ici pour vous apporter le micro. Je vous demanderai simplement, si vous en êtes d'accord, de vous présenter et éventuellement de dire la commune qui est la vôtre. Et puis, un compte rendu, je vous l'ai dit, verbatim sera établi. C'est à vous, monsieur. »

Jean-Marc Mauchauffée : « Bonsoir Jean-Marc Mauchauffée, Génération Écologie, Bouches du Rhône. Une question sur le périmètre de la concertation : nous avons participé à la concertation préalable sur le projet Carbon qui intégrait les communes de Martigues et d'Istres. Sur le site de la CNDP, on retrouve les impacts cumulés entre guillemets de l'ensemble des projets estimés aujourd'hui, mais qui ne changent pas le périmètre de la concertation lui-même. Comment se fait-il que les deux plus grosses agglomérations aux alentours des projets ne soient pas concernées par les deux projets hydrogène ? C'est quand même 100 000 personnes, si je calcule à la louche.

Claude Chardonnet : « Merci Monsieur.

J'ai oublié de rappeler que le principe c'est une question, une réponse. Vincent Delcroix. »

Vincent Delcroix : « Oui, alors en fait, il faut prendre en compte deux périmètres. C'est un peu compliqué. Il y a donc le périmètre administratif qui est celui où sont diffusées et affichées les immenses affiches jaunes que vous avez pour les enquêtes publiques ; il y a les mêmes pour la concertation. Ça, c'est le périmètre administratif. Le périmètre administratif a été défini comme étant celui de l'agglomération d'Istres, qui sont toutes les communes autour de l'étang de Berre, Martigues inclus. Et le périmètre administratif est identique pour Carbon et pour H2V. Après, vous avez le périmètre dit de la concertation. C'est en gros le périmètre là où on va faire les réunions publiques mais qui n'a pas de caractère officiel. C'est une discussion entre les garants, le maître d'ouvrage et l'assistance à maîtrise d'ouvrage qui cherchent les salles, les dates et les trouve. Et en fait, on se dirige vers les endroits qui ne sont pas trop loin du site de H2V et on cherche des salles disponibles. Et que je sache, des salles ont été cherchées aussi sur Martigues, mais il y avait, à ma connaissance, pas de salle disponible aux dates auxquelles on prévoyait de le faire.

C'est pour ça que le périmètre de la concertation est légèrement différent de Carbon avec celui de H2V. »

Claude Chardonnet : « Merci Monsieur. Monsieur Coppey, on vous apporte le micro. »

Stéphane Coppey : « Merci. Bonsoir Stéphane Coppey. France Nature Environnement, Bouches du Rhône. Dans le même ordre d'idées, concernant le périmètre, nous avons souhaité également pour Carbon que ce périmètre soit plus large, le périmètre où on réalise des réunions qui permettent d'élargir surtout le public qui est concerné.

L'hydrogène n'a fait l'objet d'aucun débat public en France, au sens que vous connaissez bien en tant que garant. Et il eût été quand même intéressant qu'un débat d'ordre, j'allais dire universitaire, impliquant des industriels, des professionnels ait lieu à Marseille, à Aix ou ailleurs, en tout cas sous un format éventuellement dématérialisé, mais qui permette quand même à davantage de personnes de se sentir concernées par l'importance de ce débat.

H2V n'est pas le seul projet, vous le savez, qui propose de la fabrication d'hydrogène ? On en a encore un qui va suivre. On en a encore un autre sur Fos. Il y en a déjà eu un sur Martigues, un autre sur Gardanne.

On est sur une question de fond. On aura l'occasion de développer ce soir et la semaine prochaine l'efficacité, le rendement, j'allais dire de la production d'hydrogène... L'électricité, quand on passe par le vecteur hydrogène, c'est un rendement qui n'est pas bon. Donc peut-être qu'il faut y passer pour certaines utilisations, peut-être pas pour d'autres. Et c'est bien dommage qu'à l'appui notamment de la fiche d'évaluation de la mission parlementaire d'évaluation des politiques publiques, on n'ait pas de débat sur le territoire et je crains qu'on ne l'ait pas d'une manière très locale ici. »

Claude Chardonnet : « Ce que je vous propose, c'est que nous gardions cette suggestion d'une réunion générale sur la problématique hydrogène qui dépasse le cadre d'un projet sans avoir à y répondre maintenant, parce qu'il y a peut-être d'autres contextes à venir et pas si lointains, qui permettront d'aborder le sujet de manière globale. Et puis, sur les questions d'efficacité de l'hydrogène, je propose que le maître d'ouvrage, ceux qui vont intervenir aient en tête ce sujet pour l'aborder lors de la séquence suivante.

Je vois une autre main. »

Christophe Karlin : « Juste une précision. On vous a parlé des deux périmètres : le périmètre d'information (arrondissement d'Istres) et le périmètre de la concertation (sur les quatre communes). De la même façon que sur cette différence de périmètre, n'importe qui dans l'arrondissement d'Istres est bien évidemment informé et donc invité à venir sur les quatre communes concernées. Sur la question d'un périmètre plus large, Monsieur Coppey, on s'est posé cette question. Mais on a aussi besoin de faire un arbitrage entre les moyens mis en œuvre pour cette concertation, puisque l'information est un des coûts majeurs de ces sujets. D'autre part, la loi, le code de l'environnement ne prévoyait pas un débat public national, type plan programme. Ça, c'est sur la question de la participation. Maintenant, sur le fond, effectivement, il appartient au maître d'ouvrage de se prononcer. »

Claude Chardonnet : « Alors le sujet n'est pas clos. Allez-y ! Merci de vous présenter. »

Romuald Meunier : « Bonsoir, je suis Romuald Meunier. Je représente l'association MCTB Golfe de Fos Environnement. Nous sommes une petite association locale qui nous préoccupons de préserver un environnement le plus en harmonie possible avec les industriels. Alors ce que je voudrais dire, c'est que sur les petites distributions que vous avez fait dans les boîtes aux lettres, une première chose, c'est que sur le quartier Saint-Gervais, là où j'habite, là où nous sommes ce soir, nous ne les avons pas vues. C'est peut-être exceptionnel, mais en tout cas, nous ne les avons pas vues.

Une deuxième chose, c'est qu'à l'examen de ce petit flyer, il n'y a pas les horaires des réunions qui sont prévues, juste les jours. C'est un indicateur qui manque.

La troisième chose, c'est une suggestion. Il serait peut-être nécessaire que vous mettiez aussi un plan qui préciserait les lieux où sont les réunions. Nous avons vu, dans le cadre du projet Carbon, un soir particulier de difficultés pour accéder, par exemple, à la salle polyvalente de Port de Bouc où beaucoup d'entre nous ont cherché comment y accéder et où elle était. Ça, c'est le troisième point que je voulais soulever.

Le quatrième point, c'est sur le fond, le sujet de fond de l'hydrogène et le périmètre de la concertation. Ce périmètre, on ne peut pas l'étendre à une distance très éloignée du local.

Parce que, grosso modo, nous sommes tous pour préserver la planète et pour la sauver. Mais par contre, si les désagréments qui doivent être subis sont à installer au fond de votre jardin, vous n'êtes pas d'accord pour les avoir. Et en l'occurrence, donc, cette concertation ne doit pas rebondir sur le sujet de fond qui peut être lui national et c'est normal. Mais le projet, il est installé à Fos sur Mer et on doit l'examiner localement. »

Claude Chardonnet : « Merci très bien. On voit bien que c'est une question d'équilibre, de curseur : on a bien noté tout ça, en tout cas. Si je peux me permettre, il me semble que sur la question de mettre des plans d'accès aux salles de réunion, j'ai envie de dire on la prend du côté de la maîtrise d'ouvrage et on va voir comment sur le site, on peut faciliter cela. Et puis on a bien noté sur le quartier Saint-Gervais, vous nous dites que vous n'avez rien reçu dans les boîtes à lettres. Donc on va vérifier avec notre prestataire. Pour des concertations précédentes, c'était arrivé et on était en phase Covid. Donc là, on n'est plus en phase Covid, donc on va voir ce qui s'est passé. Est-ce qu'on peut arrêter ? Encore une dernière question. Puis on passe à la présentation du projet. »

Gilbert Dalcol : « Oui, merci de m'avoir donné le micro Gilbert Dalcol, Mouvement des Citoyens de Tous Bords aussi et aussi des riverains de mon quartier. J'ai assisté à plusieurs réunions avec la CNDP et je voudrais savoir pour quelle raison, sauf erreur de ma part, il n'y a aucune autre personne qui représente l'ARS. Dans la santé, dans le cadre où, il y a une nouvelle industrialisation qui se fait, qui va greffer encore d'autres pollutions déjà existantes. Je vous pose la question, y'aura-t-il quelqu'un de l'ARS ? Merci. »

Claude Chardonnet : « Alors là, ce qu'on peut dire, c'est qu'aujourd'hui, ce soir, peut-être y a-t-il quelqu'un de l'ARS (Agence régionale de santé) dans la salle ? Mais en tout cas, il est envisagé que les questions de lien avec la santé, la pollution de l'air soient abordées dans une réunion thématique avec des intervenants dédiés. Donc, le sujet de la santé sera abordé et je crois, je parle sous le contrôle de la maîtrise d'ouvrage, que la discussion est encore en cours avec les instances de santé ou l'ATMO, plusieurs intervenants qui devraient en effet être présents, sinon les personnes, du moins la possibilité de baser l'information sur des études et des sources qui sont officielles.

Alors, est ce qu'on peut passer à la partie de présentation du projet et de son raccordement ? Si c'est le cas, j'invite Alexis Martinez, François Guillemet et Elisabeth Limagne à venir s'installer. Je laisse François Guillemet, directeur du projet et Alexis Martinez, d'abord, comme directeur général de l'entreprise, sur l'entreprise elle-même. »

Alexis Martinez : « On a parlé beaucoup d'H2V. Alors qui sommes-nous ? Un point très important : nous sommes une société d'origine française, d'origine normande, qui appartient au groupe Samfi Invest, qui est dirigé par un entrepreneur normand, Alain Samson, qui a cru très tôt à l'hydrogène et à la production de masse et qui a donc investi massivement sur ses fonds propres pour développer cette filière. Et il a investi plus de 20 millions d'euros sur ses fonds propres.

Qu'est-ce qu'on veut faire ? On veut produire de l'hydrogène bas carbone pour à la fois remplacer l'hydrogène carboné, qui est utilisé aujourd'hui dans un certain nombre de processus. Et surtout, on veut aussi amener l'hydrogène dans de nouveaux processus industriels pour les décarboner. Je prendrai l'exemple de la sidérurgie et de ce qu'on est en train de faire à Dunkerque. Ça, c'est pour la partie industrielle.



On veut aussi travailler sur la mobilité sur trois axes : la mobilité maritime, on reviendra sur notre projet de produire du e-méthanol, qui pourra demain devenir un carburant de référence pour le maritime ; travailler sur la mobilité aérienne, avec aussi l'objectif de produire des carburants de synthèse, ce qu'on appelle le e-kérosène ; et la mobilité terrestre, avec notre objectif de fournir de l'hydrogène demain, en particulier aux camions que vous connaissez (ce qu'on appelle dans le jargon les 44 tonnes, les gros camions) qui, pour les distances longues, devront être approvisionnés avec de l'hydrogène parce que l'électrique ne pourra pas répondre aux besoins.

Notre objectif est très ambitieux. Nous avons un objectif de développer une production de 405 000 tonnes à l'horizon 2030, c'est grosso modo la moitié de l'objectif français. Et pour cela, on a une approche à la fois globale par rapport au marché et locale.

Je voudrais revenir sur H2V. On est une entreprise jeune, mais on a une entreprise qui a déjà fait beaucoup de choses dans l'hydrogène. Nous avons mené deux concertations et nous avons obtenu deux autorisations d'exploiter. La première en Normandie, c'est un projet qui a ensuite été cédé à Air Liquide, ce qui prouve qu'il a reconnu la compétence des équipes. Et le deuxième projet est à Dunkerque. Aujourd'hui à Dunkerque, nous avons obtenu en fin d'année 2022 l'autorisation d'exploiter pendant notre première tranche qui est de 200 mégawatts (je rappelle ici le projet au total de 600 mégawatts). Et nous travaillons avec ArcelorMittal à co-développer le projet, avec une ambition sur Dunkerque de développer une capacité de 500 mégawatts, c'est à dire à peu près 70 000 tonnes d'hydrogène qui sont utilisées dans les futurs process de production de l'acier, qui sera un acier décarboné.

Dans notre stratégie, et Alain Samson, dès la création de la société s'est centré sur les endroits où on pollue le plus, où on pollue le plus (et Monsieur le sous-préfet l'a rappelé), il y a Dunkerque (21 % des émissions), il y a Fos (qui est à peu près dans les mêmes eaux) et puis il y a la vallée de la Seine. Donc notre objectif a été très vite de se rapprocher des industries les plus polluantes pour apporter des solutions à la fois sur les usages industriels et sur les usages de mobilité.

Notre objectif aussi, au-delà de la simple production d'hydrogène qui est un élément indispensable à la décarbonation ciblée (j'ai entendu tout à l'heure une personne qui a dit on ne peut pas utiliser l'hydrogène pour tout, ce qui est tout à fait exact), nous, notre objectif, c'est d'utiliser l'hydrogène lorsque c'est la solution qui est pertinente. Donc on ne parle pas d'utiliser de l'hydrogène pour les chaudières ou y compris pour des véhicules de tourisme, où on pense que la solution électrique est mieux avancée. On est aussi conscient de la rareté électricité. Nous allons travailler sur des secteurs ciblés où l'hydrogène est le facteur de décarbonation et la bonne solution.

Au-delà de cette molécule d'hydrogène, on va aussi travailler sur les carburants de synthèse. On pense en effet qu'aujourd'hui, la décarbonation des transports au sens large passera largement par l'hydrogène, soit l'hydrogène directement pour les camions, soit l'hydrogène associé à du CO₂, soit pour le e-méthanol maritime ou le e-kérosène pour l'aérien.

Nous avons une entreprise jeune, motivée, agile, qui a déjà une longue expérience dans le domaine hydrogène. Nous avons été les premiers à obtenir les autorisations d'exploiter de projets de taille majeure. Le projet de Fos de 600 mégawatts est aujourd'hui le projet, en taille, le plus important de France et un des plus importants d'Europe. Et nous allons travailler avec les équipes, avec vous-même, à poser les bases d'une économie efficace, qui reste compétitive et qui assure, je dirais, la présence de l'outil industriel et la réindustrialisation de la France, tout en respectant l'environnement et les parties prenantes. »

François Guillermet : « Bonjour à tous. Je suis ravi d'être là aujourd'hui pour présenter le projet dont j'ai la charge. Moi, je suis directeur du projet H2V Marseille-Fos. Je suis basé à Marseille, donc c'est aussi moi qui représente, en général, H2V dans les instances locales, donc certains d'entre vous m'ont déjà vu. »





Pour des éléments de cadrage, donc on est au départ donc des définitions. Donc de quoi on va parler aujourd'hui, on va parler d'hydrogène bas carbone. On va produire de l'hydrogène par électrolyse de l'eau. Moi, je ne suis pas un ingénieur, je le dis aussi au départ, ce n'est pas pour me protéger des questions techniques, mais j'aurais des limites. Je ne pourrai pas répondre à toutes les questions.

De façon pédagogique, l'hydrogène produit par électrolyse de l'eau, c'est sous l'effet d'un courant électrique décomposer l'eau en deux éléments : l'hydrogène et l'oxygène. On va pouvoir récupérer ces deux éléments et on va pouvoir les utiliser soit de façon directe, soit de façon ensuite indirecte pour la production de e-carburant qu'on verra juste après.

Pourquoi on parle d'hydrogène bas carbone ? Et c'est quoi l'hydrogène bas carbone ? C'est de l'hydrogène qui est produit par électrolyse de l'eau, alimenté par de l'électricité bas carbone. Et donc qu'est-ce qu'on met derrière cet élément de bas carbone ? C'est un des éléments essentiels aussi du débat : c'est de l'électricité qui est renouvelable ou issue du mix électrique français, qui est bas carbone puisqu'alimenté, de façon majoritaire, par du nucléaire.

Voilà pour les définitions de l'hydrogène bas carbone et on pourra répondre à vos questions si vous le souhaitez.

Sur le e-méthanol, comme Alexis l'a rappelé, on est dans une catégorie de e-carburant. C'est des carburants de synthèse. De façon très schématique, ce que l'on va faire, c'est qu'on va combiner de l'hydrogène, qui est produit par l'électrolyse de l'eau, avec du CO₂ que l'on récupère sur des installations qui émettent du CO₂. On va combiner par une réaction de méthanolation pour produire du e-méthanol.

Alors la raison d'être du projet ? Je pense que je ne vais pas détailler puisque ça a déjà été longuement introduit.

Donc pourquoi un projet à Fos ? Parce qu'on est vraiment au cœur de la zone industrielle portuaire avec ses deux dimensions, comme l'a rappelé Monsieur le maire. Une dimension industrielle : aujourd'hui, on a des industries qui ont besoin de se décarboner, des industries du secteur du raffinage, de la pétrochimie. Toutes ces industries-là, quand on les interroge à un moment, elles nous disent à partir de 2030, quand je dois entamer la décarbonation profonde, j'aurais besoin d'hydrogène bas carbone. La deuxième raison pour laquelle c'est un endroit qui est absolument crucial, c'est parce que c'est un endroit qui est aujourd'hui basé sur des carburants. Il y a une forte économie, là encore cela a été rappelé, qui est basée sur des carburants. Et aujourd'hui, ce qu'on va en faire, c'est en fait développer les carburants de demain à travers ces fameux e-carburants.

Je passe vite et j'arrive directement sur les présentations du projet avec quelques chiffres.

Ce qu'on va faire, c'est un projet en deux phases : une première phase de 200 mégawatts d'électrolyse associée à la production de e-méthanol pour le secteur maritime. Cette première phase a vocation à entrer en service en 2028 et la deuxième phase entrerait en service à partir de 2030.

L'objectif derrière tout ça, c'est d'éviter les émissions de CO₂ : 800 000 tonnes de CO₂ évitées par an. Le calcul, on l'a détaillé dans l'annexe du dossier du maître d'ouvrage. Si vous avez des questions aussi sur ces calculs, n'hésitez pas.

Important de rappeler les impacts en termes d'emploi. Donc au total, on estime 265 emplois directs et indirects.

Et enfin, l'investissement que cela représente : 910 millions d'euros.

Alors si on rencontre un peu dans le concret, ce que vous avez là, c'est une projection 2D de la vision 3D qui est là, ce sont les mêmes éléments que vous retrouvez. On retrouve ces deux phases. Alors, de façon un peu paradoxale, la phase une est plus grande que la phase deux, même si on parle de 200 mégawatts et 400 mégawatts pour la deuxième. La phase une se situerait ici : elle serait composée de la zone de production d'hydrogène, le poste électrique, la zone de production méthanol et des équipements qui y sont associés, notamment la station de traitement des eaux et enfin une zone de chargement pour les camions pour alimenter éventuellement les stations hydrogène. Et la deuxième phase, on retrouverait la zone de

production d'hydrogène avec les 400 mégawatts, plus également une station de traitement des eaux.

Le planning prévisionnel du projet. En quelques mots, c'est un planning qui est très synthétique. Notre objectif, c'est une mise en service mi 2028 : de la phase une mi 2028 et une mise en service de la phase deux à partir de 2030.

Si on rentre un peu plus dans le détail, quelles sont les étapes jusqu'à la mise en service ? Aujourd'hui nous sommes ici, nous avons cette étape de concertation préalable et à l'issue de cette étape de concertation préalable, si le maître d'ouvrage décide de continuer son projet, on va préparer notre dossier de demande d'autorisation environnementale, ce qui nous amènerait à l'enquête publique, puis éventuellement à l'obtention des autorisations. Donc, nous comptons environ une période d'un an à peu près entre le dépôt du dossier de demande et l'obtention des autorisations et un démarrage de la construction aux alentours du début de l'année 2026. Puis, nous estimons environ une date, une durée de construction de deux ans et demi, donc ce qui nous amène à 2028.

Dernière slide pour vous introduire tous les thèmes que nous allons aborder pendant la concertation. Je vais partir chronologiquement. La prochaine réunion publique aura lieu la semaine prochaine, jeudi prochain à Port-de-Bouc et nous allons parler des enjeux socio-économiques... C'est un peu un peu techno... Qu'est-ce qu'on met derrière ? On va parler des emplois. Quels sont les emplois que nous allons créer de façon directe ? C'est-à-dire les emplois qui sont dans notre usine. Et de façon indirecte ? En fait, le substrat qu'on va créer pour aller développer de nouvelles filières, la décarbonation... Quels sont les débouchés de l'hydrogène ? Donc à quoi finalement servirait l'hydrogène que l'on produirait ? Nous allons parler d'un sujet qui est très important, c'est celui de la mobilité, la mobilité des salariés du projet et également de la partie logistique. C'est aussi lié au trafic. Comment, finalement, nous allons exporter notre production ? Les flux entrants et les flux sortants. Ça, c'est la première réunion.

Ensuite, nous aurons une réunion le 27 novembre de mémoire qui aura lieu à Port-Saint-Louis. Le 27 novembre, nous aurons une visite du site. Donc pour ceux qui sont intéressés, il faut s'inscrire. Donc vous aurez une visite du site de la parcelle qui devrait se tenir avec un écologue, la personne ou le représentant de notre cabinet qui a fait le relevé faune flore qui est là également pour animer la visite. Au cours de cette journée du 27 novembre, nous parlerons des enjeux environnementaux, nous parlerons en particulier des enjeux de biodiversité. S'agissant des enjeux de consommation et de gestion de l'eau, comme cela a été dit tout à l'heure, nous aurons un atelier commun qui se tiendra avec GravitHy, l'autre maître d'ouvrage, et qui aura lieu au mois de décembre. Et enfin, les enjeux industriels en termes de sécurité industrielle seront abordés dans un troisième atelier, qui aura lieu à Port Saint-Louis, avec également un point sur la qualité de l'air (il était posé la question de l'ARS) tout à l'heure. Et puis enfin un atelier spécifique sur l'électricité qui aura en fait deux thèmes : le premier, c'est l'alimentation électrique de la zone de Fos et l'autre, c'est plus généralement en fait le bilan électrique global de ces installations en termes d'impacts cumulés et de consommation.

J'en ai fini, je passe la parole à Élisabeth Limagne. »

Élisabeth Limagne : « Bonsoir à tous. Je suis Elisabeth Limagne, je suis manager de projet chez RTE et je suis en charge des projets Carbone, H2V et GravitHy, donc certains m'ont déjà vu dans des séquences précédentes.

Alors, juste un petit rappel : RTE, est-ce que ça parle à tout le monde ? Est ce qu'il y a des personnes qui ne connaissent pas RTE ou dans la salle ? Je vois qu'il y a des plus jeunes dans la salle. Désolée, je vous cible un petit peu parce que généralement, ce n'est pas très connu en fait RTE.

Donc RTE, qu'est-ce que c'est ? C'est le réseau de transport d'électricité. Donc quel est notre rôle ? Pourquoi on est là ce soir ? Donc en fait RTE, sa mission principale, c'est de transporter

le courant électrique à très haute tension et donc de faire le lien entre la production d'électricité et la distribution au sein de vos foyers. Donc concrètement, on est un acteur en monopole en France. Donc on travaille 24 h sur 24 pour s'assurer que l'électricité soit toujours là au bout, quand vous appuyez sur votre bouton chez vous. On ne se pose pas trop la question de ce qui se passe pour l'électricité, mais sachez que des gens travaillent 24 h sur 24 pour que l'électricité arrive jusqu'à nos foyers ou à nos usines. Et en l'occurrence, c'est pour ça qu'on est là ce soir, on va parler d'industriels.

Donc la production, vous connaissez ? Le plus gros, c'est EDF. Donc c'est quelque chose qui vous parle. Mais on a d'autres productions qui existent. Il y a de l'énergie solaire, de l'éolien, des énergies, ce qu'on appelle les énergies renouvelables. Donc c'est ce qu'on va trouver dans la partie production. En France, on a évidemment un mix énergétique qui est drivé aussi par le nucléaire. Et donc ça, c'est le point de départ.

Ensuite, nous, on est le trait d'union au milieu. On va acheminer cette énergie qui est produite et en bout de course, on va retrouver la distribution. Dans cette distribution, l'acteur le plus connu est Enedis, anciennement ERDF, les noms ont changé plusieurs fois. Mais en l'occurrence, leur rôle en bout de course, c'est d'acheminer l'électricité jusqu'à nos foyers, jusqu'à nos PME, PMI, etc. On a des entreprises locales de distribution d'énergie et là, on ne parle plus de très haute tension à ce niveau-là. Donc ça, c'est notre rôle.

Pour les industriels comme H2V, ils sont connectés directement à ce réseau de transport à très haute tension. Et donc on va parler de leur raccordement aujourd'hui. Pour H2V, on prévoit deux phases comme cela a été dit par François. Vous allez voir des petits décalages de dates, c'est normal parce que forcément on va venir avant eux. L'idée, c'est qu'on soit prêt avant que l'usine ne démarre. Donc ils ont besoin de l'électricité en amont. On a une première phase du projet va consister à s'appuyer sur une liaison souterraine qui va venir être raccordée sur le poste que vous voyez là, qui est un poste, qui existe, qui s'appelle Darse. Ce poste est un poste de très haute tension de 225 kilovolts et on va acheminer du coup 250 mégawatts sur cette première phase pour H2V et qui vont être mises en service mi 2027. Donc ça, c'est la première partie de notre raccordement électrique.

L'usine va pouvoir démarrer à puissance partielle. Ça va permettre de lancer les deux premiers électrolyseurs. Et puis dans un second temps, nous, on va devoir se projeter dans l'avenir et on a besoin d'apporter du 400 kilovolts jusqu'à l'usine. Et pour ce faire, il va falloir créer un poste électrique, un nouveau poste électrique qui est dans ce petit rond ovale. On cherche à l'implanter en ce moment dans la ZIP, donc on discute avec le GPMM pour pouvoir implanter notre poste. Et l'idée, c'est d'accueillir 500 mégawatts supplémentaires pour cette deuxième phase d'H2V. L'idée aussi de ce poste 400 qui va arriver, c'est de pouvoir alimenter d'autres industriels. Typiquement, Gravithy sera aussi raccordé à ce poste électrique 400 kilovolts. Donc, en termes de délai, on est donc sur un temps plus long puisqu'on crée de nouveaux ouvrages. On va être sur une mise en service, de cette phase deux, pour la fin 2029. »

Claude Chardonnet : « Merci à tous les trois. Place aux échanges avec vous. Mêmes modalités. Manifestez-vous. On vous apporte le micro, présentez-vous et puis on vous écoute et dans la mesure du possible, on essaie de vous apporter des réponses. »

Daniel Moutet : « Bonsoir. Daniel Moutet, président de l'association DPLGF. Ce n'est pas vraiment sur le projet que je vais parler, c'est un général sur les projets. Là, je vois que ça prend de l'avance parce que le projet H2V est déjà associé avec RTE pour pouvoir amener l'électricité. Et qu'est-ce qu'attend l'État (je m'adresse à Monsieur le sous-préfet) pour faire pareil pour les routes. Parce que l'électricité c'est bien beau pour faire fonctionner les entreprises, mais les routes ça sera pour amener le matériel, ça sera pour amener le personnel. Et qu'est-ce qu'on fait pour parler des routes vraiment ? Moi, c'est ça qui m'inquiète

et c'est ça que je veux parler. Parce que les projets ils seront faits, mais les routes ne le seront pas. Alors aujourd'hui, je suis là pour parler de ça, des routes, parce que franchement, on ne pourra pas mener ces projets sans les routes. Voilà, merci. »

(Applaudissements pour M. Moutet)

Claude Chardonnet : « Merci, donc vous soulevez la question des dessertes, qui est très très très sensible. Je laisse la parole au maître d'ouvrage sur la question des déplacements, du transport, du type de véhicules, de la quantité, des volumes, des tonnages. »

Alexis Martinez : « Il y a plusieurs sujets. Nous, au niveau du projet, on va faire en sorte de limiter au maximum les impacts sur le trafic routier. Donc ça, c'est une chose. Peut-être pousser au covoiturage. On va aussi faire en sorte qu'il y ait un maximum d'évacuation de la production future par des pipes et qu'on utilise au minimum le nombre de camions, qu'on réduise au maximum le nombre de camions. Ensuite, et bien évidemment, il y a une problématique des infrastructures qui dépasse, comme vous l'avez mentionné, le cadre du projet H2V pour lequel on ne peut que souhaiter qu'en effet, les infrastructures se développent et sont nécessaires pour le développement de nos projets. Nous, en tout cas, en tant que industriels responsables, on va faire en sorte, dans ce qui est notre périmètre, de réduire au maximum l'impact sur la partie transport et en particulier sur le sujet du transport routier. Néanmoins, on aura besoin que les personnes puissent rejoindre leur lieu de travail. On en aura besoin pendant la construction d'avoir des camions, mais on va faire en sorte de minimiser au maximum l'impact. Ça, c'est dans notre domaine. Après, pour le sujet plus global, je dirais des infrastructures, c'est plus une réponse politique à laquelle moi, je ne suis pas habilité à répondre. »

Claude Chardonnet : « Est ce que Monsieur le sous-préfet souhaite dire un mot sur cette interpellation et la préoccupation de l'État alors qu'en effet, vu de loin et de près, les projets arrivent, ce qui est une bonne chose. »

Régis Passerieux : « Il y a beaucoup de personnes qui étaient présentes dans la salle pour la concertation Carbon. Je ne vais pas tout seul relancer le débat sur les routes. Je vais vous dire que non, ce n'est pas seulement l'État. Ce qui est en train de se négocier actuellement, de se discuter, c'est un contrat de plan État-Région (qui s'appelle le CPER) avec un volet routier. Ce volet routier est discuté sur l'ensemble de ses composantes, avec l'ensemble des partenaires sur le sujet et il sera l'objet d'une discussion avec les arguments qui ont été énoncés ici lors des précédentes concertations et de beaucoup de débats. Le laboratoire territorial aussi a montré que l'avis de la population, c'est « oui à une transition industrielle positive, mais à condition qu'on rattrape le retard en infrastructures et notamment sur les routes. » Ce message est bien entendu, il est clair, il est fort, il est haut de la part de l'ensemble de la population, il ne fait pas de doute, il est retransmis en tant que tel aux autorités de décision parce que c'est un vrai sujet qui est jugé majeur. Donc je ne veux pas simplement le redévelopper ici. Ce sujet est posé sur l'établi. Il est posé sur l'établi entre l'État, la Région, la Métropole, le Département pour que des réponses soient apportées sur trois volets : sur la déviation Marseille-Martigues-Port de Bouc, qui est d'ores et déjà prête à être réalisée puisqu'il y a déjà des sommes importantes qui ont été engagées pour faire les acquisitions foncières. Il n'y a plus qu'à tourner, les financements de l'ensemble

du projet sont prêts, le bouton pour avancer. Et puis les études de réalisation pour une réalisation accélérée autant que possible de la liaison Fos-Salon, l'une c'est 160 millions d'euros, l'autre c'est entre 460 et 500 millions d'euros sur les montants. Ceci devrait faire l'objet d'un dénouement positif, avec la volonté de tous, nous l'espérons, positif d'ici quelques semaines et en tout cas des réponses sera apportées. »

Claude Chardonnet : « Merci monsieur le sous-préfet. En tout cas, on peut noter que cette question du trafic, qui pourra être éventuellement généré par le projet en phase chantier comme en phase d'exploitation, est traitée dans le dossier du maître d'ouvrage, mais pourra aussi être traitée lors des réunions qui seront dédiées sur le sujet, avec des chiffres précis. Est ce qu'on a d'autres interventions ? Oui, alors peut être des personnes qui ne se sont pas encore exprimées, déjà dans cette partie-là, et puis ensuite on prendra l'autre partie. »

Christophe Claret : « Bonsoir à toutes et à tous. Christophe Claret pour le syndicat des dockers portuaires du golfe de Fos. Sur les trois projets phares, GravitHy, Carbon et H2V, je m'adresse à la direction d'H2V. Vous êtes les seuls qu'on n'a pas vus avant la concertation publique. On a rencontré GravitHy, Carbon. Vous, on ne vous a pas vus. Alors la première question, c'est quand vous êtes sur le GPMM, combien sur les 265 emplois, il y a de dockers pour qu'on puisse faire le recrutement approprié ?

Et bien entendu sur la question des routes, si on n'aménage pas a minima ces ronds-points... L'exemple, ce matin, j'ai mis trois quarts d'heure pour partir de la gare de Fos pour arriver à entrer dans la darse. Trois quarts d'heure. Ces ronds-points sur une voie... Si on n'a pas un aménagement conséquent sur ça, ça va être rien que pour la construction de ces trois usines, ça va être la panique totale et complète.

On a eu encore un accident la semaine dernière qui a qui a coupé complètement tout le trafic maritime, tout le trafic import-export sur les terminaux. Il se pose une question d'urgence à aménager mieux que ce que c'est actuellement. Bien évidemment, ça c'est le rôle de l'État, ce n'est pas forcément H2V mais tout cumulé, ça risque de faire beaucoup. Et notamment, on ne parle pas de la RD 268. On veut bien qu'il y ait des compensations, il y a un peu des roseaux qui risquent d'être coupés ici de suite. Ça va être compliqué. C'est très compliqué et on ne parle que du contournement de Port de Bouc. Mais contourner Port-de-Bouc, c'est bien pour les habitants de Port-de-Bouc. Je suis habitants de Port-de-Bouc mais tout le flux arrive à l'entrée de Fos. On n'a rien résolu au niveau de la fluidité. »

Claude Chardonnet : « C'est clair. Merci. Deux aspects, on va répondre et après je continue sur cette partie-là. »

Alexis Martinez : « Bien entendu on vous rencontrera. Je pense que c'est très important. On a été un peu en retard par rapport à d'autres partenaires pour une raison simple, c'est que quand on a travaillé le sujet e-méthanol dans les derniers mois, on avait un besoin de clarté sur la manière d'évacuer le produit, le fluide portuaire que ça pourrait générer.

Je pense que premièrement, ce qui est très important, c'est que la production d'e-méthanol, c'est l'assurance d'un trafic portuaire, parce que finalement, ça permettra aux bateaux de se recharger donc ça, c'est extrêmement important. Nous, on s'est centrés là-dessus. Bien évidemment, vous êtes une partie prenante et donc on va vous rencontrer. Simplement, on avait besoin d'avoir les idées claires. Je pense qu'aujourd'hui on a avancé et bien entendu, il n'y a aucun problème pour partager.

Par rapport aux emplois créés, les 260 emplois sont des emplois d'usine. Ça sera plutôt dans le contexte indirect. Mais moi je pense qu'il faut retenir, avec les discussions d'État qui viendront, que mettre du e-méthanol sur le port de Marseille, c'est assurer quelque part du futur à l'activité en mettant en place un carburant de substitution aux carburants fossiles. Et là-dessus, ça va jouer sur l'impact de l'activité. La quantification est à faire. Il faut qu'on regarde avec les différentes parties prenantes ; on a échangé avec le port là-dessus, avec monsieur Martel.

La maturité du projet fait qu'on va être maintenant dans les conditions d'échanger avec vous là-dessus. Mais je pense que ce n'était pas respectueux aussi de venir vous voir en vous disant on va faire un projet sans avoir les billes nécessaires. Donc je prends le point et on reviendra vers vous rapidement bien entendu. »

Claude Chardonnet : « Merci. Monsieur. »

Bernard Vignal : « Bonsoir, je suis Bernard Vignal. Je suis membre du collectif local Alternatiba, c'est une association, pour ceux qui ne connaissent pas, qui milite contre le changement climatique.

Je vais peut-être apporter une voix dissonante par rapport à ce qui se dit en ce moment. On a trois sujets de préoccupation chez Alternatiba. Le premier concerne les transports : le transport des marchandises, le transport des personnes. On a eu, lors des ateliers Carbon, des propositions qui ont été faites, qui nous semblent être des alternatives intéressantes, en particulier pour les transports des personnes, concernant le développement du transport en commun, avec également le développement de pistes cyclables pour les transports locaux, le recours à des mobilités basées sur l'électrique... Et donc ce sujet-là n'a jamais été repris, je ne l'ai pas entendu, que ce soit par les élus ou les pouvoirs publics. On en revient toujours au développement du routier. Donc le développement du routier n'est pas la solution à mon point de vue. Ce n'est pas une solution pérenne. Ça peut être une solution temporaire, mais ce n'est pas une solution qui va pouvoir régler le problème du transport des personnes.

Et concernant le transport des marchandises également, pour en revenir à ce que disait Carbon, on y préconisait de développer le fluvial, ainsi que le ferroviaire. Donc là, on ne voit pas trop non plus d'investissements massifs et significatifs qui soient fléchés sur ces deux modes de transport de marchandises.

C'est notre premier sujet de préoccupation.

Le second sujet concerne l'énergie électrique, mais je sais qu'il y a eu une concertation, une soirée de concertation qui sera dédiée à ça. J'ai fait le cumul des trois projets hydrogène que nous avons dans la région à partir de chiffres qui sont communiqués sur le site de la concertation. Donc on a, à terme, 600 mégawatts pour H2V, 700 mégawatts pour GravitHy et 120 mégawatts pour le projet Masshyla. Lorsqu'on cumule les deux, on arrive à 1 420 mégawatts pour les sites locaux producteurs d'hydrogène. Or, en me référant également à un site de EDF, on voit que pour faire face à cette demande, à ce besoin, il ne faudrait pas moins de trois tranches nucléaires de 900 mégawatts pour arriver à satisfaire ce besoin. Lorsque l'on connaît la situation de la production d'électricité en France, le coût de l'énergie électrique ainsi que l'impact que ça a sur les ménages en particulier, un tiers des ménages sont en précarité électrique. Ajouter de la surconsommation à ce niveau-là, au niveau de trois tranches nucléaires, ça suppose une surchauffe au niveau de la demande et donc même un renchérissement de l'électricité.

Troisième sujet de préoccupation, mais vous allez nous dire oui, mais vous êtes contre la décarbonation, au contraire... Ça concerne la conversion du CO₂ qui est capté. Je vois 800 000 tonnes en produit e-carburant. Donc c'est 800 000 tonnes je suppose, qui sont captées au niveau des émissions dans les industries qui sont implantées sur le site de Fos.

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.

Nous notre point de vue, c'est essayons de compenser aussi et surtout par la sobriété. Est-ce qu'il est utile de développer du transport aérien pour aller faire du tourisme ? Est-ce qu'il est utile de développer encore des bateaux de touristes qui viennent saturer le port à Marseille, etc. ? Je ne fais pas un tableau. J'ai terminé. Je vous remercie. »

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup pour vos trois sujets qui sont évidemment au cœur non seulement du projet, mais de ce qui se joue en ce moment sur le territoire, pas seulement du projet H2V. Et merci aussi pour avoir finalement clarifié la vision globale qui est la vôtre, qui est celle de la sobriété.

Donc, si on revient concrètement aux sujets que vous avez abordés, le premier transport de marchandises - transport de personnes, sur le premier transport de personnes, développement des transports en commun, développement des pistes cyclables... Votre question, c'est finalement qui va reprendre ces sujets ? H2V peut peut-être répondre, mais d'autres aussi. Ou bien est-ce qu'on se dit qu'on le note et puis que ce sera repris dans un contexte plus global ? »

François Guillermet : « Ce qui est possible au périmètre du maître d'ouvrage. Dans les documents que vous avez et qui sont distribués dans la salle, les chiffres qu'on a mis pour les transports des personnes, pour la mobilité des personnes, sont des chiffres qui sont quelque part conservateurs dans la mesure où on considère qu'il n'y a pas de report modal, donc les gens viennent en voiture. Donc quelque part, tous les efforts qu'on pourra faire et nous, on sera tout à fait favorable à pousser des efforts vers du report modal (et là, je me tourne vers nos collègues de Carbon qui ont dressé des pistes qui étaient tout à fait intéressantes), on s'inscrira aussi dans cette démarche. Donc quelque part, ce que vous avez dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est un peu la vision du pire et on essayera de tendre vers le meilleur.

Et c'est la même chose pour le transport de marchandises. Aujourd'hui, pour le transport de marchandises, ce qu'on prévoit, c'est un acheminement de préférence par canalisation. Pour l'hydrogène, c'est ce qu'il y a de plus efficace, avec quand même de l'acheminement par camion pour l'alimentation des stations-service hydrogène, puisqu'on est dans un acheminement qui est en fait distribué. Donc quand on va distribuer à des stations-service hydrogène, on est obligé de passer par camion mais pour un volume qui sera très limité. Là encore, vous avez les chiffres dans le dossier du maître d'ouvrage.

Je passe la parole à Elisabeth, pour l'électricité. »

Claude Chardonnet : « Effectivement, encore une fois, les questions que vous soulevez dépassent largement le sujet du projet au sens strict. En même temps, elles sont légitimes. »

Élisabeth Limagne : « Oui. Alors pour la partie électricité, vous avez soulevé plusieurs points. Il y avait une inquiétude sur la facture pour les usagers. Il y avait un cumul des besoins sur le volume que ça représente sur les différents projets et sur notre capacité finalement à avoir cette électricité.

Déjà sur ce premier point par rapport à l'hiver dernier, il faut savoir qu'effectivement, on a eu un passage de l'hiver qui était un peu compliqué l'année dernière puisqu'une partie du parc nucléaire était à l'arrêt. Ce schéma, on ne va pas le retrouver forcément là puisque les maintenances sont en train de se poursuivre et se terminent. Donc on va passer des hivers plus sereins.

On aura toujours besoin de sobriété pour l'avenir, ce sera toujours des gestes à conserver. Mais sur la production en tant que telle, on est capable d'acheminer cette production jusqu'aux différents projets. D'ailleurs la consommation est toujours en train d'être augmentée puisqu'on a toujours plein de projets qui sont en train d'être développés : de l'éolien ou d'autres projets qui vont augmenter encore notre capacité à fournir cette électricité. Donc, en termes de consommation, on sera capable de répondre à ce besoin.

Sur la facture ensuite des usagers. Il n'y a pas de lien direct en fait entre l'arrivée de ces nouveaux projets et la facture des différents usagers. Là, on est plutôt sur un phénomène qui est lié à l'évolution des marchés européens. Donc le coût de l'électricité varie par rapport à l'Union européenne, mais ce n'est pas un lien direct avec les différents projets des industriels qui arriveraient sur la zone. »

Alexis Martinez : « Pour rebondir sur la partie électricité, dans l'hydrogène, il y a deux défis. C'est à la fois la quantité d'électrons qu'il nous faut pour la production et le prix.

Ce qui est très important de comprendre, le défi de la filière, c'est d'arriver à avoir une production compétitive et donc d'avoir un prix d'électricité qui soit compétitif. Aujourd'hui, vous avez vu dans la presse qu'il y a des débats au niveau européen sur la restructuration du marché de l'électricité. Grosso modo, il y a plusieurs écoles. Les Français disent nous, on veut un prix de l'électricité qui soit en lien avec nos coûts de production. Or, aujourd'hui, le mécanisme du fonctionnement européen est que le prix de l'électricité, c'est le prix marginal du coût de la mise en fonctionnement de la dernière centrale. D'où le fait qu'on a vu des hiatus entre les coûts de revient et les prix électricité. Donc il y a beaucoup de discussions, c'est extrêmement technique et je ne rentrerais pas dedans. EDF a un plan de développement de sa production, alors par le nucléaire avec des EPR, une meilleure utilisation du parc existant, le solaire, l'éolien. D'autres acteurs vont travailler sur la partie solaire. Il y a un plan très fort qui a été mis en place par le gouvernement pour développer toutes ces énergies renouvelables et aussi faire en sorte que le timing de déploiement soit plus rapide. Ça, c'est très bien.

Mais maintenant, on a un sujet vraiment de structuration pour les industriels d'avoir une visibilité sur le prix de l'électricité sur le long terme. Et c'est quelque chose qui est en train d'être discuté aujourd'hui entre EDF, le gouvernement et les électro-intensifs que nous sommes. »

Claude Chardonnet : « Alors, la conversion du CO₂, c'était le troisième sujet. »

Alexis Martinez : « Le CO₂, il y a plusieurs sujets. C'est un peu complexe. Aujourd'hui, on a une industrie qui produit du CO₂ et donc la première des missions, c'est de réduire la production de CO₂ de cette industrie. On est tous d'accord.

Comment faire ? Il y a plusieurs options... On dit : on arrête de produire, donc on arrête les émissions ou on se dit il faut qu'on ait un plan en plusieurs étapes. Une des options retenues, c'est la possibilité de capturer le carbone du CO₂, c'est-à-dire, pour les industries les plus polluantes, de capturer le CO₂ et de le transporter par des pipes et ensuite de le stocker dans des capacités d'anciens gisements de gaz en mer du Nord.

C'est une option qui a l'avantage de traiter le sujet de l'émission mais qui suppose de stocker le CO₂, et il y a un certain nombre de contraintes techniques et il y a un certain nombre de questions sur ce sujet. C'est la première option.

La deuxième option, c'est de dire bon, de toute façon, on aura toujours du CO₂ qui est produit, ce qu'on appelle, dans le jargon, le CO₂ fatal. Dans l'activité de ciment, dans l'activité de chaux, les réactions font qu'on aura toujours du CO₂ produit. Ce CO₂, il faudra l'utiliser.

Et troisièmement, il y a aussi du CO₂ qui est là plus naturel du biogéniques, des méthaniseurs qui eux, vont permettre aussi d'avoir du CO₂. Mais celui-là est d'origine naturelle.

Dans ce contexte-là, capter le CO₂ pour nous, pour faire du e-carburant, ça va être une manière de décarboner une fois, c'est-à-dire de ne pas aller, par rapport à la question qui était posée, piocher en ressources fossiles dans le sous-sol. La molécule qui sera là, on va la réutiliser et donc éviter d'utiliser du kérosène fossile et de repomper de la ressource fossile. C'est ça le sujet. Il y aura toujours une molécule de CO₂, mais on évite de réutiliser une nouvelle molécule qui est d'aller taper dans les ressources fossiles.

Le CO₂, de toute façon, c'est aujourd'hui notre ennemi parce qu'on veut vraiment baisser les émissions, il y aura un certain nombre d'actions différentes et les carburants seront une manière d'utiliser ce CO₂. Ce ne sera pas la seule.

Mais l'idée au bout du bout, c'est de réduire les émissions, en décarbonant les processus. Et là, l'hydrogène a un apport extrêmement important parce qu'on peut amener des nouveaux processus chimiques de réduction qui permettent de ne plus avoir de CO₂ émis. Ça va être le cas dans la sidérurgie. »

Claude Chardonnet : « Merci Alexis Martinez. Une autre question ? Oui, allez-y. »

Gilbert Dalcol : « Oui, de nouveau Monsieur Gilbert Dalcol, Mouvement Citoyen de Tout Bord. Je voudrais soulever un problème qui concerne le département, la préfecture, notre ville de Fos sur Mer est une des plus polluées de la région (si ce n'est pas la plus polluée). Nous sommes saturés par les véhicules des particuliers, des poids lourds, tout ce qui s'ensuit. Par vents dominants, nous nous prenons les pollutions, par vent du sud-est, de Naphtachimie, par vent de sud-ouest, nous prenons le retour de tout ce qui est sur le côté sud-ouest, usines de Port-Saint-Louis, et par le Mistral, nous prenons aussi [...] le kérosène qui consomme, qui est très chargé en soufre.

Donc nous sommes très saturés. Et on voit, à partir de 16 h la 768 est saturée, le matin c'est identique. La 569 est saturée matin et soir. Les gens passent à travers les Carabins.

Ça revient à ce que disait Daniel Moutet tout à l'heure : nous sommes très, très saturés de ce côté-là.

Je constate une chose, c'est que les trois projets qui vont se faire, ils seront faits avant, d'après ce qu'on a comme renseignement, la liaison Fos-Salon (qui se ferait vers 2030-2031). Donc ça veut dire par là qu'on va avoir un impact de véhicules supplémentaires sur les voies dont la population va subir les nuisances. En ce qui concerne les ronds-points de la Fossette, à l'époque, notre association avait demandé à ce que nous ayons une voie échappatoire qui évite le rond-point de la Fossette pour les gens qui vont sur Arles, ça a été refusé (histoire de budget). Donc on se retrouve avec les trois ronds-points, de deux voies, on passe sur une voie, c'est l'enfer.

Donc je souhaiterais pour ma part que vous donniez votre solution pour le transport de vos futurs salariés ? Est-ce qu'il y aura des transports en commun ?

Monsieur le sous-préfet nous a dit qu'une étude était en cours sur la liaison. Ça fait 40 ans qu'on l'attend, comme si j'ai bonne mémoire.

Et à ce sujet, dans le Journal officiel, il est bien écrit qu'il y aura une décentralisation des nationales et de tout ce qui s'ensuit, qui sera prise en charge par le Département. Quel va être l'impact sur les riverains surtout à Fos, qui prend toutes nuisances, sur la taxe foncière ? Parce que l'État va sûrement donner une partie de subventions, mais le reste, je pense que ça fera comme la taxe d'habitation... C'est marqué dans le Journal Officiel : c'est reporté mais on ne sait pas quand. Donc la décentralisation aura lieu.

Voilà, je préviens les gens quand même à ce sujet qu'on risque de mettre encore la main dans la poche. Donc moi, personnellement, avec mon association, on voudrait que les

infrastructures routières et transports soient effectuées avant que les projets se fassent. Je vous remercie. »

(Applaudissements pour M. Dalcol)

Claude Chardonnet : « Merci pour votre intervention très claire. Vous soulevez les enjeux de temporalités des projets, qui espèrent avancer vite, et puis des projets de dessertes qui devraient avancer moins vite. Comment tout ça va être cohérent ? Comment absorber cet impact supplémentaire de véhicules sur notre réseau actuel et en particulier les trois ronds-points ? Enfin, vous adressez directement à H2V pour un point particulier : quelle est la solution pour vos futurs salariés ? Donc François Guillermet a déjà apporté des éléments, peut-être préciser un peu ou revenir sur ce que vous avez dit. »

François Guillermet : « Là, effectivement, je vais avoir du mal à préciser ce que ce que j'ai dit tout à l'heure. Donc on a, à ce stade, dans le dossier du maître d'ouvrage, des chiffres qui portent sur du transport salarié uniquement avec des véhicules individuels. Et ensuite, on échangera avec les autorités publiques, mais dès lors qu'il y a des moyens de transport collectif, qui sont mis en œuvre collectivement, on s'inscrira dans ce schéma. »

Alexis Martinez : « Il y a un travail à faire de réflexion sur le covoiturage avec une incitation à y travailler. J'ai pris le point et on va y travailler et une coordination avec nos collègues, sur les différents projets, parce qu'il y a un flux important et nous ne sommes pas le plus le plus important. Mais je pense qu'il y a un travail d'alignement et on va explorer les solutions proposées par les autres projets pour voir comment on peut optimiser. »

Claude Chardonnet : « Donc on note déjà bien que c'est un sujet qui revient, qui est central comme toujours. Alors j'aimerais bien que des personnes qui ne se sont pas encore exprimées s'expriment. Monsieur, devant, on vous apporte le micro. Et puis ensuite deux autres interventions et on passera à l'intervention des partenaires du projet qui sont présents et qui ont aussi des choses à dire sur les sujets que vous venez d'aborder, Monsieur. Merci de vous présenter. »

Philippe Troussier : « Philippe Troussier Je suis l'adjoint à l'urbanisme et à l'environnement de la ville de Fos-sur-Mer. Je rejoins bien évidemment tout ce qui a été dit sur les infrastructures routières, les ronds-points mais aussi les nouvelles infrastructures qui devraient arriver. C'est une préoccupation pour les habitants environnants, pour ceux qui y travaillent, mais aussi par rapport au PPRT et au plan d'évacuation.

Il y a quelques sites Seveso seuil haut qui arrivent aussi. À Fos, on en a seize, il me semble. Donc on dépassera les 20 quand toutes les industries seront là et toutes les personnes qui y travaillent ou qui passent devant ces industries devront pouvoir évacuer le site, en tout cas l'environnement pour pouvoir se mettre à l'abri en cas de soucis.

Moi j'ai deux questions. La première, c'est le nombre de mètres cubes que vous allez utiliser pour pouvoir produire votre hydrogène. Je sais où vous allez la prendre, mais ce serait bien de préciser où vous allez prendre cette eau ? Et moi, ce qui m'intéresserait aussi, ça rejoint un peu les préoccupations que l'on a, c'est le nombre de véhicules que vous avez prévu lorsque vous démarrerez votre phase une. Je parle de camions qui alimenteront et qui ressortiront

avec ce que vous produirez. Et ensuite le nombre de camions quand la phase deux sera terminée. Vous avez dû le calculer je pense. Merci. »

François Guillermet : « Pour répondre précisément à la question, vous avez des éléments à la fois sur le site dont a parlé Monsieur Delcroix, le site de la concertation, avec les impacts cumulés et aussi dans le dossier du maître d'ouvrage.

Sur la consommation globale en eau, on est aux alentours de 4,9 millions de mètres cubes d'eau par an. Ça, c'est la consommation d'eau pour la production d'hydrogène et d'e-méthanol. Cette eau-là, elle sert à deux choses : elle sert au processus d'électrolyse lui-même et elle sert aussi au refroidissement des dispositifs. Donc, ce qu'on a indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est qu'il y a une première source d'alimentation en eau. C'est de l'eau industrielle qui serait fournie par le Grand port maritime de Marseille. Et la deuxième source qu'on est en train d'étudier, et on ne sait pas si les études seront concluantes, c'est du refroidissement par eau de mer. Donc les études sont en cours et on ne peut pas vous dire à ce stade si cette solution est meilleure qu'un refroidissement uniquement avec de l'eau douce. Sur la question du trafic... »

Philippe Troussier : « Je voudrais rajouter puisque vous réfléchissez à utiliser de l'eau de mer pour pouvoir refroidir. Il y a d'autres sites déjà sur Fos qui utilisent ce principe pour refroidir. Et sachez qu'Engie a mis au point de la « biomère », je crois je n'ai plus le nom en tête. En tout cas, ils ont mis un système pour pouvoir traiter l'eau et pomper l'eau de mer avec un système biologique qui permet de ne plus utiliser de chlore et donc de ne plus rejeter du chlore dans notre golfe. Et ça, c'est une chose très intéressante. Ça fait déjà maintenant un an et demi qu'ils l'ont mis en service et a priori, ça marche bien. »

François Guillermet : « Vous avez tout à fait raison. Donc il y a le sujet du chlore, il y a le sujet aussi, pour nous, des deltas de température. Pour du refroidissement, on regarde aussi si les deltas de température sont suffisants et on prend en compte notamment l'évolution du changement climatique, parce qu'il faut prendre aussi en compte des températures qui vont évoluer.

Sur le sujet du trafic routier, je prends notre bible à nous. Donc ce que l'on a indiqué dans le DMO, page 47 (je le sais, le Lot et Garonne, c'est mon département de naissance !), moins de 20 camions par jour avant 2030, 50 camions en 2035, 70 à l'horizon 2040. Je précise que quand on dit 20, 50, 70, en fait c'est sur des trajets, donc ça veut dire dix camions par jour, aller et retour. Donc ça, c'est quoi ? C'est l'évolution de ce qu'on voit en termes de demande pour l'hydrogène, pour les stations-service. Donc c'est cet usage-là qui entraînera un trafic et c'est toutes phases confondues. Vous avez des dates qui correspondent à l'évolution du projet. »

Claude Chardonnet : « Mais on reviendra sur le sujet. Alors j'avais envie de proposer, si vous voulez bien l'accepter à messieurs Coppey et Meunier d'être les premiers à intervenir après l'intervention des partenaires du projet, Christophe Castaner et Christophe Madrolle, qui sont là, qui sont avec nous depuis le début. Est-ce que on est d'accord ? Je vous laisse la parole aussi. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Bien sûr que vous allez pouvoir les poser. Moi, ce que je proposais, c'était d'injecter les apports de nos partenaires et puis que vous puissiez poser vos questions dans la foulée, sachant que ces apports sont en rapport direct avec le projet et ses enjeux. Maintenant, si vous voulez vraiment, allez-y. Puis Mr Coppey ensuite, s'il le souhaite. »

Romuald Meunier : « Merci. Bonsoir à nouveau Romuald Meunier, pour l'association MCTB Golf de Fos environnement. Oui, dans un débat public, il me semble qu'il est normal que le public puisse s'exprimer. Il est normal aussi que les autres le fassent, les représentants des régions du département, bien entendu, mais c'est avant tout une réunion publique. Donc je vous remercie de nous donner la parole à ce sujet-là. Pour l'instant, je ne suis intervenu que sur l'organisation du débat et absolument pas sur le projet. »

Claude Chardonnet : « Je vous en prie, allez-y. »

Romuald Meunier : « Sur ce projet, si j'ai bien compris ce que vous voulez faire, vous utilisez de l'eau. Nous avons eu à peu près une réponse sur le type d'eau, peut-être de l'eau brute venant du Rhône, peut-être de l'eau de mer pour le refroidissement. Ce n'est pas tout à fait une réponse, mais en tout cas en tout cas, on avance un petit peu.

Cette eau, vous allez faire en sorte de la séparer en deux éléments : l'hydrogène et l'oxygène. L'hydrogène. Vous allez l'utiliser pour deux filières : la première qui sera le stockage de l'hydrogène, donc grosso modo une fourniture d'énergie, la deuxième, si j'ai bien compris, faire un biocarburant de e-méthanol qui servira plutôt pour les transports. Mais pour pouvoir réaliser cette deuxième filière avec ce biocarburant, vous allez réincorporer du CO₂ que vous allez capter auprès des entreprises qui sont à proximité, d'après ce que j'ai vu sur vos documents. Je n'ai aucune notion de comment vous allez vous y prendre pour capter ce CO₂ 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.

Et tout ça nous ramène à un troisième élément que je voulais soulever avec vous, vous avez présenté la création précédente de deux entreprises, l'une en Normandie et l'autre à Dunkerque. Est-ce que ces entreprises ont fonctionné sous le même principe que ce que vous proposez comme projet ici aujourd'hui ? Et quels ont été les résultats si, bien entendu, ce sont les mêmes principes qui ont été développés sur ces deux activités ?

Ce ne sera pas la dernière question que j'aurai à poser. Il y en aura d'autres. Je vous remercie. »

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup. Je laisse François Guillermet et Alexis Martinez répondre à cette question qui est très claire finalement : comment allez-vous vous y prendre pour capter le CO₂ ? »

François Guillermet : « Merci Monsieur Meunier pour avoir récapituler effectivement l'ensemble du process. J'ai noté effectivement eau, hydrogène d'un côté, oxygène de l'autre. Donc je signale d'ailleurs que sur l'oxygène, vous n'en avez pas parlé, on regarde également aussi la valorisation potentielle de l'oxygène. Alors, sur le sujet du CO₂, ce n'est pas nous qui allons capter le CO₂. Ce que vous soulevez comme point, c'est un point important. Nous sommes dans un écosystème de projets qui sont interdépendants les uns des autres. Nous,

on va acheter du CO₂ qui va nous être livré, donc, on a besoin de CO₂ qui soit capté chez d'autres. Mais ce sont ces autres industriels qui vont être en charge de développer ça sur leurs process. Nous avons des discussions en cours avec des industriels de la zone, donc on ne peut pas vous en parler - ce sont des discussions qui sont couvertes par le secret commercial. Mais effectivement, on a des discussions en ce sens et c'est plutôt positif d'ailleurs, puisque ça démontre un réel enthousiasme, une réelle volonté d'aller vers cela. »

Alexis Martinez : « Globalement le cœur des trois projets est la production d'hydrogène verte, bas carbone. La différence sur le projet de Fos, c'est qu'on enrichi cette production d'hydrogène avec un carburant de synthèse, pour décarboner des usages précis de la mobilité. D'une part, le méthanol qui est dans le projet qu'on présente. Et puis, pour la partie carburant de synthèse (pour l'aérien), c'est de trouver un partenaire à qui on pourra céder notre hydrogène vert et qui procédera à la fabrication de ce nouveau carburant de synthèse. C'est ça le modèle. Dans les autres (projets), par exemple à Dunkerque, c'est un projet qui est très lié à la décarbonation de l'acier. C'est un nouveau processus de réduction indirecte du fer. Vous avez peut-être entendu dans la presse, mais il y a eu des subventions qui ont été annoncées pour la mise en place de ce qu'on appelle un DRI. Et dans ce cas-là, on alimentera directement en hydrogène ce DRI par un tuyau qui ira directement de chez H2V vers ArcelorMittal. On est donc dans des applications différentes. On a diversifié les applications à Fos parce qu'on a des défis différents. On aura des défis par rapport au raffinage, bien sûr, mais on a aussi des défis de tout ce qui est mobilité maritime, aérienne et terrestre. »

Claude Chardonnet : « Merci. Stéphane Coppey et Monsieur juste après, et après on passe à la dernière séquence avec Christophe Castaner et Christophe Madrolle. »

Stéphane Coppey : « Merci à Romuald Meunier qui nous a permis d'intervenir à nouveau sur le fond. On parlait de l'intérêt effectivement de la filière hydrogène, un point qui aurait pu être abordé s'il y avait eu un débat public. C'est la question notamment des risques industriels. N'oublions pas que l'on va manipuler un gaz très léger, donc ça aurait été quand même intéressant qu'on connaisse d'une manière générale le retour qu'on a de ces installations de production d'hydrogène ailleurs, en France et en Europe. Et ça pose quand même au niveau de la production et du transport, un certain nombre d'éléments. On a cité pour le projet Carbon une question de remblaiement également. Puisqu'on est dans une zone dans laquelle il faut se prémunir de la submersion marine éventuelle, dont vous avez peu parlé. Donc, vous avez parlé du trafic de poids lourds en phase d'exploitation, mais il serait intéressant de savoir effectivement où vous allez chercher. Là aussi, c'est une question que j'avais posé le mois dernier. Tous les matériaux qui vous seront nécessaires au niveau notamment du remblaiement et de manière plus générale sur la construction de l'usine. Par ailleurs, on parle toujours de Fos-sur-Mer. On dirait que quand on parle de ce projet, ça y est, tout est fait. Je rappelle qu'on est encore une fois dans une concertation préalable. Rien n'est fait aujourd'hui. Notamment la question que j'avais déjà posée aussi sur la justification de l'implantation dans la zone industrialo-portuaire de Fos, c'est-à-dire le lien avec le maritime. Alors c'est vrai que c'est toujours confortable de se dire qu'on est sur une usine Seveso seuil haut, donc plus loin des yeux, loin du cœur. Et puis si ça pète, c'est loin de chez nous. Cela dit, voilà, est-ce qu'il y a vraiment un intérêt à être connecté au maritime carbone, à essayer de nous en faire une démonstration ? Je n'ai pas entendu grand-chose de votre part sur le sujet. Plus globalement, on a l'impression que le projet, votre projet, est quand même moins avancé que celui qui nous a été présenté le mois dernier. Beaucoup de questions qui restent en suspens sur le CO₂, sur l'eau, sur l'utilisation, sur la valorisation de l'oxygène. Il y a 7

milliards qui avaient été annoncés pour l'hydrogène, donc on va vite s'inscrire dans la liste des projets finançables, subventionnables. 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. Et puis je termine par un sujet sur lequel je ne pensais pas qu'on aurait dû intervenir ce soir. Mais puisqu'apparemment ça revient d'actualité, je le redis, je rejoins évidemment tout ce qui a été dit par le collègue d'Alternatiba, si ce projet doit se traduire par plus de routes, plus d'autoroutes, plus de nuisances, plus de pollution, plus de bagnoles, plus de camions, on aura tout faux. Je redis aussi ce qu'avait dit Monsieur le préfet de la région à l'issue du débat public sur Fos-Salon. Il avait interpellé les collectivités territoriales. Il avait expliqué « *Faites d'abord ce qu'il faut en matière de déplacements de proximité, de déplacements en transport collectif. Et puis effectivement, l'État jouera son rôle le jour venu.* ». On n'a pas beaucoup vu ni entendu la métropole et la région sur ces sujets-là. Ça tombe bien, Monsieur Madrolle va s'exprimer juste après. Je le redis encore une fois, je serai encore une fois obligé de me faire véhiculer ce soir pour rentrer à Marseille. Il n'y a pas de transports en commun à Fos. Donc développons les transports en commun à Fos, et peut-être, il y aura moins de souci sur les routes. Merci. »

Claude Chardonnet : « Message bien entendu. »

François Guillermet : « Merci Monsieur Coppey pour vos questions. Bon, sur le risque industriel, en fait, il n'y a pas besoin de débat public global pour aborder ce sujet-là, puisqu'on va l'aborder dans la réunion sur les risques industriels. On va présenter les risques industriels de l'hydrogène, du méthanol et donc, on va essayer de répondre à vos questions. Je ne sais pas si on aura toutes les réponses, mais ce qui est sûr, c'est que ce sujet sera traité. Sur les remblaiements, vous avez raison, c'est un sujet important. On a une obligation qui est dans le PLU de la commune de Fos-sur-Mer, de construire tous les bâtiments à une cote de plus d'un 1m40. Et pour ne rien vous cacher, on est en train de travailler sur des solutions qui nous permettraient d'étaler nos travaux le plus possible. Pour ne pas avoir à faire venir de la matière dans un temps très concentré, pour avoir une solution d'approvisionnement intelligente pour faire ce remblaiement, et utiliser aussi potentiellement le trafic fluvio-maritime pour faire ça. C'est une première réponse à votre question sur le lien du projet avec le maritime. On est dans la ZIP et là, je pense qu'on a vraiment un lien direct avec le e-méthanol. Notre objectif, c'est d'approvisionner les bateaux de la zone en e-méthanol et donc lien direct avec le maritime. Dernier point : vous nous dites que vous avez l'impression qu'on est moins avancé. Alors laissez-nous quand même le bénéfice du doute, parce qu'on n'en est qu'au début. Donc peut-être qu'à la fin de cette séquence, j'espère, que vous aurez une vision un peu différente. On va essayer de répondre à vos questions point par point. »

Alexis Martinez : « En plus, on est dans le démarrage d'une filière. Donc si vous voulez Rome, ce n'est pas fait un jour. On essaie de faire avec l'hydrogène, ce qui s'est fait dans d'autres activités sur des dizaines d'années. Le projet H2V, il est dans l'écosystème hydrogène, un projet plutôt mature. Parce qu'on a un foncier, on a une connexion électrique et on a des idées de débouchés. On a un process industriel qui est connu. Mais bien entendu, on est dans une filière en construction avec des règles qui sont en train de se définir. Nous, on s'adapte aussi aux règles qui sont imposées, au corpus réglementaire que l'Europe a mis en place et que la France a mis en place. Les règles, elles sont en train d'être rééditées. On va avoir une vision aussi sur le sujet électricité dont les choses sont en train de se mettre en place. Nous, notre stratégie, ce n'est pas d'attendre que tout soit figé pour avancer, et on pense que c'est comme

ça que la filière va se développer, grâce en particulier à des développeurs. On parle de H2V, mais il y en a d'autres qui sont dans la salle, qui se reconnaîtront, et qui comme nous, sont là pour développer la filière. Alors c'est sûr, tout n'est pas parfait, tout n'est pas cadré. Mais notre choix, c'est d'avancer et de faire avancer la filière pour justement que nous ayons une filière compétitive très rapidement. Nous sommes aussi au début de la concertation, donc c'est un peu normal qu'on n'ait pas tout dit. »

Claude Chardonnet : « Oui, allez-y. »

Jean-Marc Mauchauffée : « Oui, Jean-Marc Mauchauffée, toujours Génération Écologie. Je vais reprendre ce qu'a dit tout à l'heure le garant. Quand on va sur le site de la CNDP, on regarde les effets cumulés. Je vais prendre juste sur deux éléments, les effets cumulés de votre projet avec celui de Carbon, et celui qui va venir de GravitHy. Sur l'eau et sur l'électricité, alors je vais prendre l'électricité. Je reviens sur ce qu'a dit Monsieur d'Alternatiba, c'est 2 100 mégawatts cumulés qu'il faudra pour alimenter les trois projets, 2 100 mégawatts. Je ne sais pas si vous savez ce que ça représente ? C'est plus qu'un EPR. C'est plus qu'un EPR, c'est plus de deux fois la centrale thermique de Martigues. Imaginez qu'on ait déjà aujourd'hui une perspective sur ces 2 000 mégawatts de production, pas des capacités de transport, ça, c'est relativement plus aisé. Mais construire une centrale aujourd'hui, qu'elle soit nucléaire ou pas, ça ne se fait pas en trois ans, ça ne se fait pas en cinq ans, ce n'est pas vrai. L'EPR aujourd'hui, c'est quinze ans de travaux, je ne sais pas si vous avez remarqué. Donc, il y a à mon avis un problème entre le besoin exprimé de puissance sur l'ensemble des projets du site de Fos et ce qu'il y a de disponible déjà aujourd'hui. Nous ne croyons pas que la crise de l'été dernier ou de l'hiver dernier sur la disponibilité du parc nucléaire n'est qu'un événement ou qu'un incident de parcours. Il faudra aussi s'habituer, parce que les normes de sûreté évoluent, qu'on exige de plus en plus de sécurité sur ces centrales-là. C'est normal, c'est la vie. Deuxième élément, l'eau. Si on ajoute les trois projets, c'est 11 millions de mètres cubes d'eau qu'il faudra par an pour alimenter la zone. L'eau, ça ne se fabrique pas. C'est une ressource naturelle, vitale. On sait tous, qu'on va vers des tensions importantes sur les débits du Rhône, sur les glaciers qui disparaissent. Donc la question se pose : pourquoi globalement - ce n'est pas que vous qui êtes concernés - nous ne réfléchissons pas à des substitutions de production d'eau par exemple ? On a de l'eau de mer en grande quantité, presque trop si on regarde le niveau qui va monter. Pourquoi ne travaille-t-on pas sur le dessalement d'eau de mer pour alimenter l'eau industrielle plutôt que d'aller la pomper sur les grands canaux ? Et pourquoi pas sur la Durance ? Voilà une bonne question. Je pense qu'il faudra aussi réfléchir à ce genre d'alternative. »

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup, en tout cas, peut-être le maître d'ouvrage, les maîtres d'ouvrage auront à répondre. Mais il me semble que ces questions s'adressent aussi aux partenaires qui vont intervenir tout de suite. »

Alexis Martinez : « Non, non, attendez. Pour RTE, il y a un plan et je pense que c'est important que vous préposiez, parce que tout ça, ça ne tombe pas du ciel. Il y a un plan qui a été présenté récemment. Il faut lire dans le détail ; qui allie augmentation, production, et puis ce qu'on appelle sobriété. »

Élisabeth Limagne : « Si je peux juste réagir sur la partie électricité. Vous évoquez effectivement deux gigawatts de cumul de ces projets-là. Donc effectivement, on est dans ces ordres de grandeur. Simplement, il y a un point qu'il faut garder à l'esprit : ce n'est pas parce que la consommation a lieu sur place, que la production doit avoir lieu sur place. C'est bien le rôle de RTE de transporter l'énergie. L'intérêt du réseau c'est que justement on puisse acheminer de la production qui viendrait d'ailleurs en local. Donc ça, c'est un premier point. En termes de consommation, oui, c'est une consommation importante. Mais la production va aussi augmenter en France, ne serait-ce que d'ici 2050, juste l'éolien va représenter 18 gigawatts. Donc c'est quand même colossal en supplément de ce qui existe aujourd'hui. On va développer des productions renouvelables. On va effectivement avoir plus de disponibilités du parc nucléaire. Je ne voulais pas dire que c'était un épiphénomène ce qui s'est passé l'hiver dernier, pour autant, c'était une réalité. On n'était pas sur une disponibilité totale du parc. Mais effectivement, vous avez raison, on est sur des temps longs pour une construction d'EPR ou de centrales nucléaires. Vous avez parfaitement raison. C'est pour ça aussi qu'on étudie d'autres sources d'approvisionnement d'électricité, dont l'éolien. Le solaire carbone est là aussi pour ça, pour relancer cette filière solaire et augmenter nos capacités de production avec d'autres moyens que le nucléaire. »

François Guillermet : « On a regardé évidemment le dessalement. Mais qui dit dessalement, dit plus de consommation d'électricité. Qui dit dessalement, dit gestion de la saumure. Il n'y a pas de solution parfaite. Encore une fois, ce que l'on va vous présenter, ce sont les résultats des études que l'on a fait à date. On est tout à fait conscients des efforts qu'il faut faire sur la consommation d'eau, c'est une préoccupation absolument centrale. C'est pour ça qu'on a mis dans les scénarios qu'on étudie l'étude de l'eau de mer comme refroidissement. »

Claude Chardonnet : « Monsieur Meunier, vous souhaitez intervenir. Et je vous demande à tous, ensuite, que l'on puisse passer la parole à nos partenaires qui vont, je pense aussi apporter un regard complémentaire aux réponses qui ont été apportées. » Allez-y ! »

Romuald Meunier : « Merci. À nouveau Romuald Meunier, pour l'association MCTB Golfe de Fos de l'environnement. Alors, les trois points que je vais soulever concernent les transports. Mais autant les transports de l'électricité que ceux de l'hydrogène que vous allez produire, ou le transport de vos salariés que vous avez évoqué tout à l'heure. Sur ce point, j'ai noté que vous vous reposiez sur le volontariat pour le transport des salariés, à savoir que vous envisagez donc le covoiturage ou bien le volontariat de l'État sur l'augmentation des transports collectifs. Nous aurions souhaité que l'entreprise fasse, comme d'autres envisagent, comme Carbon, des transports à base de navettes privées. Là, il ne s'agit plus de volontariat, mais de volonté de l'entreprise de limiter les transports de véhicules légers, enfin les mouvements de véhicules légers sur les routes. C'est le premier point que je voulais soulever. Le second, c'est sur le stockage de votre hydrogène. Est-ce que le stockage sera en partie local avant d'être distribué par pailles ? Est-ce que ce stockage entraîne une classification Seveso seuil haut ou seuil bas de votre site ? Troisième point, sur la liaison électrique et donc le transport de l'électricité sur votre site. RTE a évoqué une ligne souterraine de 225 volts. Le fait qu'elle soit souterraine nous convient tout à fait, mais votre projet est prévu en deux phases. Cette deuxième phase, vous l'avez dit, nécessite 400 mégawatts supplémentaires, si j'ai bien compris. Est-ce que l'arrivée et le transport de cette nouvelle électricité sera aussi faites de manière souterraine ou aérienne dans notre paysage ? Merci. »

Claude Chardonnet : « Merci. C'est à vous. »

Élisabeth Limagne : « Sur la seconde phase, effectivement, je ne l'ai peut-être pas précisé à l'oral, ce sera une liaison aérienne. Et ça pour des raisons techniques. Tout simplement, on a besoin d'acheminer 500 mégawatts supplémentaires, pour une puissance totale de 750 mégawatts, c'est important. C'est même très important. Et d'un point de vue technique, c'est cette solution aérienne qui y est préférentielle. Il faut savoir aussi que la solution souterraine ne présente pas que des avantages. Le sol aujourd'hui est très encombré dans cette zone, il y a un réseau de pipe qui est quand même conséquent. Le sol n'est pas forcément accueillant non plus pour un projet de liaison souterraine de cette puissance-là. Et dans tous les cas, cette puissance qui est conséquente ne peut se faire qu'en aérien aujourd'hui. Voilà pour les 400 000 volts à 750 mégawatts, ce sera forcément de l'aérien. »

Alexis Martinez : « Pour ce qui est du transport des salariés, nous sommes dans un processus de concertation, donc le projet n'est pas ficelé. On reçoit bien les messages sur la partie transport. On va étudier encore une fois les bonnes mesures et ça fera partie probablement des conclusions de cette concertation avec des propositions concrètes. Juste un point en ce qui concerne le stockage de l'hydrogène. Il n'est clairement pas prévu de stocker d'hydrogène sur notre site. Si stockage d'hydrogène il y a, ça veut dire qu'il faut alimenter. Ça peut se faire par exemple du côté de Manosque, dans les couches salines. Et pour ça, il faut une infrastructure de transport qui amènera cet hydrogène en stockage et dans les couches salines. Mais en aucun cas, on a prévu de faire un grand trou dans la terre pour stocker de l'hydrogène sur nos terrains. Pour la partie Seveso, je laisse la parole. »

François Guillermet : « Pour la partie Seveso, vous avez en page 42 les tableaux de classification. À ce stade, nous ce qu'on envisagerait, c'est un classement Seveso seuil haut. En fait, vous avez des seuils par rubrique, et puis, vous avez une formule qui est assez complexe. Il faut prendre en compte un peu un cumul de tout ça. Donc, à ce stade, on considère que les résultats du calcul donnent un classement Seveso seuil haut. »

Claude Chardonnet : « Voilà, merci. Je vous demande de rester à la tribune tous les trois, mais j'invite Christophe Castaner, qui est président du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime et Christophe Madrolle. Christophe Madrolle, vous êtes là pour représenter la région en tant que président de la commission biodiversité. »

François Guillermet : « Juste un point de clarification par rapport aux réponses pour être précis sur le stockage. Il est prévu un stockage tampon d'uniquement 20 tonnes. Pour nous, c'est un stockage très réduit. Mais je parlais du stockage massif. Il n'y aura pas de stockage massif sur le site. »

Claude Chardonnet : « Voilà. On essaiera d'être effectivement précis et d'y revenir. Merci à tous les deux d'élargir un peu la focale et d'exprimer les enjeux que représentent pour vous ce projet. J'excuse tout de même Madame Vassal, la métropole devait être représentée. Elle a eu une contrainte au dernier moment, mais elle était bien prévue ce soir. C'est à vous. »

Christophe Castaner : « Merci Madame. Mesdames, Messieurs, d'abord, je ne voudrais pas laisser l'impression de vouloir parler et de priver la salle de poser des questions. Si j'ai le plaisir de venir ce soir avec vous, c'est pour tenter d'apporter un éclairage, et pas pour vous dire ce que chacun doit penser. Il y a des questions parfaitement légitimes qui ont été posées, sur certaines je vais rebondir, si vous me le permettez, avec des éléments de réponse liés aux activités du Grand Port Maritime. Et puis, de façon plus globale, vous dire pourquoi ce projet est particulièrement important pour nous, Grand Port Maritime de Marseille-Fos. Pourquoi il est, je crois, important pour nous tous par rapport aux questionnements qu'il pose.

On voit bien que, dans les questions telles qu'elles ont été posées ce soir, qu'il y a des intérêts ou des enjeux contradictoires. J'ai entendu parler de l'enjeu des routes, et j'ai entendu dire que les routes étaient forcément un problème. Il ne s'agit pas de faire des routes nouvelles. Je pense qu'il est nécessaire de recalibrer la desserte de ce territoire de façon plus sécurisée, plus efficace, plus fluide y compris en termes de pollution, au-delà même du quotidien, dont Monsieur Claret démontrait par l'usage ce matin toutes les difficultés que vous subissez et que vous connaissez. Il est nécessaire d'avancer, et pourtant, on voit qu'il y a des intérêts contradictoires. Si sur ce seul sujet de route nous devrions faire une réunion avec la CNDP pour se mettre d'accord ici ce soir, elle pourrait prendre du temps et du retard.

De la même façon que sur la question de l'eau, on peut dire oui, 11 millions de mètres cubes, mais je prends le chiffre le plus élevé qui a été évoqué, (ce n'est pas celui qui a été évoqué par H2V), je vais vous les mettre en parallèle avec les 55 milliards de mètres cubes qui arrivent dans le delta du Rhône et qui se jettent dans la mer. Parce qu'il faut avoir en tête qu'il ne s'agit pas, et je cite, d'aller la pomper. On ne parle pas de nappes phréatiques, de prélèvements de nappes phréatiques, non. On est juste en amont, et je dis on, parce que c'est le port dans sa responsabilité qui doit fournir l'eau aussi pour ce projet. On est juste à la limite de l'eau douce qui se jette dans la mer. Cette eau, je reprends le chiffre de 11 millions, qui va partir ensuite chez H2V. H2V vous l'a dit tout à l'heure, ils s'engagent à la recycler à 90 %. Et elle retourne à la mer. Vous voyez que selon la façon dont on questionne, on peut s'affoler des 11 millions de mètres cubes. Et celui qui a été maire d'une petite commune Forcalquier, qui gérait un barrage de 3,5 millions de mètres cubes dont je ne suis pas sûr que nous serions capables de le refaire aujourd'hui, et pourtant, il alimente en eau potable des communes comme celle dont j'étais maire. Et au fond, je sais ce chiffre important. Mais quand je le ramène aux 55 milliards, je m'aperçois qu'au fond, c'est quelque chose qui est gérable. Mais ça n'enlève en rien l'enjeu qui est posé dans les questions sur la préoccupation en matière d'eau, sur la qualité de l'eau, sur la qualité des rejets et sur les contrôles qui sont nécessaires. Et de la même façon, sur la question de la consommation d'énergie. Ce dont on parle, ce n'est pas de consommation d'énergie, c'est au contraire de production d'énergie et de produire une énergie propre, une énergie verte. Et c'est pour ça qu'à l'échelle du port, c'est un dossier qui est important. Mais si je prends ce projet uniquement sur la question des emplois par exemple... Je vais vous provoquer un peu, mais c'est un petit projet. C'est un petit projet par rapport aux 42 600 emplois qui tournent autour des activités du Grand Port Maritime de Marseille, par rapport aux 24 000 emplois qui sont générés ici sur ce territoire et qui concernent les plus jeunes qui sont parmi nous, qui concernent les femmes et les hommes qui travaillent tous les jours sur le port. C'est un petit projet, je vous provoque, et pourtant c'est un projet qui est clé.

C'est un projet qui est clair sur l'enjeu majeur que vous portez sur ce territoire, celui de la décarbonation de l'industrie sur ce territoire. C'est la clé de la décarbonation d'avoir une énergie propre. C'est ce qui va permettre de faire en sorte que vous ayez des grands sites industriels que vous connaissez bien mieux que moi, j'ai aucune leçon à vous donner. Mais qui vont justement demain avoir les moyens, par cette production d'énergies propres, de changer totalement leur processus de production et de faire en sorte qu'on sorte effectivement d'une situation où il y a des pollutions, des risques sanitaires, des réalités, à commencer par celles et ceux qui travaillent sur le port. Mais aussi pour vous, qui souvent êtes les riverains de ce port. Il faut donner des clés. Et ces clés, c'est celle de la production d'une énergie nouvelle

qui s'appelle l'hydrogène. Alors j'ai entendu tout à l'heure, Monsieur Coppey, nous dire qu'il faut un débat national sur le sujet. Je ne sais pas s'il faut un débat national. Mais des débats, il y en a, il y en a plein. Moi, à titre personnel, j'ai suivi les travaux du Meet4Hydrogène à Marseille, les 21 et 22 mars. Deux jours de travaux sur ce sujet, sur les enjeux de l'hydrogène, du fluvial, du maritime et du portuaire. Il y a quinze jours, c'était à Meaux. Ce n'est pas ici, mais c'était à Meaux et c'était sur les enjeux de l'hydrogène sur l'aérien. Parce que vous en avez parlé, c'est aussi un des sujets dont on parle. Je ne vais pas participer aux travaux du Collège de France sur cette question. En revanche, j'ai participé à la 10^{ème} édition des Journées Hydrogène qui se tenait cette année à Pau. Depuis dix ans, il y a des gens qui réfléchissent, qui travaillent et qui démontrent que c'est une énergie qui peut nous permettre de franchir une étape. Est-ce qu'elle est parfaite ? Est-ce qu'elle a des défauts ? Je ne sais pas. Je ne suis pas compétent, mais je vais vous la livrer. C'est la raison pour laquelle nous sommes aux côtés d'H2V, pour les accueillir sur du foncier qui relève du Grand Port Maritime de Marseille. Mais on veut même aller plus loin. On veut rentrer au capital de cette société, pas pour gagner de l'argent, ce n'est pas le sujet. Mais pour montrer qu'on peut créer une dynamique autour de l'hydrogène vert sur ce territoire pour contribuer à cette décarbonation qui est majeure. C'est un enjeu de souveraineté, ça a été rappelé par Monsieur le sous-préfet. Vous savez, on vit tous au quotidien dans nos pratiques, les conséquences de consommer en France une énergie qu'on ne produit pas, notamment pour les bagnoles et pour nos transports. Oui, il faut changer les modalités de transport. Oui, il faut investir sur ces sujets. Beaucoup le font à titre personnel, dans nos comportements, mais aussi en investissement public. Il faut sur ces sujets, accepter que l'enjeu de souveraineté, c'est produire en France. Et c'est produire souvent chez nous. Ce n'est pas forcément toujours évident car ce sont des conflits d'usages. On a aujourd'hui sur ce territoire une culture industrielle qui peut nous permettre de réindustrialiser ce pays. En 40 ans, on a perdu 18 points de PIB sur l'industrie et ce sont non seulement des emplois en moins, mais c'est aussi de la dépendance en moins - quand on ne sait plus produire un médicament dans notre pays comme le Doliprane et qu'on recommence juste à en produire, c'est la même chose sur la question de l'énergie. Et donc cet enjeu, c'est un enjeu de souveraineté. C'est un enjeu de décarbonation. Je ne vais pas être plus bavard sur ce sujet, c'est un enjeu de mobilité et de nouvelle mobilité.

Et parce que je suis président du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, je veux finir en vous parlant de mobilité. D'ici 2030, il y a 10 000 cargos nouveaux qui vont être livrés dans le monde, parce que dans nos consommations, on sait qu'il y a aussi des flux. On peut être contre, mais on a des flux. Il y a 10 000 cargos avec une consommation à usages multiples, dont l'hydrogène, qui vont être livrés. Il faut qu'on soit en capacité sur le port, de produire une énergie qui est liée à l'hydrogène et qui va permettre qu'on puisse exiger que les bateaux qui viennent sur le port demain, soient des bateaux avec une énergie alternative. C'est aussi ça la condition : quand aujourd'hui on est capable de faire l'avitaillement en GNL sur le port de Fos et sur le port de Marseille - on est le seul port de Méditerranée à pouvoir faire ça. Parce que ça permet à MSC - que chacun connaît et qui est le numéro un mondial du transport - de s'avitaillement avec du GNL pour la première fois. C'est toute cette mécanique-là qui est particulièrement importante. Donc oui, il y a un enjeu de mobilité pour les bateaux. Il y a un enjeu de mobilité pour les avions. Il y a un enjeu de mobilité pour le quotidien ? Certainement pas ! Ça a été dit tout à l'heure pour la voiture individuelle. Mais sur les camions, oui. On peut imaginer demain, des hubs décarbonés sur les grands axes, et surtout là où il y a des habitants autour. Voilà les enjeux autour de ce petit projet. Et en même temps, il y a un enjeu majeur, c'est celui du débat, c'est celui de la Commission nationale du débat public. Parce que toutes les questions qui ont été posées ce soir et qui seront posées au fil des semaines du débat public sont légitimes, parce qu'elles reflètent une inquiétude. Elles reflètent une connaissance technique, quelquefois une méconnaissance aussi. Et peut-être que devant vous, je commets aussi ces erreurs-là. Mais une chose est sûre, c'est que chacune des questions est importante et qu'il faut à notre place tenter d'y répondre.

Voilà ce que je souhaitais faire en quelques minutes, peut être au-delà des cinq que vous m'aviez accordé, avant de passer la parole à Monsieur Madrolle. »

(Applaudissements pour M. Castaner)

Christophe Madrolle : « Merci, merci Christophe, merci président. Une fois encore, je suis devant vous pour vous parler d'un projet qui nous paraît important au niveau de la région. Monsieur le préfet, Monsieur le Maire, Messieurs de la CNDP. C'est compliqué de parler en dernier parce que mes services ont préparé toute une note parlant de décarbonation, de mobilité, de décarbonisation de l'industrie, de protection de l'hydrogène renouvelable à bas carbone. Toutes ces thématiques, vous les avez compris, elles sont au cœur du projet d'H2V. J'ai entendu ce que vous avez dit sur la question de la mobilité. Vous n'êtes pas forcés de me croire. Mon engagement écologique, vous le savez, a été la base de mon engagement politique depuis pratiquement quinze ans. J'essaie de suivre le travail autour de la question de l'hydrogène et j'ai eu la chance de rencontrer Patrice Vergriete, quand l'installation à Dunkerque a été faite. J'ai même assisté au débat public qu'il y a eu à Dunkerque. Et les questions qui se posent aujourd'hui, ce sont les mêmes qui se posaient à Dunkerque, avec une situation différente car le port de Dunkerque n'a pas la même vocation. Je suis de ceux qui aiment mon port. Je suis de ceux qui considèrent que l'espace foncier du port de Marseille doit rester emblématique. Bien sûr que consommons mieux et consommons moins doit être le motif, le leitmotiv de notre engagement. Mais on sait aussi aujourd'hui que nos générations, les nouvelles générations, ont besoin de travail. On sait aussi que nos jeunes aujourd'hui ont besoin d'emplois. Développer l'économie sur notre territoire, c'est aussi créer du social, créer du bien être pour vivre sur le territoire. J'ai connu la désertification dans nos différents territoires, quand les entreprises fermaient. Comme vous, je ne veux plus connaître ça. Je suis issu d'un milieu qui devait se déplacer pour aller travailler. J'ai fait 700 kilomètres et quitter ma famille, parce qu'il n'y avait pas d'emploi où j'étais. C'est ce que disait tout à l'heure notre ami Castaner, les différentes contradictions, je les ai au cœur de la problématique aujourd'hui, que ça soit Carbon il y a quelques semaines, aujourd'hui H2V, demain GravitHy. On va vivre sur votre territoire, sur notre territoire, une révolution. Une révolution parce que nous allons aujourd'hui pouvoir, si vous le souhaitez, et si effectivement le débat public va jusqu'au bout, vivre une révolution sur ce territoire en termes d'aménagement et de création de nouvelles richesses. La question de la mobilité, vous avez raison. Et là je parle devant Monsieur le préfet. Pas une réunion à laquelle j'assiste à tous les niveaux de l'État, même en présence je peux le dire Christophe, du président de la République, la question de la mobilité sur ce territoire n'est pas abordée. Et moi, je l'ai dit l'autre jour avec les amis de Carbon. C'est une préoccupation première de tous les dirigeants du département, de la région, de l'État et de l'ensemble des maires. Même si des fois on se frictionne, avec mon ami René ou avec le maire des Salins, d'Arles. Sur la question de la mobilité, on a des problématiques qu'on doit tenir. Je suis écologiste, je ne souhaite pas qu'on élargisse forcément la route qui traverse La Crau. C'est un parc régional et je tiens à la plaine de la Crau. Ces contradictions, on va les gérer parce que le ferment de mon engagement aujourd'hui, c'est développer économiquement notre territoire tout en protégeant l'environnement et l'avenir des générations à venir. H2V fait partie de ces entreprises qui vont dans le cadre de la décarbonation. Et s'il y a des écologistes dans cette salle, je peux vous dire que la question de la décarbonation doit être au cœur de toutes nos problématiques. On va avoir des approches différentes - vous savez les écologistes, s'engueulent souvent. Mais on trouve des solutions parce qu'on considère que la priorité, c'est quand même la sauvegarde de la planète. Moi, je crois à l'hydrogène. J'ai suivi les travaux qui ont été faits et, les débats qui vont avoir lieu, j'y assisterais autant que faire se peut. Puis, à un moment donné, qu'on construise cette culture commune. Construire ensemble un avenir

autour de nouvelles énergies, en travaillant sur la question de la sobriété et du développement durable sur nos territoires. Voilà ce que je voulais vous dire. Vous savez que la région a voté le plan hydrogène. Christophe Castaner l'a redit, l'hydrogène, on en parle souvent. On a eu deux jours de séminaire à Marseille autour de ces questions-là. J'étais aux Arts et Métiers à Aix-en-Provence encore hier, où la question a été abordée. On sait les avantages qu'il peut y avoir, on sait les finalités. Je souhaite que HV2, pour notre département, pour notre région, pour ce territoire, puisse se développer. Comme je vous l'avais dit au moment de l'installation et du débat public avec Carbon. Comme pour Carbon, la région soutiendra. Et demain pour GravitHy. Parce qu'on croit à ce territoire et on croit à la valeur de tout ce que nous pouvons construire ensemble sur ce territoire. Merci beaucoup. »

(Applaudissements pour M. Madrolle)

Claude Chardonnet : « Merci à tous les deux et place aux échanges. Ces deux interventions appellent probablement des questions, des avis. Est-ce que certains d'entre vous, je vois Monsieur Mouter, et on va lui donner la parole, bien sûr. Certains d'entre vous souhaitent s'exprimer dans la foulée de ce qui vient d'être dit ? Alors Monsieur Moutet. Je vois que certains quittent la réunion. On va aller vers les conclusions. Allez-y. »

Daniel Moutet : « Merci de me donner la parole, après les deux intervenants précédents, qui ont très bien parlé. Mais moi, j'aurais aimé entendre que les millions qu'il y a pour faire les routes, pour faire l'infrastructure routière, soient votées. Et on aurait les routes là. Parce qu'aujourd'hui, j'entends parler de RTE, tout ça. Mais les routes, les millions, ils ne sont pas là derrière. Les routes, il faut qu'elles commencent maintenant : que le vote de l'argent, les 540 millions Martigues - Port-de-Bouc, la liaison Fos-Salon, que ça soit voté. C'est ça que j'aimerais entendre dire. Et les travaux, il faut qu'ils démarrent avant tout ces travaux pour ces industries qui vont arriver. Nous, on est pour ces nouvelles industries. Mais sans les travaux des routes, c'est impensable de construire ces industries nouvelles ici Fos. Il faut que les travaux des routes et des liaisons soient commencés dès maintenant parce que sinon on n'y arrivera pas. »

Claude Chardonnet : « Merci Monsieur Moutet. Je pense que tous ici ont bien noté votre appel. L'appel de Monsieur à réduire le hiatus des calendriers en quelque sorte. Donc c'est important. Est-ce que l'une ou l'autre personne parmi vous souhaite à nouveau s'exprimer ? Monsieur, puis je rappellerai les thèmes qui ont été abordés. »

Intervenant non-identifié : « Bonjour, j'ai une question par rapport au financement du projet 900 millions. J'ai noté que vous étiez une petite entreprise. C'est compliqué de financer 900 millions sur un projet comme ça. Donc je me doute que le projet est encore au départ. »

Alexis Martinez : « Il n'y a pas d'argent magique, c'est sûr. Alors comment ça fonctionne ce type de projet ? Ce projet fonctionne sur la base de ce qu'on appelle le project financing. C'est à dire que grosso modo, ce sont des projets avec des forts niveaux de dette qui s'appuient sur un actif qui est très générateur lorsqu'il fonctionne en cash flow. Alors pour faire simple, la banque va vous prêter de l'argent si elle est sûre que l'actif sur lequel elle gage son prêt va générer du cash. Alors comment ça se passe si on prend 900 millions ? La première étape, c'est vous regardez la partie subvention, ce qui peut être subventionné au niveau notamment

des investissements. Quand vous avez fait ce solde là, vous êtes face à une situation où vous devez avoir à la fois ce qu'on appelle des fonds propres des actionnaires dans des sociétés de projets et vous aurez une partie dette. Globalement, les banquiers, comme on est dans des métiers qui sont en démarrage, sont assez prudents. Ça veut dire qu'on aura probablement dans le démarrage de nos projets 40 % de fonds propres et 60 % de dette. Sur les fonds propres, bien sûr, nous H2V nous ne sommes pas tout seuls. On travaille aujourd'hui à avoir des partenaires financiers dans la société de projet sur le port. On a déjà bien sûr le port de Marseille qui est dans notre capital. Mais on travaille à avoir d'autres partenariats qui nous permettront d'avoir des moyens financiers additionnels pour la partie fonds propres. Deuxièmement, H2V, en tant que société, travaille aussi à renforcer ses fonds propres, avec aussi des augmentations de capital pour être en mesure d'apporter la partie fonds propres. Pour la partie dette, il faut que notre projet soit dérisqué, c'est à dire qu'on ait un débouché, qu'on ait un processus industriel qui fonctionne, qu'on ait une vision claire de notre prix électricité, qu'on ait ce qu'on appelle un business plan d'affaires. Et sur cette base-là, les banques nous prêteront de l'argent, sachant qu'évidemment, il faut beaucoup de cash au départ pour investir. Mais derrière, ce sont des activités qui génèrent beaucoup de revenus et qui permettent de rembourser rapidement la dette. Et ensuite, dans une deuxième phase, quand le projet est stabilisé au bout de quatre ou cinq ans, on est capable de revenir sur le marché et de dire « maintenant notre actif est solide ». Donc, de nouveau d'augmenter le niveau de dette et de baisser la contribution en fonds propres. C'est le refinancement du projet, et ça nous permet de régénérer des revenus pour la société mère pour pouvoir réinvestir sur d'autres projets. Non, il n'y a pas d'argent magique, il n'y a pas de formule magique. Au bout du bout, il faut un débouché, un contrat de vente. Il faut que le coût de revient soit sécurisé. C'est un exercice très compliqué, mais sur lequel nous allons travailler. Nous travaillons déjà. Et sur lequel vous allez avoir dans les prochaines semaines je l'espère, un certain nombre d'annonces qui vont venir donner des aspects plus concrets à ce que je vous dis là. »

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup pour cette première réponse sur le financement. Oui Madame, on vous apporte le micro. Merci de vous présenter. »

Jacqueline Boton : « Bonjour à tous. On arrive à la fin de cette première concertation et moi je suis restée un peu sur ma faim. Parce que bon, on ne nous a pas vraiment présenté cette entreprise en visuel. Oui, on a des documents, mais on aurait peut-être pu avoir un diapositif sur cette usine pour voir la superficie, le nombre de personnes. Enfin, je pense qu'il nous manque quand même beaucoup d'informations et j'ai entendu une personne qui disait que le projet n'était pas finalisé. Moi je reste sur ma faim en disant que oui, ce projet n'est pas vraiment finalisé. On a eu des informations techniques, comment l'hydrogène fonctionnait, tout ça... À moins d'être des ingénieurs... Pour ma part, j'aurais aimé avoir plus d'informations... »

Claude Chardonnet : « Plus d'informations précises sur la superficie, l'allure de l'entreprise, le nombre de personnes. Est ce qu'on peut quand même déjà, sur ces questions précises, redire ce qui a été dit ? Et puis on va y revenir, c'est clair. »

François Guillermet : « Alors, on n'a pas effectivement de films comme ça aurait pu être présenté par Carbon. Donc les chiffres, 40 hectares pour la superficie. Les emplois dont on a donné un chiffre global. Je vous invite quand même à vous reporter au dossier qui est assez complet normalement et qui doit vous donner une vision plus claire de notre future installation si elle se fait. Et la semaine prochaine, à la réunion technique thématique sur les débouchés

et les emplois, nous allons détailler quels sont les types d'emplois qui seront créés pour l'usine. Notamment pour l'exploitation, les emplois de jour, les emplois de nuit, etc. Il y a des éléments dans le dossier du maître d'ouvrage. Il y aura des éléments supplémentaires qui seront donnés lors des réunions successives. Donc quelque part, je prends votre question, Madame, comme une invitation aussi à participer aux réunions suivantes. »

Claude Chardonnet : « Dans le dossier du maître d'ouvrage, vous avez des indications page 31, en effet. Et puis ce qu'Alexis Martinez a projeté tout à l'heure, ce fameux rappel des chiffres clés du projet, vous l'avez page 9 du dossier. Vous les avez aussi en synthèse. Mais en effet, cette réunion peut laisser sur sa faim un certain nombre d'entre vous parce qu'on a survolé, on a introduit. C'est une réunion d'introduction.

Je voudrais quand même dire que vos questions, elles ont été plus de quinze. Seize intervenants parmi vous ont pris la parole pour poser une trentaine de questions. C'est vraiment beaucoup pour une première réunion. Vous avez été d'abord sur un dispositif de concertation avec des questions finalement un peu classiques sur le périmètre de la concertation (trop, pas assez, rester proche, s'éloigner). Et puis des demandes sur les modalités. On a bien noté que la question du boîitage dans le quartier Saint-Gervais, il fallait qu'on y revienne pour voir ce qui s'est passé. Et on a bien noté aussi que le site de la concertation, et bien on va faire en sorte qu'il soit complété avec les plans d'accès aux futures réunions pour que vous puissiez vous y rendre plus facilement.

En revanche, ce qui a vraiment dominé la réunion, les garants auront peut-être un autre avis, mais c'est la question des transports de marchandises et de personnes, où en fait, la voix très forte que vous avez été plusieurs à exprimer, c'est celle de « ne rajoutez pas de la saturation à la saturation ». Et au-delà de ça, comment allez-vous réduire le hiatus entre l'annonce et la promesse des projets de transports à venir ? L'arrivée de ces projets industriels risquent d'arriver bien plus tôt que les projets de transports. Et ce que vous avez dit aussi, c'est trouvons des solutions concrètes à l'échelle de l'ensemble du territoire et des acteurs institutionnels, mais aussi des solutions concrètes à l'échelle de chaque entreprise.

Vous avez soulevé la question de la légitimité de l'acte du projet d'H2V de s'installer sur une zone portuaire qui a vocation à être finalement au service du transport de marchandises, donc des réponses ont été apportées. Mais en tout cas, cette justification, cette légitimité, vous l'avez questionnée.

Vous avez aussi questionné le sujet (très fortement d'ailleurs) de l'énergie, de l'électricité, de la production, des raccordements (aérien, souterrain), de la localisation des sources de production. Dans la plupart des questions que vous avez soulevées, vous avez globalisé et mutualisé les empreintes futures de ces projets. Et donc, on voit bien l'aspiration qui est la vôtre de monter et finalement d'élargir la focale et de ne pas rester uniquement à l'échelle du projet d'H2V. C'est bien votre territoire, la qualité de vie, le développement de votre territoire, qui est au cœur de vos préoccupations.

Sur la qualité, vous avez parlé de la qualité de l'air, de la pollution, de la captation du CO₂. Vous avez aussi abordé, en matière de consommation d'eau, des sujets et des préoccupations de substitution aux besoins annoncés pour le projet. Vous avez parlé de désalinisation. Mais au-delà du projet, vous avez là aussi parlé des besoins cumulés de l'ensemble des projets qui vous sont présentés.

Et puis, vous avez abordé des questions vraiment liées au projet : les matériaux et les matériaux de remblaiement, le classement du projet au titre Seveso.

Vous avez aussi soulevé la question du financement du projet. Donc je dirais, j'ai probablement manqué des sujets, mais vous avez ouvert très largement le champ des questions qui vont devoir être reprises dans les réunions suivantes avec les mêmes intervenants et d'autres intervenants plus spécialisés également.

Voilà, je laisse la parole à Messieurs les garants pour pointer à leur tour ce qui leur paraît important pour la suite. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « J'ai demandé à plusieurs reprises qui souhaitaient intervenir en fin de réunion. Personne ne s'est manifesté. »

Romuald Meunier : « Merci. Je ne sais pas si je dois préciser à nouveau qui je suis. En tout cas, Romuald Meunier, pour l'association MCTB Golfe de Fos de l'environnement. Moi, ce que je voulais évoquer, c'est que nous sommes tout à fait d'accord avec les demandes qui ont été faites sur les routes et nous sommes en accord avec les précisions qui ont été apportées par les élus. Encore une fois, on souhaiterait que ces précisions soient autant des intentions que des chèques établis pour réaliser. Puisque nous voyons que pour RTE, il semblerait que les fonds soient disponibles puisqu'on ne se pose pas la question de savoir comment ils seront financés. D'ailleurs, ça me permet de vous demander d'apporter des précisions sur le coût que représentent les liaisons RTE qui sont prévues, la souterraine et l'aérienne.

Et la deuxième question que je voudrais poser concerne la viabilité du projet. Le projet est prévu en deux phases, donc l'une qui prévoit cette ligne souterraine et une deuxième ligne aérienne qui sera sans doute très, très difficilement acceptée dans la région. Et cela pourrait mettre en péril le projet. Parce que nous souhaitons quand même que le paysage soit en partie préservé, ce qui semble difficile dans une zone telle que vous la connaissez. Mais des lignes aériennes, on en a déjà beaucoup. On essaye de s'en séparer depuis de longues années. On aimerait sur des terrains nus que des lignes soient réalisées en souterrain et là, vous nous annoncer une ligne aérienne à venir. Ma question, encore une fois, est de savoir si le projet est viable. Viable dans sa phase une et uniquement dans sa phase une, ou s'il est nécessaire d'avoir les deux phases réalisées pour qu'il obtienne une viabilité certaine. Merci. »

Claude Chardonnet : « Merci. Alors une première réponse. »

Alexis Martinez : « Je vais répondre très clairement. Le projet est en deux phases et les deux phases sont viables de manière séparée. »

Claude Chardonnet : « Et on a bien noté la question sur le coût (ligne aérienne, ligne souterraine). Premier élément de réponse. »

Élisabeth Limagne : « Pour moi, ce sont des informations qu'on appelle commercialement sensibles, donc ce sont des ICS. Pour autant, le financement est porté entièrement par H2V pour les liaisons de secours, et pour les liaisons principales financées à 70 % par H2V et à 30 % par RTE. C'est comme ça dans les raccordements classiques. Et la deuxième question sur le paysage, le fait que les lignes aériennes soient aujourd'hui très nombreuses dans la zone. Il y a un couloir de ligne aérienne qui est déjà existant. Prononcé. La phase une ne nécessite pas de création d'ouvrage particulier pour le réseau électrique, mais un renforcement. La phase une est donc viable indépendamment de la phase deux. »

Claude Chardonnet : « En tout cas, merci de la question. Ça a permis de passer la parole aux garants en ayant ces précisions rappelées. »

Vincent Delcroix : « Oui, merci beaucoup. Je vais essayer d'être très bref. D'abord, je rends hommage au maître d'ouvrage qui a tenté d'utiliser le conditionnel en parlant de son projet. Mais bon, il est en progrès, mais ça mérite encore des efforts. C'est une plaisanterie.

Simplement pour vous rappeler que, en effet, nous sommes en phase de concertation et comme le disait Monsieur Meunier, le projet n'est pas décidé aujourd'hui. Il le sera à l'issue de cette concertation. Donc tout est encore possible.

Nous avons donné deux consignes à Madame Chardonnet. C'était en fait de respecter une égalité de temps entre les temps de parole donnés au public et le temps utilisé par tous les intervenants, nous compris d'ailleurs. Donc, ça a été magnifiquement respecté. J'ai compté, il y a eu 1h25 d'intervention, de dialogue avec le public sur les 2h20 que j'ai comptabilisées. L'objectif de 50% de temps de parole donné à la salle a été parfaitement respecté. L'autre objectif que nous avons donné au maître d'ouvrage, c'était « une question - une réponse » et ça a été respectée. Bon, il y a eu quelques petits soucis. Je pense d'ailleurs Monsieur Meunier, qu'en fait, Madame Chardonnet avait envie de passer à la deuxième partie, quitte à vous redonner la parole ensuite. Mais vous avez fait valoir votre droit à la parole et vous avez eu raison.

En résumé, cette réunion s'est très bien déroulée et j'en suis très heureux et je vous en remercie.

Dernière chose, j'ai entendu une critique sur le niveau d'avancement des projets. Il faut que vous sachiez qu'en fait, c'est à la main du maître d'ouvrage de saisir la commission du débat public quand il le souhaite. Donc, il peut, à l'extrême limite, arriver et demander l'organisation d'une concertation en arrivant les mains dans les poches. J'exagère un peu. Ou à l'inverse, il peut commencer à de plus en plus faire d'études en détail. Et donc c'est uniquement une décision qui incombe au maître d'ouvrage. À charge évidemment pour la CNDP de vérifier que le niveau d'avancement du projet est quand même suffisant pour qu'on puisse discuter et faire des concertations. Donc ça a été le choix de H2V et on peut le respecter. De toute façon, on en parle à chaque concertation. Il n'y a jamais de bon choix. C'est soit on arrive les mains dans les poches et tout est encore possible, mais on n'a pas vraiment de détails à donner au public. Donc le public se plaint, soit l'inverse. On arrive quand tout est bouclé, ou on a fait les études jusqu'au dernier boulon et là, on dit de toute façon, il n'y a plus rien à discuter.

Sachez que la concertation est un travail qui laisse toujours les gens insatisfaits, côté maître d'ouvrage d'ailleurs, comme côté public. Mais c'est comme ça.

J'ai noté aussi une attente de la part des participants à obtenir plus de renseignements techniques et j'en suis très heureux. Et c'est donc bien la preuve que vous serez tous présents aux réunions thématiques qui détailleront évidemment tous les volets de la concertation.

Je vous souhaite une bonne soirée et rendez-vous à la prochaine réunion. »

Claude Chardonnet : « Alors je laisse François Guillermet nous dire un mot sur les suites. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Alors je le dis, les suites, ce sont un compte rendu que vous allez trouver en ligne. Et prochaine réunion, vous l'avez aussi dans les documents avec lesquels



vous allez repartir sans aucun doute, le 16 novembre sur la filière hydrogène, débouchées pour le territoire à Port-de-Bouc à 18h. Voilà, merci. »

