



Concertation préalable H2V Marseille Fos

Verbatim de la réunion publique thématique « La filière hydrogène et ses débouchés »

Jeudi 16 novembre 2023 à 18h à la salle polyvalente de l'Hôtel Résidence Les Aiguades à Port-de-Bouc

La réunion thématique de la concertation a duré 2 heures et 50 minutes. Elle a rassemblé près de 55 participants.

En tribune :

- François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos

Table ronde n°1 – Les besoins en hydrogène et les débouchés :

- Anne-Marie PEREZ, Déléguée régionale de France Hydrogène Sud
- Stéphane COPPEY, représentant de FNE 13 et PACA

Table ronde n°2 – Les enjeux de trafic

- Franck SANTOS, Conseiller métropolitain de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Table ronde n°3 – Les enjeux d'emploi

- Rafik BOUDJELOUDE, Directeur de la Maison de l'Emploi Ouest Provence
- Nathalie FERRY, Cheffe de projet Diversité et Égalité professionnelle de la Maison de l'Emploi Ouest Provence
- Laurent RENAUX, Directeur du Campus des Métiers et des Qualifications d'Excellence (CMQE) Industries du futur Sud

Garants de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

- Christophe KARLIN, CNDP
- Vincent DELCROIX, CNDP

Modération :

- Séverine DUMONT, Systra

Séverine Dumont : « Bienvenue à tous, merci pour votre présence ce soir. C'est la deuxième réunion publique dans le cadre de la concertation du projet H2V Fos-Marseille. Donc je vais revenir rapidement sur le programme de la réunion.

Ce soir, on vous présentera en première partie les modalités de la concertation. Ensuite, la maîtrise d'ouvrage vous présentera le projet au global. Et puis nous avons prévu trois tables rondes. Donc, la première table ronde portera sur les besoins en hydrogène et les débouchés. Je vous présenterai les intervenants tout à l'heure. La seconde table ronde portera sur les enjeux de mobilité, le trafic routier sur le territoire et puis, en dernière partie, les enjeux d'emploi.

Donc, chaque séquence sera suivie d'un échange avec vous. Donc l'idée c'est vraiment d'avoir une équité dans les échanges entre les intervenants et vous-même.

Je vais laisser tout de suite la parole à Monsieur le Maire Laurent Belsola, si vous voulez bien nous rejoindre, c'est à vous. »

Laurent Belsola : « Bonsoir Monsieur le Président de la commission du développement économique de la métropole, Monsieur le Maire de Fos, les élus de Port-de-Bouc. Mesdames, Messieurs, nous sommes heureux de vous accueillir pour ce projet.

C'est la seconde réunion publique à Port-de-Bouc que nous faisons, après le projet Carbon. Ce sont de beaux projets pour la zone industrielle de Fos. Ce sont des projets, évidemment que l'on soutient. Si en plus, c'est de l'hydrogène qui arrive, on sait qu'il va falloir renouveler, il va falloir changer nos énergies fossiles actuelles, elles sont trop polluantes. On sait que ça va devenir quelque chose d'interdit dans les années à venir pour se parler franchement, donc d'avoir de tels projets qui arrivent. Et même si ça arrive d'abord si j'ai bien compris sur des flottes de bus ou des flottes de camions, je pense que les voitures ou autres dans les années à venir ou décennies à venir seront là-dessus.

Ces projets sont très bien autant qu'ils amènent de l'emploi, des énergies vertes. C'est très bien. On va dans le sens de l'histoire.

Cependant, nous, la préoccupation en tant que maire que nous avons, je l'ai dit pour le projet Carbon, ce sont les infrastructures routières. J'espère qu'on aura des bonnes nouvelles dans les jours à venir. Les infrastructures routières et qui doivent suivre n'ont pas été revues depuis les années 50-60. Et actuellement, nous sommes saturés. Quand on pose la question à nos populations, elles travaillent dans les industries autour. Ils ont l'habitude. Il y a de l'emploi, que ce soit sur le port, que ce soit tout autour. Actuellement, moi, j'ai une ville, où le nord est saturé en circulation tous les matins, on ne peut plus circuler. Tout est bouché. Donc vraiment c'est contournement que nous attendons Port-de-Bouc – Martigues, la liaison Fos-Salon et les aménagements, c'est une nécessité impérieuse pour pouvoir poursuivre un développement économique avec toutes les contraintes évidemment, sur la nature et sur l'écologie.

Voilà, Bienvenue à Port-de-Bouc pour ce beau projet, qu'on vous laisse présenter. Merci. »

Séverine Dumont : « Merci Monsieur le Maire. Effectivement, le sujet du trafic routier sera bien abordé ce soir. Donc, comme vous le savez, c'est une concertation sous l'égide de la CNDP. Il y a deux garants avec nous ce soir, ils seront là pendant toutes les rencontres de la concertation. Donc je vais laisser tout de suite la parole à Vincent Delcroix, garant sur le projet. »

Christophe Karlin : « Excusez-moi, je vais prendre la parole. »

Séverine Dumont : « Pardon, allez-y Monsieur Karlin. »

Christophe Karlin : « Bonjour à tous ! Donc nous sommes les garants de la Commission nationale du débat public, Monsieur Vincent Delcroix et moi-même, Christophe Karlin. Nous avons été nommés par cette commission nationale du débat public qui est une autorité administrative indépendante. Le but de cette commission nationale est de défendre le droit, un droit constitutionnel à chaque citoyen, de pouvoir être informé et de participer à tous les projets qui pourraient avoir un impact sur leur cadre de vie et sur l'environnement.

L'objectif de cette concertation réglementaire, sous l'égide et garanti par la Commission nationale du débat public, est d'éclairer le maître d'ouvrage sur tous les aspects de ce projet, notamment sur l'opportunité de ce projet. Ses objectifs, ses caractéristiques et ses impacts sur l'environnement et sur le cadre de vie. D'où les questions de transport, de logement qui peuvent surgir dans ces débats. Contrairement à un commissaire enquêteur, nous sommes neutres et indépendants et nous ne donnons pas d'avis, contrairement à un commissaire enquêteur. Nous sommes là pour rendre compte de ce qui s'est passé et donc nous sommes chargés de veiller à la qualité et à la sincérité des informations.

Dans les différents documents que vous pouvez lire aujourd'hui, nous avons préparé cette concertation avec le maître d'ouvrage. Nous l'avons également conseillé sur le meilleur dispositif d'information et de participation du public, de façon que chaque citoyen sur le territoire de l'arrondissement d'Istres puisse effectivement être informé et participer à cette réunion.

Notre rôle aussi est d'observer la façon dont ça se déroule, de rappeler, si nécessaire, le cadre de cette concertation, de vérifier toutes les réponses qui sont apportées par le maître d'ouvrage au public et enfin, nous rendrons à la fin de cette concertation, un rapport qui retracera tout ce que l'on a entendu, tous les échanges, tous les arguments qui ont été évoqués. Et deux mois après ensuite, le maître d'ouvrage dira quelle suite il donne à son projet : est-ce qu'il le poursuit en l'état, est-ce qu'il le modifie ou est-ce qu'il l'abandonne. En général, on a un tiers, un tiers, un tiers. Je vous remercie. »

Séverine Dumont : « Un mot sur la coordination peut-être ? »

Christophe Karlin : « Pardon, un dernier mot sur la coordination. La Commission nationale du débat public a été saisie sur trois projets industriels à peu près au même endroit. Et donc il nous a semblé important que ces trois projets puissent se coordonner en matière d'information. Je pense notamment à des impacts sur l'eau, sur l'électricité, sur le transport. Donc on travaille sur ce qu'on appelle les effets cumulés et vous avez sur le site de la Commission nationale du débat public, une page que nous avons mis en ligne et qui permet de mieux comprendre les effets cumulés de chacun des projets qui vous sont présentés. Je vous remercie. »

Séverine Dumont : « Merci Monsieur Karlin. Donc effectivement, on voulait revenir sur la concertation et sur ses modalités. Déjà, je vais vous poser une première question est-ce qu'il y a des personnes qui n'étaient pas là la semaine dernière ? Est-ce que vous avez tous participé ? Donc merci de lever la main. Ok. Je vais revenir effectivement sur le dispositif de concertation.

La concertation a débuté le 30 octobre dernier pour une durée de huit semaines, donc elle se terminera le 22 décembre. Donc tout au long de cette concertation, il est prévu plusieurs rencontres, donc des réunions publiques comme celle de ce soir. Il y en a eu une aussi la semaine dernière, donc c'était la réunion d'ouverture. Aujourd'hui, c'est une réunion thématique et il y en aura trois autres, il y en aura une sur les impacts environnementaux le 27 novembre. Et puis, il y aura deux réunions thématiques sur le sujet de l'électricité et de l'eau. Et ces deux réunions seront communes avec le maître d'ouvrage, GravitHy, qui lui aussi va entrer en concertation à la fin du mois. Donc le périmètre de la concertation est sur quatre communes Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Saint-Mitre-les-Remparts et Port-de-Bouc. Donc c'est dans ces quatre villes que les rencontres vont se faire. Toutefois, l'information sur la concertation a été publiée à l'échelle de l'arrondissement d'Istres, donc 21 communes. Donc, toutes les personnes de l'arrondissement ont eu l'information et sont invitées à l'ensemble des réunions qui se dérouleront dans ces quatre villes. Il y a des rencontres de

proximité qui sont également prévues. Donc, on en a organisé une la semaine dernière sur le marché de Fos. Deux rencontres sont prévues avec les jeunes, notamment avec le lycée technique Jean-Moulin de Port-de-Bouc. Et puis, il est également prévu une rencontre avec la Mission locale de Fos. Une rencontre également de proximité avec les salariés du port sera prévue en décembre. Ensuite, pendant toute cette étape, pendant ces huit semaines, vous pouvez vous renseigner. Il y a un site internet dédié à la concertation, donc vous pouvez taper sur le moteur de recherche Concertation HD2. Le site est plutôt bien référencé, vous tombez tout de suite sur le site et vous pouvez effectivement consulter l'ensemble des dossiers qui vous présentent le projet. Donc il y a le dossier de concertation ainsi que sa synthèse et un dépliant. Le dépliant, vous pouvez aussi le retrouver ce soir dans tous les livres. À chaque rencontre publique, vous pourrez retrouver tous nos supports, mais aussi dans les expositions. Il y a une exposition permanente à la mairie de Fos. Donc cette exposition, ce sont les éléments que vous voyez derrière, là ou devant. Et c'est accompagné d'une urne et des dépliants. Vous pouvez directement donner votre avis sur les dépliants. N'hésitez pas à donner votre avis. À l'issue de cette concertation, donc, les garants ici présents vont publier un bilan de la concertation et le maître d'ouvrage, lui, fera une réponse. Et tout ça, c'est prévu pour le 22 mars 2024. Je ne serai pas plus longue sur les modalités. Je vous laisse la parole si vous avez des questions sur la partie dispositif de concertation. Monsieur. »

Romuald Meunier : « Merci, Bonsoir. Je suis Romuald Meunier, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, sur l'organisation des débats et la concertation, le garant Monsieur Karlin, a évoqué tout à l'heure la page spéciale sur laquelle apparaissent les effets cumulés ou les incidences cumulées des trois projets. Cette page est intéressante. Malheureusement, elle n'apparaît pas sur le site de la concertation H2V et elle n'apparaissait pas non plus sur le site de la concertation Carbon. Il serait nécessaire que sur vos sites de concertation vous mettiez le lien qui mène à cette page. Cette page est intéressante parce qu'elle nous communique quand même des informations sur les effets cumulés des eaux utilisées, de l'électricité utilisée, des transports routiers, des logements. Et donc, même si elle est assez synthétique et courte, les informations sont très intéressantes. Il serait nécessaire donc de la faire apparaître sur vos sites. Le deuxième point que je voulais soulever sur l'organisation des débats, c'est sur les comptes rendus et la rapidité d'édition des comptes rendus. Nous voulions transmettre à nos adhérents, aujourd'hui et avant cette réunion, le compte rendu de la réunion précédente. Je sais qu'évidemment ça pose des difficultés d'intendance pour le réaliser, mais il se trouve que je ne l'ai pas vu encore ce matin et je n'ai pas pu le diffuser. Je vous remercie. »

Christophe Karlin : « Deux points Monsieur Meunier. Le premier point sur le lien vers la page internet des sites cumulés. En fait, on a eu des discussions avec les maîtres d'ouvrage pour savoir qui devait héberger cette page sur les effets cumulés et en fait, sans même parler d'impact juridique, cette page est le fruit du travail des garants. Elle n'avait pas vocation à être hébergée par les maîtres d'ouvrage qui n'en portent pas la responsabilité. Par contre, votre remarque sur le fait de trouver un lien sur le site de la concertation H2V qui nous dirigerait vers la page CNDP, effectivement, si ça n'est pas encore fait, c'est quelque chose que l'on va faire rapidement. Premier point.

Second point. Compte-rendu : sans rentrer dans des questions de cuisine, la réunion a eu lieu jeudi dernier, de mémoire. Et donc il faut le temps à des personnes, hommes ou femmes, de retranscrire 3h de verbatim, de les synthétiser, ensuite, il faut les mettre en forme. En tant que garants sur des grands projets, nous sommes chargés de vérifier la bonne information. Il faut aussi que l'assistance à maîtrise d'ouvrage nous envoie ce compte rendu. Vincent et moi-même nous les relisons attentivement. Nous faisons des corrections. Nous les renvoyons



ensuite au maître d'ouvrage qui peut les mettre en ligne. Donc je vous demande un peu de compréhension sur ce travail de back office qui nécessite que quand vous le trouvez, il soit validé par les garants. »

Séverine Dumont : « Je vous remercie. Merci Monsieur Karlin. Je vais juste compléter la réponse sur les comptes-rendus. Le compte-rendu est en ligne depuis ce matin en fin de matinée. Vous le trouverez bien ainsi que la présentation qui avait été faite la semaine dernière. Est-ce qu'il y a d'autres questions sur le dispositif ou la concertation ? Et bien, je vais donc laisser la parole à François Guillermet, qui est directeur de projet H2V Marseille-Fos. François, c'est à vous. »

François Guillermet : « Merci. Bonjour à tous. Moi, je suis François Guillermet. Je suis le directeur du projet H2V Marseille-Fos. Merci Monsieur le Maire, de votre accueil dans votre commune et dans cette salle. Messieurs les élus. Monsieur le conseiller, nous sommes très heureux de pouvoir vous présenter aujourd'hui une réunion sur les impacts socioéconomiques. En fait, c'est une réunion qui a vocation à expliquer pourquoi on a besoin d'hydrogène sur ce territoire. Pourquoi nous, on en est convaincu en tout cas. Le débat sera là aussi pour accueillir vos questions et qu'on puisse y répondre. Donc le premier point, c'est pourquoi faire de l'hydrogène ? Deuxième point qu'est-ce que ça a comme conséquences finalement en termes d'emplois ? Donc nous, ce seront nos emplois directs qu'on va créer. Les impacts que l'on identifie en termes d'emplois, finalement les emplois que l'on aura besoin de créer pour alimenter, pour exploiter notre usine. Et puis, un troisième point, ça a été relevé effectivement en priorité par Monsieur le Maire, c'est le sujet du trafic. Donc c'est un sujet qui est récurrent et sur lequel il faut que l'on s'attarde. Nous, on va expliquer quel est notre impact. Voilà ce que l'on pense être, notre impact si le projet se fait. Et puis ce sera remis en perspective également par une intervention de la métropole représentée par Monsieur Santos. Donc, je présente le projet H2V Marseille-Fos. Alors tout d'abord présenter H2V pour ceux qui ne nous connaissent pas. H2V est une jeune société, mais pas si jeune que ça à l'échelle de l'hydrogène. La société a été créée en 2016. Donc à l'époque, beaucoup de monde parlait de l'hydrogène, mais personne n'y croyait vraiment. Et donc ce qui a fait finalement la spécificité de H2V, c'est d'avoir commencé très tôt à développer des projets dans des zones clés que sont les zones portuaires. Cela explique le fait qu'on soit aujourd'hui en possibilité de présenter des projets, qu'il y a un degré de maturité qui est élevé par rapport finalement aux autres projets de la filière. Donc, nous avons notamment deux projets emblématiques. Je parlerai en particulier d'un projet à part, celui qui nous réunit aujourd'hui. Un projet qui se passe à Dunkerque, pour lequel H2V a signé un accord de coopération avec ArcelorMittal. C'est un des exemples sur lequel on pourra élaborer aussi parce que c'est un sujet intéressant. Dans la discussion sur les débouchés de l'hydrogène, le projet de Dunkerque est aussi intéressant. Je ne développe pas plus sur qui est H2V et n'hésitez pas à poser des questions. L'hydrogène bas carbone, donc ça c'est en introduction pour savoir de quoi on parle. Donc on parle de la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau. Donc on va finalement décomposer sous l'effet d'un courant électrique, on va décomposer l'eau en deux molécules. Donc d'un côté on va pouvoir récupérer de l'hydrogène, c'est ce qui nous intéresse et de l'autre côté de l'oxygène. Et pourquoi on parle d'hydrogène bas carbone ? Parce que cette usine serait alimentée par de l'électricité bas carbone. Donc l'électricité bas carbone, c'est quoi ? C'est soit de l'électricité directement renouvelable, soit de l'électricité qui serait fournie à partir du système électrique français qui est bas carbone. Encore une fois, je ne développe pas trop. C'est vraiment l'objet de la première table ronde de parler de l'hydrogène, vraiment au sens large. Donc on aura l'occasion de poser des questions. Ensuite, dans notre projet, une composante de production d'e-méthanol, donc l'e-méthanol, c'est quoi ? C'est un carburant de synthèse, les carburants





de synthèse qui sont aujourd'hui en train d'être imaginés, ce sont des carburants qui vont combiner. Pour la production, on va combiner de l'hydrogène qu'on retrouve ici, avec du CO₂ qui serait capté sur des installations industrielles et donc ce carburant de synthèse. Donc là, en l'occurrence, du méthanol serait produit avec de l'eau qui serait un résidu. Alors le projet H2V Marseille-Fos a vocation à servir deux usages. Et là, encore une fois, je ne développe pas beaucoup parce que c'est vraiment le sujet de notre première table ronde. Finalement, pourquoi on a décidé de s'implanter là ? C'est un mouvement général qui touche l'ensemble de la zone. Il y a besoin d'hydrogène. Pourquoi ? Principalement pour deux raisons. Première raison les industries de la zone industrielle portuaire dont la décarbonation va passer par l'hydrogène. Alors pas que. Il y aura besoin d'hydrogène, il y aura aussi besoin d'électricité, etc. Mais l'hydrogène est une des solutions majeures pour la décarbonation de ces industries. Deuxième axe, finalement, ce sont les solutions propres pour le transport et en particulier le transport maritime et aérien. Donc là, on reparle des carburants de synthèse. Donc pour ces transports de longues distances, nous voyons les carburants de synthèse comme vraiment la solution de référence qui est en train de s'imposer. Alors peut-être je vais développer plus ce sujet-là aujourd'hui, dans le cas de la présentation du projet, parce qu'on n'aura pas forcément l'occasion d'y revenir. On va avoir un projet qui va se dérouler en deux phases. Donc une première phase mise en service prévisionnelle en 2028 avec deux unités de production d'électrolyse et une unité de production d'e-méthanol qui est à destination du secteur maritime. Donc là, vous voyez finalement quelque chose. Donc un plan en deux dimensions qui est la projection de cette vision 3D que vous voyez là, que vous avez peut-être vu en arrivant. Donc là, c'est exactement la même chose. Pour détailler, le projet serait composé de deux zones de production d'hydrogène. Donc, pour la première phase, 200 mégawatts, pour la deuxième phase, 400 mégawatts. Un poste électrique, on a vu que l'électricité était absolument essentielle pour la production d'hydrogène par électrolyse. Une zone de production d'e-méthanol. Et puis des installations associées, en particulier les installations de traitement des eaux qui sont nécessaires pour faire fonctionner l'usine. Phase deux, mise en service prévisionnelle 2028 : deux unités de production d'hydrogène, une unité de production de méthanol et phase deux mise en service prévisionnelle 2030 avec 4 unités supplémentaires de production. Donc ça fait 400 mégawatts, donc 200 plus 400 600. En termes de production 84 000 tonnes d'hydrogène bas carbone, 130 000 à 140 000 tonnes d'e-méthanol, un investissement de 910 millions d'euros environ. Et puis le chiffre qui nous nous intéresse tout à l'heure en dernière partie 265 emplois directs et indirects et on vous présentera une décomposition assez précise des emplois directs. Dernier point, le planning prévisionnel du projet. Alors si on repart de la fin : mise en service de la phase un en 2028 et de la phase deux en 2030. Donc, nous comptons une durée de travaux d'environ deux ans et demi, donc un démarrage des travaux à peu près début 2026 et puis une phase d'instruction administrative dont fait partie la concertation préalable qui en fait est en cours et qui aboutirait dans le courant de l'année 2025. Voilà, j'en ai fini avec la présentation. Et si vous avez des questions sur le projet, c'est le moment. »

Séverine Dumont : « Merci. Il y avait une main qui se levait, je crois, Monsieur. »

Mathieu : « Bonjour Monsieur Guillermet, Mathieu, un citoyen. En fait, je salue l'ambition de ce projet. J'aimerais savoir la source d'énergie, vous avez parlé d'énergie renouvelable, vous allez également vous positionner sur la construction d'installations de production d'électricité renouvelable ou vous allez l'acheter au réseau en espérant qu'il y en ait suffisamment ? »



François Guillermet : « Je vais répondre à votre question précisément. Je vous mentionne en introduction de la réponse que nous avons un atelier qui sera dédié spécifiquement à l'électricité. Donc il abordera ce sujet-là de l'alimentation électrique, plus généralement de la zone de Fos. Et on va vraiment rentrer dans le détail à ce moment-là. Donc pour répondre à votre question, donc nous serons connectés au réseau électrique. D'ailleurs RTE est en co saisine de la CNDP pour ce projet. Donc notre objectif n'est pas de produire de l'électricité sur site. Notre objectif, c'est d'en acheter. Est-ce que c'est de l'électricité renouvelable ou de l'électricité bas carbone ? En fait, ça dépend de nos clients. C'est-à-dire que certains clients ont besoin d'hydrogène renouvelable en priorité, et parce qu'il y a des dispositifs incitatifs qui sont mis en place pour l'hydrogène renouvelable. D'autres clients auront besoin d'hydrogène bas carbone. Et donc là, l'objectif, c'est de s'adapter aux besoins des clients en tenant compte également d'un impératif industriel. Notre objectif, c'est de fonctionner de façon quasi permanente. Quand je dis quasi permanente, c'est environ 8200 heures par an. Ça veut dire qu'on ne peut pas se satisfaire d'avoir un fonctionnement qui est avec un taux de charge qui est très bas. Donc c'est ça aussi notre objectif industriel. Et donc finalement, l'approvisionnement électrique dépendra de ces deux facteurs. Premier facteur, c'est ce que veulent nos clients. Et deuxième facteur, c'est finalement amortir au maximum les équipements dans lesquels nous allons investir. »

Vincent Delcroix : « S'il vous plaît, Monsieur Guillermet, est-ce que vous pouvez préciser pour la salle ce qu'est de l'électricité bas carbone ? »

François Guillermet : « Oui. L'électricité bas carbone c'est de l'électricité qui serait fournie par le réseau électrique français et donc avec un mix bas carbone principalement produit par le nucléaire. Voilà, c'est peut-être le mot que vous vouliez entendre. »

Mathieu : « Merci beaucoup. J'aurais juste une deuxième question si vous le permettez. Pourquoi vous être positionné sur la production d'énergie d'hydrogène ? Pourquoi vous être positionné sur une production catalytique et non sur un autre process ? C'est par rapport au rendement, à la technologie qui est plus éprouvée que des productions alternatives comme biologiques par exemple ? »

François Guillermet : « Alors oui, effectivement, je ne suis pas un spécialiste. Mais effectivement, le facteur principal, c'est la maturité de la technologie. Donc on est sur des filières qui sont encore naissantes et donc on va rechercher quand même les technologies qui sont les plus éprouvées et c'est ce qui explique le choix. »

Gilbert Dalcol : « Bonsoir, Gilbert Dalcol. J'ai deux questions à vous poser concernant le méthanol que vous allez produire. Vous avez dit lors de notre réunion précédente que ce serait pour les poids lourds. Est-ce que ce méthanol va servir aussi pour l'aviation ? Et si demain, puisque vous êtes une usine d'avenir, si demain vous n'avez pas assez de CO₂, où vous allez aller le prendre pour le produire ? »

François Guillermet : « Alors peut-être qu'on a dit ce que vous avez dit, mais en tout cas c'est faux. Je vais rectifier. Donc le méthanol, ce n'est pas pour les poids lourds. Le méthanol, c'est bien pour le secteur maritime. Donc l'hydrogène gazeux pour les poids lourds, à titre très

faible, vous le verrez tout à l'heure. Donc c'est à peu près 6 % à ce stade des estimations. Première phase de notre projet, c'est quasiment 100 % de la production qui est dédiée au e-méthanol. Et puis on envisage éventuellement de vendre de l'hydrogène à des producteurs de carburants de synthèse pour l'aviation. Voilà ça, ce serait plutôt pour la phase deux. Parce que c'est ça le plan en termes d'alimentation et puis également de la capacité éventuellement pour fournir des industriels - puisqu'on participe à la décarbonation de la zone de Fos. Donc en termes finalement de hiérarchie, l'e-méthanol pour le maritime dans la phase une, pour la phase deux, à la fois les besoins des industriels et éventuellement la production de carburants de synthèse pour l'aviation et en dernier dans l'ordre de priorité, l'hydrogène gazeux pour les poids lourds. »

Christophe Karlin : « Monsieur Guillermet, excusez-moi, juste une question de compréhension : 6 % vous avez dit pour les transports poids lourds, c'est une estimation que font tous les producteurs au niveau national aujourd'hui ou c'est votre entreprise ? »

François Guillermet : « Alors c'est notre entreprise. C'est basé sur les chiffres du DMO. Donc on avait mis une estimation du nombre de poids lourds qui seraient nécessaires pour évacuer la production d'hydrogène. On a repris ces chiffres en termes de poids lourds et on les a quantifiés en termes de pourcentage de production. C'était pour expliquer finalement quelle était la part de la production qui pourrait être dédiée à ce type de débouché. »

Séverine Dumont : « On reviendra sur ces sujets lors de la première table ronde également. Y-a-t-il d'autres questions ? Peut-être une personne qui n'a pas encore pris la parole ? »

François Lalande : « François Lalande, Association de défense et de protection du littoral du Golfe de Fos. Moi, j'avais une question par rapport au CO₂. Vous avez dit tout à l'heure que vous alliez récupérer du CO₂ des usines existantes, moi, ce qui me paraît une bonne chose. Donc ce qui veut dire que vous mettez en place aussi un système d'économie circulaire ? Et je voudrais savoir ce que ça peut représenter au niveau de votre utilisation de matière, pour soutenir votre production ? »

Vincent Delcroix : « Et on peut rajouter que vous n'avez pas répondu non plus à la dernière question de Monsieur Dalcol. »

François Guillermet : « Effectivement, je m'en suis souvenu au moment où le Monsieur a posé sa question. Donc le CO₂, c'est effectivement une composante essentielle pour la production des carburants de synthèse. Donc c'est un enjeu de trouver du CO₂. Alors c'est un peu paradoxal de se dire que le CO₂ deviendrait une richesse. Mais voilà, d'une certaine façon, on peut voir les choses comme ça. Donc nous ne serons pas producteurs de CO₂, nous serions des acheteurs de CO₂. Donc quelque part aujourd'hui, on est en discussion avec des industriels pour qu'ils nous confirment qu'ils seraient en mesure de nous fournir du CO₂ pour notre process. Donc on est sur un projet qui de toute façon par définition à ce stade est conditionnel. Mais effectivement, il y a un certain nombre d'inconnues, en particulier sur le sujet du sourcing du CO₂. Donc on y travaille. On n'est pas certain à 100 % que l'on y arrivera. En termes de quantité, ce que l'on a estimé, c'est à peu près 200 000 tonnes de CO₂ par an qui seraient nécessaires pour la production d'e-méthanol. »

Romuald Meunier : « Merci. À nouveau Romuald Meunier, de l'association MCTB Golfe Environnement. Alors je vais rejoindre les trois questions qui ont été posées. La première sur la production d'électricité du site. Ce que nous avons remarqué, c'est que vous ne mettez sur votre projet aucune construction de panneaux solaires pour produire de l'énergie pour le quotidien de votre activité. Donc, il n'y a pas d'ombrière en place. Nous n'avons pas vu sur les toitures de panneaux solaires mis en place pour l'utilisation ménagère de votre activité alors que nous estimons, nous en tant qu'association, que chacun doit faire un effort à la production de l'électricité et notamment sur le port, tout nouveau bâtiment devrait être conçu avec de la production d'énergie solaire. Nous aimerions bien avoir une explication et voir si vous pouvez faire quelque chose. Le deuxième point qui a été soulevé, c'est sur le CO₂ et le CO₂, si vous n'arrivez pas à l'acheter ou à trouver des contrats avec les industriels présents, de quelle manière vous pouvez l'acheter ? Est-ce que ce sont des certificats d'achat de CO₂ pour dépassement chez les autres industriels par exemple ? J'aimerais connaître cette fonctionnalité-là. Si c'était avec les industriels de la place, est-ce que ça s'achèterait aussi sous forme de certificats ? Et donc, finalement, on arrive difficilement à définir la provenance de ce CO₂. Donc voilà, il y avait un troisième point, mais il m'est sorti de la tête. Je reviendrai tout à l'heure dessus. Merci. »

François Guillermet : « Je vais continuer sur la thématique du CO₂. Alors voilà, déjà, sachez que ce sujet du CO₂, c'est quelque chose qui est nouveau. Donc on est encore une fois sur une filière qui est naissante. On est en train d'explorer un champ qui est vraiment complètement vierge. Donc ce qui nous importe déjà à nous, c'est la connexion physique. Avant d'avoir des certificats, connexion physique avec les émetteurs de CO₂ et donc c'est une connexion physique qu'on envisage par pipe, donc par canalisation. Donc quelque part, ce serait assez facile de voir quelle serait la provenance du CO₂. Après, sur la question des certificats. C'est vrai que c'est un sujet qui aujourd'hui n'est pas du tout détaillé. Il y a des textes européens qui viennent de sortir, qui ne sont pas du tout précis à ce stade sur les modalités de certification. Comment va se faire finalement cette certification de CO₂ ? Ça, c'est encore un peu une inconnue qu'on va découvrir dans les prochains mois, les prochaines années. Mais en tout cas, en termes de provenance du CO₂, ce sera assez facile de voir d'où il vient puisqu'il suffira de suivre le tuyau. Sur le sujet des panneaux photovoltaïques, on n'en a pas fait la publicité parce qu'on considérait que finalement, ce n'était pas vraiment à la hauteur des enjeux en termes de consommation électrique du site. Mais on a bien prévu des panneaux photovoltaïques, vous pouvez les voir notamment sur les parkings. Ici, là, vous avez des ombrières. Si vous vous rapprochez un petit peu ici également. Donc en fait, à côté des bâtiments administratifs, vous avez effectivement des ombrières de parking. Le point important aussi, c'est qu'on ne peut pas les mettre sur tous les bâtiments, notamment les bâtiments process. En fait, on ne peut pas pour des raisons de contraintes techniques. »

Romuald Meunier : « Merci. La troisième question m'est revenue. Il s'agit de l'hydrogène produit pour le transport des navires. Toutefois, on a vu que sur votre projet, vous envisagez des baies de chargement de camions, qui seront remplies d'hydrogène à destination des stations-services. Je n'ai pas vu, ça m'a peut-être échappé, le nombre de baies de chargement que vous comptiez construire. Mais surtout, je n'ai rien vu sur la flotte utilisée. Est-ce que vous utiliserez une flotte privée ou bien ferait appel à des transporteurs extérieurs ? Et dans tous les cas, est-ce que vous demanderez systématiquement à vos transporteurs d'utiliser des transports à base d'hydrogène ? Merci. »

François Guillermet : « Alors je vais encore une fois clarifier, je m'excuse auprès de ceux pour qui c'est bien clair. Alors aujourd'hui, l'objectif du projet, c'est de fournir le secteur maritime avec du méthanol. Donc il y a aussi des projets d'alimentation de bateaux par hydrogène gazeux. Donc on n'exclut pas ses débouchés. Enfin, par définition, nous sommes encore sur un projet qui n'est pas figé et les débouchés d'hydrogène, c'est quelque chose qui évolue. Donc on ne ferme pas de porte. Mais aujourd'hui, la dimension principale de la première phase du projet, c'est la production d'hydrogène pour faire du méthanol pour le secteur maritime. Il y aura une composante mineure, aujourd'hui, il y aurait une composante mineure de production d'hydrogène gazeux pour la mobilité routière. Donc l'objectif c'est de s'assurer de produire de l'hydrogène gazeux pour alimenter des stations-services hydrogène qui seraient disséminées dans la région. Et il y aurait l'utilisation d'une flotte pour distribuer ces stations-services hydrogène. Et aujourd'hui, je ne peux pas vous dire si cette flotte sera privée ou si le service sera confié à une autre société. »

Séverine Dumont : « Y a-t-il d'autres questions ? Oui. »

(Bruits dans la salle)

François Guillermet : « Alors ça me semblerait logique que ce soit l'hydrogène, mais je ne peux pas vous répondre de façon certaine sur le carburant qui sera utilisé, mais ça me semblerait logique que ce soit l'hydrogène.

Séverine Dumont : « Monsieur, il y avait une question. »

Olivier Beuret : « Bonsoir Olivier Beuret, ALNP. J'avais deux questions pour vous. La première, c'était par rapport à la production d'e-méthanol. Si vous voulez, je comprends très bien l'utilisation de l'hydrogène en remplacement du carbone. Dans les process industriels, ça a une forte valeur ajoutée et ça évite le CO₂. Donc si j'ai bien compris ça sera toujours avec un CO₂ fatal que vous allez produire l'e-méthanol ? Et ensuite vous avez dit qu'il y avait peut-être un de vos clients qui pourrait vous racheter l'hydrogène pour faire des e-carburants, est-ce que ça serait toujours le même principe qui serait appliqué derrière ? C'est-à-dire toujours à base de CO₂ fatal pour essayer de valoriser et de produire une énergie ? »

François Guillermet : « Oui, alors la réponse est oui. Ce serait le même principe pour l'e-méthanol et pour les carburants d'aviation. Sur le CO₂, donc ce que dit la réglementation européenne, c'est que jusqu'en 2041, on a le droit d'utiliser du CO₂ fatal. À partir de 2041, on est dans l'obligation d'utiliser du CO₂ qu'on appelle biogénique, produit à partir de sources naturelles. »

(Bruits dans la salle)

Olivier Beuret : « On nous a parlé d'un projet de pipe entre Barcelone et Marseille. Comment ça se conjugue avec votre activité tout simplement ? »

François Guillermet : « C'est une bonne question. Nous, on voit ça comme un élément important de construction de l'écosystème hydrogène. Finalement, ça offre des possibilités supplémentaires à notre projet parce qu'on pourrait être éventuellement être exportateur d'hydrogène. Mais la viabilité économique du projet ne dépend pas de ça. »

Séverine Dumont : « Dernière question, Monsieur Meunier. Puis on passera à la troisième partie de la réunion avec les tables rondes qui permettront de continuer à aborder l'ensemble des sujets. »

Romuald Meunier : « Merci. Donc si je comprends bien, après 2041, vous n'avez plus d'arrivée de CO₂ ? »

François Guillermet : « Ce n'est pas ce que j'ai dit. »

Romuald Meunier : « Alors j'aimerais juste comprendre un petit peu mieux. Et puisqu'il s'agit de la dernière fois où vous me donnez le micro avant de reprendre la main, j'en profite pour vous demander quelle est la surface de l'artificialisation des sols sur le site prévu ? Vous avez un site de 40 hectares et nous n'avons aucune information sur l'artificialisation du sol qui sera faite tant en construction de bâtiments comme en circulation des véhicules ou des stationnements. Merci. »

François Guillermet : « Donc je répète ce que j'ai dit. À partir de 2041, pour être labellisé RFNBO, l'acronyme un peu barbare au niveau européen, vous avez l'obligation d'utiliser du CO₂ biogénique. Donc le CO₂ biogénique, c'est quoi ? Je répète : c'est produit à partir de biomasse (déchets, bois, etc.). C'est la réglementation européenne et elle est comme elle est. Et quelque part, c'est la tendance globale qui a été fixée et à laquelle on ne peut pas vraiment déroger. »

(Bruits dans la salle)

François Guillermet : « Si en fait si c'est possible, c'est-à-dire si vous avez des industriels qui émettent du CO₂ à partir de biogaz par exemple, vous pouvez récupérer le CO₂ qui est produit à partir du biogaz. »

(Bruits dans la salle)

René Raimondi : « On est quand même dans un écosystème général. C'est vrai qu'on parle de chaque projet de manière séparée. Mais je voudrais vous rappeler et on aura eu une première séance avant la fin de l'année, qu'il y a un projet qui s'appelle Syrius et qui va parler de décarbonation de manière globale sur la zone et qu'on aura les premiers travaux. Je ne sais pas si Piicto est dans la salle. Et donc, dans le futur très proche, même si les projets sont en cours de finalisation, on aura les préconisations de cet appel à projets de l'ADEME, je vous

le rappelle, et donc de l'État sur le carbone de notre zone. Et donc, à partir de là, on aura les idées bien évidemment bien plus claires qu'aujourd'hui. On voudrait vous rassurer sur la zone, on a du carbone, on ne sait plus quoi en faire. Puisque certains projets dont on ne vous a pas encore parlés ou que vous avez entendus à la marge, parlent de liquéfaction de ce carbone et de stockage éventuel à droite ou à gauche. Mais encore une fois, il y a le projet Sirius et ce qu'il va nous donner qui répondront à tout ça. »

Séverine Dumont : « Merci Monsieur le Maire. »

François Guillermet : « Il manque une réponse sur l'artificialisation. Donc je crois, je me trompe peut-être, mais je crois que cette réponse est sur le tableau qui a été mis à disposition du public sur le site de la CNDP. »

Séverine Dumont : « On a également reçu cette question via les cartes T, donc on va y répondre. L'ensemble des questions qui sont envoyées via les cartes T seront aussi publiées sur le site internet. Donc, c'est une réponse qui figurera prochainement.

Donc si, vous êtes d'accord, on peut passer à la troisième étape de la réunion, on va commencer les tables rondes. Donc le principe, c'est de faire intervenir des intervenants. Chaque table dure à peu près 30 minutes, quinze minutes de présentation et ensuite quinze minutes d'échanges avec vous. Je vais inviter à nous rejoindre Anne-Marie Perez, qui représente l'association France Hydrogène, qui va rejoindre François et également Monsieur Stéphane Coppey de l'association FNE13. Merci.

François, vous avez déjà répondu à une partie des réponses sur vos futurs clients, une partie des débouchés. Mais on va revenir sur l'origine même du projet. Pourquoi produire de l'hydrogène et surtout pourquoi s'implanter à Fos ? »

François Guillermet : « Je vais être très rapide parce que vous m'avez déjà beaucoup entendu parler. Un tableau, mais vraiment, dressé de façon extrêmement succincte. Le message, c'est de dire que l'hydrogène est déjà consommé sur la zone industrialo portuaire. Il est consommé, pourquoi ? Principalement pour deux choses. C'est ce qui est marqué ici : ammoniacque, raffinage et chimie. Une partie de cet hydrogène provient de la coproduction, ces sites de raffinage coproduisent de l'hydrogène, donc en réutilisent une partie dans leur processus. Et il y a également la production dédiée. Cette production spécifique, en fait, elle est produite à partir de gaz naturel via la méthode du vaporeformage de méthane. L'inconvénient fort de cette méthode, c'est qu'elle est fortement émettrice de gaz à effet de serre : 11kg de CO₂ par kg d'hydrogène produit. Notre vision, c'est que l'hydrogène ne servira pas à tout, loin de là. Il servira à des usages qu'on qualifie de premium, c'est-à-dire à fort pouvoir décarbonant, ou des usages pour lesquels il n'y a pas de solution de substitution. Donc, je le répète, l'hydrogène n'est pas la solution à tout, c'est une solution spécifique pour certains usages. Et donc dans l'ordre, remplacer l'hydrogène gris, c'est assez logique. Les nouveaux usages dans l'industrie, ça peut être deux choses, soit des nouveaux procédés. Donc on a parlé tout à l'heure du projet de Dunkerque et du DRI, c'est un nouveau procédé. On va utiliser l'hydrogène non pas pour son pouvoir de combustion, mais comme molécule. Et donc, le deuxième point, c'est utiliser l'hydrogène pour la combustion en substitution du gaz. Donc ce sont des procédés pour lesquels on ne peut pas faire avec des fours électriques. On a besoin d'une flamme et donc on pourrait utiliser l'hydrogène en substitution du gaz pour ça. Troisième point on en a parlé tout à l'heure, l'utilisation de l'hydrogène gazeux pour le transport routier et puis enfin le développement des carburants de synthèse à destination du secteur

maritime ou du secteur aérien. À gauche, vous avez un tableau que vous retrouvez dans le DMO associé à des notes de calcul qui sont en annexe. Donc, on vous a présenté ce que nous, on estime être l'impact carbone, la production d'hydrogène selon le mix électrique que l'on envisage. Donc, il y a des hypothèses qui sont associées à ça. Et puis, vous avez des exemples : comme le vaporeformage de gaz naturel qui se situe Un point très global, encore une fois, pour donner à comprendre la place de l'hydrogène bas carbone dans le mix énergétique. Ça sera une place qui sera faible mais incontournable pour décarboner certains usages. Là, je reprends des chiffres, des publications qui sont celles de RTE. RTE a une mission de service public, d'informer le public dans le domaine de l'électricité et de l'énergie plus globalement. Je parle sous le contrôle de RTE qui est là. Avec un schéma spécifiquement qui est intéressant. Ce schéma il dit quoi ? Pour atteindre la trajectoire de neutralité carbone à l'horizon 2050, il faut l'électrification. Donc ça veut dire qu'il faudra plus de production d'électricité, il y aura plus de consommation d'électricité, donc il y aura plus de production. Et la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau est l'une des composantes nécessaires. Pour décarboner certains usages, il faut de l'hydrogène. Et là, je vous donne quelques chiffres qui sont illustrant dans le scénario RTE qui est le scénario de base qui nous permettrait d'atteindre la trajectoire de neutralité carbone. En fait, le chiffre, ce serait 65 térawattheures de consommation d'électricité en 2035 qu'il faudrait atteindre, soit treize usines H2V. Donc il faudrait treize projets comme le nôtre finalement, pour se situer sur la trajectoire de neutralité carbone. Ça vous donne un peu l'ampleur du chantier et d'ambition qu'il faut qu'on ait pour arriver à cet objectif-là. Voilà quelques détails de répartition. Et puis enfin, dernier point, je suis très rapide. Focus sur le secteur maritime pour quantifier un peu la place du secteur maritime. C'est une place qui paraît faible. Mais d'abord, on est dans une zone industrialo portuaire. Donc c'est logique de parler de la décarbonation du secteur maritime. Point important du secteur maritime, c'est qu'il est beaucoup moins consommateur d'énergie à la tonne transportée. Donc c'est un moyen de transport pour les marchandises qui est très efficace. Et puis il y a un bénéfice associé à la décarbonation du transport maritime, c'est la réduction des SOx et des NOx. Donc ça, c'est aussi un bénéfice finalement de ce que l'on ferait dans le domaine de la décarbonation. Merci. Je laisse la parole à Anne-Marie Perez. »

Séverine Dumont : « Donc merci. Anne-Marie Perez, pouvez-vous juste compléter les propos de François ? Rapidement représenter aussi l'association France Hydrogène. Et puis, nous rappeler pourquoi produire de l'hydrogène bas carbone et pourquoi FOS ? »

Anne-Marie Perez : « Bonsoir à toutes et à tous. L'association France Hydrogène a été créée depuis de nombreuses années, à l'époque où l'on parlait beaucoup moins d'hydrogène et comme tu l'as souligné dans ton introduction, on n'y croyait pas trop et les technologies n'étaient pas aussi matures. Et son but, c'est justement de promouvoir cette technologie, de promouvoir ses usages et de faire en sorte que ces projets puissent se déployer. Donc maintenant, ça paraît assez évident depuis que la France a annoncé sa stratégie d'accélération pour le déploiement de la filière hydrogène. Mais effectivement, ça date de 2020 et donc avant cette année-là, on se posait beaucoup de questions et les technologies avaient du mal à trouver de la démonstration. Donc, dans cette association, il y a à la fois des sociétés comme H2V qui en fait partie, qui vont porter des projets de production ou des projets, parce qu'on a parlé beaucoup du maritime, il faut aussi équiper les bateaux, il faut équiper les camions, il faudra équiper les avions. Donc il y a tous ceux qui font partie de la chaîne de valeur de l'hydrogène, et puis, il y a aussi des futurs utilisateurs de cet hydrogène bas carbone. Il y a des collectivités territoriales qui en font partie, dont la région Sud. Et puis il y a des organismes de formation parce que bien sûr, on en parlera je pense à la fin de la réunion. Il faudra développer aussi en même temps les compétences. Et donc, depuis trois ans, France



Hydrogène a souhaité avoir une représentation dans chacune des régions françaises, dont la région Sud, pour permettre aux acteurs de travailler tous ensemble et de dégager des synergies, de dégager des visions partagées. Et donc les acteurs de la région Sud, ils sont une cinquantaine à peu près aujourd'hui, m'ont demandé de bien vouloir animer cette délégation parce que je suis aussi la directrice du pôle de compétitivité Cap Énergie, qui travaille sur le soutien des projets innovants dans le domaine de la transition énergétique sur le territoire de la région Sud et Corse. Et donc, ils m'ont assez naturellement demandé de poursuivre cette animation d'écosystèmes qu'on avait initié dans le cadre de Cap Énergie il y a plusieurs années de ça. Donc, pourquoi parler d'hydrogène sur notre région ? Je pense que vous le savez tous mieux que moi, c'est que nous avons sur notre territoire, et notamment autour de ce bassin de Marseille, Fos, pourtour de l'étang de Berre jusqu'à Gardanne, une présence industrielle conséquente – ça correspond environ à 50 000 emplois. Et ça, c'est le côté positif. Et ça correspond malheureusement aussi à une production de carbone assez conséquente, puisque la zone de Marseille-Fos, avec celle de Dunkerque pour les mêmes raisons, sont les deux zones où il y a le plus de concentration de production de carbone et de gaz à effet de serre. Ça représente 24 % sur la zone de Marseille-Fos des émissions des industries manufacturières françaises, vous voyez, c'est très conséquent. Et donc il y a cette urgence à décarboner ces industries sur ces territoires et notamment sur la zone de Marseille-Fos. Pourquoi il faut de l'hydrogène ? Comme tu l'as dit François, l'hydrogène, ce n'est pas la solution à tous les besoins. Il faut vraiment choisir la bonne solution par rapport au bon usage. Par exemple avoir des véhicules légers hydrogène pour Monsieur et Madame tout le monde, ce n'est pas forcément là que l'hydrogène a le plus de valeur ajoutée. Les véhicules électriques arrivent à décarboner les voitures légères. Par contre pour des poids lourds, là si on met une batterie, ça va peser trop lourd sur le camion. Donc le recours à l'hydrogène sera pertinent. Même chose pour les bateaux, si on met des batteries sur les bateaux, ça va peser trop lourd et ça va prendre trop de place. Donc d'autres solutions d'e-carburants seront pertinentes. Même chose pour les avions. L'usage qui est vraiment pertinent pour l'hydrogène, c'est dans l'industrie pour certains procédés et pour certaines industries. Ce n'est pas pour toutes les industries, mais pour certaines industries et pour certains procédés, et notamment la sidérurgie. Il se trouve qu'on a une usine Arcelor sur notre territoire et une autre usine qui cherche à s'implanter aussi sur le territoire de Marseille-Fos. Parce qu'on a toute cette infrastructure liée au grand port maritime de Marseille. Et on est vraiment dans un nœud logistique qui est un facteur d'attractivité pour des industriels qui cherchent à s'implanter sur la zone. Donc les raffineries, la sidérurgie, la pétrochimie, ça, ce sont les premiers usages qui vont s'intéresser à l'hydrogène. Et puis, on va avoir la mobilité maritime avec un petit décalé dans le temps, la mobilité aérienne. Et puis peut-être d'autres usages qui vont se développer au fur et à mesure que cette filière aura de la maturité industrielle et que aussi les coûts de production diminueront. Puisqu'on n'a pas parlé d'argent jusqu'à maintenant, mais c'est quand même le nerf de la guerre. On est dans une filière qui est émergente. La maturité technologique, elle existe, mais on n'est pas encore dans une production industrielle de tous les composants qui sont nécessaires. Il faut faire démarrer cette filière. Quand elle aura démarré, les coûts baisseront et peut-être que d'autres usages seront possibles. Avec la délégation de France Hydrogène, il y a deux ans et demi, on a créé un comité de bassin hydrogène Marseille-Fos et on a travaillé ensemble à mettre toutes les données dont on disposait pour étudier, et se dire « Mais finalement, c'est quoi les perspectives à 2030, à 2040 à 2050 ? ». Et on a des chiffres qui sont en constante actualisation. Donc bien sûr, si je reviens dans six mois, les chiffres auront nécessairement bougé parce qu'il y aura peut-être d'autres projets, qui auront affiné aussi leurs projections. Mais dans tous les cas, en 2030, on aura une production d'hydrogène sur la zone entre 190 000 tonnes par an et 300 000 tonnes. Mais en 2040, on arrive à 500 000 tonnes de production d'hydrogène sur la zone et 600 000 tonnes par an en 2050. Et ça représentera 25 % de la production et de la consommation d'hydrogène sur le territoire français. Donc vous voyez que cette zone-là, ce serait presque la première zone



consommatrice d'hydrogène sur le territoire français. Et comme vous l'avez dit, Monsieur le Maire, c'est cette étude qui nous a aussi permis de travailler avec Piicto pour répondre à l'appel à projets de l'ADEME. Construire avec l'ensemble des industriels de la zone le programme Syrius qui va venir continuer à affiner les études pour l'hydrogène, les études globales pour l'énergie, les études du programme Syrius ; un tiers des études ce sont des études qui touchent au sujet de l'énergie. Et puis de travailler sur ces études également sur la capture et le stockage de CO₂ ou la réutilisation du CO₂ pour des e-carburants. Donc, on travaille de façon très étroite dans le cadre du programme Syrius et avec les industriels. Je pense que c'est très important de le souligner. Ce ne sont pas des études de consultants comme ça ex nihilo. Ce sont vraiment des études où les industriels s'impliquent, partagent leurs données. Alors avec bien sûr des conditions de confidentialité auxquelles ils sont très attachés, et on comprend pourquoi. Mais les industriels de la zone s'impliquent vraiment dans toutes ces études et c'est vraiment très intéressant. Voilà ce que je peux dire sur pourquoi il faut de l'hydrogène sur cette zone. L'objectif, c'est d'avoir réduit la production de CO₂ à 2050 de 80 %. Vous voyez que l'ambition, elle est là. Il faut avoir beaucoup d'humilité sur tous les chiffres que l'on partage aujourd'hui. Je le souligne parce qu'il y a beaucoup de conditionnalité. On va affiner les choses au fur et à mesure qu'on va avancer et que les industriels vont avancer. »

Séverine Dumont : « Très bien, merci Anne-Marie Perez. Stéphane Coppey pour réagir sur les propos d'Anne-Marie Perez. Quels sont les défis à relever pour mettre en place cette filière d'hydrogène bas carbone ? »

Stéphane Coppey : « Merci de nous donner la parole. C'est vrai qu'on peut s'émerveiller de cette nouvelle technique. Certains chercheurs, certains pays, ont dit que c'était fantastique. Qui mettra le plus de milliards sur la table pour développer cette filière. Je sors d'une réunion d'information du préfet à Arles, sur la ligne à très haute tension. Je peux vous dire que je n'ai pas senti une salle qui était chaude par rapport à l'hydrogène. J'ai plutôt senti des propos très prudents et très opposés. Je veux dire à la balafre que va constituer la ligne à très haute tension au travers de la Crau. Donc faut aussi, quand on raisonne sur un dossier, bien se mettre dans la perspective des conséquences que ça peut avoir au global. Voilà, donc j'ai posé un certain nombre de questions et on attendra des réponses très fortes sur ces sujets. On a parlé de Piicto à l'instant. Sauf erreur de ma part, ça existe depuis dix ans à peu près, je peux me tromper à une année. »

(Bruits dans la salle)

Stéphane Coppey : « 2015 ! Merci Monsieur le Maire. Je ne me trompais pas de beaucoup. L'ambition, elle y était déjà ; gérer l'économie circulaire, le recyclage du carbone ou de la chaleur, etc.

Force est de constater qu'en huit ans, on n'a pas vu grand-chose sortir du Piicto. Je suis ravi que Piicto va répondre à l'appel d'offres de l'ADEME et trouver des solutions miracles. Qu'est-ce qu'on a attendu pour récupérer la chaleur de l'incinérateur et autres installations qui étaient sur place sur la darse une depuis ce temps-là. Si vous voulez quelques éléments de réflexion, nous on a voulu repartir à la base. L'hydrogène pour quoi faire ? Alors, on a un schéma. J'ai retrouvé ce schéma du secrétariat général de la planification écologique, vous le connaissez sans doute (2021). Les transports sont responsables à 30 %, l'agriculture à 19 %, l'industrie à 19 %, le tertiaire à 18 %, l'énergie à 10 %. J'ai laissé tomber le tertiaire dans le questionnaire pour ne garder que ce qu'on veut décarboner : les transports, l'agriculture, l'industrie et/ou

l'énergie. Donc si on passe à la slide suivante, qu'est-ce qu'on voit sur les transports. Alors on parlera peut-être effectivement tout à l'heure des transports lourds. Mais en tout cas, les collectivités qui ont voulu se lancer dans l'utilisation de l'hydrogène pour les bus en sont déjà revenues. Et pourtant, ce n'est pas faute de voir au niveau de l'ADEME et de l'État mis toutes les aides et subventions qu'il fallait. Donc Montpellier, Pau viennent déjà d'abandonner. Et à mon avis, pour sans doute au moins une dizaine d'années. La Basse-Saxe, en Allemagne donc, a abandonné également les trains à hydrogène dont la presse s'était pourtant répandue en éloges pendant des mois et des mois. L'agriculture, parce qu'on parle beaucoup d'industries, on dit l'hydrogène aujourd'hui, ça sert l'industrie. De quelle industrie s'agit-il ? Quand on regarde là aussi les chiffres, je ne les ai pas sortis d'un chapeau, 45 % de l'hydrogène sert à la production d'engrais et d'explosifs. Quand on parle d'une transition écologique, d'une transition énergétique, d'un nouveau modèle de société et d'un nouveau modèle de développement de la préservation de nos terres agricoles, ça m'étonne un peu qu'on reste dans cette logique de dire « il nous faut produire autant d'hydrogène parce qu'effectivement il faut toujours produire autant, voire plus d'engrais, voire d'explosifs pour en vendre à l'étranger ». Je rappelle qu'on doit être la première ou la deuxième puissance vendeuse d'armes à l'étranger. Ou la troisième peut-être. Moi, j'ai classé ça dans le nouveau pour l'industrie, parce que l'industrie en propre, vous l'avez assez bien montré dans votre graphique tout à l'heure, on voit que c'est du sous-produit. C'est à dire qu'à la limite, ce n'est pas une utilisation spécifique, on a effectivement tout un process qui fait qu'on produit l'hydrogène et on l'utilise effectivement dans le circuit. Mais en termes de nouvelle utilisation, aujourd'hui, j'entends parler de quoi ? J'entends parler de fabrication d'acier. Est-ce que le bilan de la fabrication d'acier à base d'hydrogène est un bon bilan ? J'ai eu l'occasion de faire des stages à Arcelor dans le Nord de la France. Le carbone qu'on utilise, mais aussi le carbone dont on a besoin pour la fabrication de l'acier. Et si on sait capter, je vais y revenir, le CO₂ qu'on émet parallèlement, il y a peut-être une piste de ce côté-là. Et l'énergie, parce qu'on en parle peu, c'est 10 %. Au final, quand on parle aussi d'industrie, c'est que 45 % de l'hydrogène sert au raffinage pétrolier et à la désulfuration. Alors on est en train de parler là aussi, je le répète, de transition écologique, de transition énergétique, de trouver de nouveaux carburants, de rouler à l'électricité ou au gaz, ou je ne sais pas. Donc ça veut dire que quelque part, on roulera moins au pétrole raffiné. Je sais bien que le pétrole raffiné c'est aussi derrière le plastique, etc. Mais on est quand même amené à consommer des quantités beaucoup moins importantes de pétrole j'imagine demain. Donc c'est là où je me dis, pourquoi faire, par rapport aux utilisations à la fois actuelles et futures ? Alors un petit tableau que j'ai sorti d'un ouvrage tout à fait intéressant qui n'est pas très vieux, il a deux ans. Ce ne sont a priori pas des idiots qui l'ont rédigé. La note numéro 25 d'avril 2021 de l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques. Donc, ce sont des représentants, des sénateurs et des députés qui ont mandaté des spécialistes pour dire l'hydrogène, est-ce que c'est une bonne idée, pas une bonne idée. Quels sont les modes de production, et comparons les modes de production de l'hydrogène. Ça doit être assez difficile à lire j'imagine de loin. Vous aurez, je pense, les transparents à la fin de la séance. Mais ce qu'on constate quand même, la première colonne, c'est l'actuel, le vaporeformage. D'abord, c'est celui qui a à peu près le coût le plus compétitif en termes de production, mais ça on n'avait pas besoin du tableau pour le savoir. C'est celui qui a un rendement de 72 à 82 % et c'est celui qui émet, pas le plus, mais 9 à 13 tonnes de CO₂ par tonne d'hydrogène produit. Mais ce chiffre tombe à cinq, peut même être inférieur à cinq si on fait du captage de CO₂. Et ça c'est intéressant. J'ai mis exemple des acteurs français et aussi des acteurs étrangers, j'ai un peu coupé le tableau. Peu importe. Ensuite, quand on regarde l'hydrolyse, on se rend compte qu'effectivement, on a un taux de rendement qui est intéressant également, mais par contre un coût de production – ça on ne le découvre pas non plus aujourd'hui - qui est quand même très important. Et d'autres conséquences qu'on a vu en termes de coût, de consommation, d'eau, d'électricité. Et puis il y en a d'autres procédés, dont les conclusions (qu'on verra dans le transparent) disent qu'il ne

faut peut-être pas exclure les autres modes de production de l'hydrogène. Donc c'est-à-dire, que là on part franc du collier sur le procédé qui est le plus consommateur d'électricité, le plus cher ou presque, et celui qui pose quand même un certain nombre de questions environnementales. Je voudrais m'attarder avant de venir sur cette dernière slide, sur le précédent. C'est ce petit schéma qui est quand même pour moi très intéressant. On prend l'électricité, on fabrique de l'hydrogène et on retrouve de l'électricité au final pour nos utilisations. Le rendement de ce processus est de 22 %. L'électricité, quand on la fabrique, avec le processus classique, c'est 70 %. Donc là, où est-ce qu'on perd énormément ? On perd dans le processus d'électrolyse, ça on ne le dit pas assez, mais c'est 30 % environ qui partent en fumée. Ensuite, on perd un peu en compression et on perd au niveau des piles à combustible, et on perd encore ensuite dans le transport. On se lance là aussi très massivement au travers de ce projet, dans un procédé dont le rendement est de 22 %. Moi, je dis que rien que ça, rien que ce graphique, doit nous interpeller énormément sur les alternatives et les solutions. Alors je vous lis, je ne l'ai pas écrit moi-même, le texte en tout état de cause. Et au-delà même d'être un gaz, le plus inflammable et le plus léger, je le rappelle, on n'est pas à l'abri aujourd'hui. On a très peu de recul sur ce sujet, que ce soit en transport, en stockage. On n'est pas à l'abri du tout dans les mois qui viennent, dans les années qui viennent, de graves accidents sur la question de ce gaz qui va s'échapper. « Le plus léger, capable de s'échapper de presque n'importe où, l'hydrogène n'est pas une solution miracle. Le faible rendement du processus global sous l'effet de multiples conversions induisant une dégradation du potentiel énergétique doit être relevé. Par exemple, pour un véhicule électrique à hydrogène, le rendement de la chaîne hydrogène, de la production jusqu'à l'utilisation finale est d'environ 22 %. ». Donc l'exemple qui est pris là, c'est « on l'utilise dans un véhicule ». En outre, la distribution d'hydrogène reste extrêmement délicate et coûteuse. On a bien compris pourquoi, vu effectivement la sensibilité de ce produit. On peut donc passer à la dernière. L'objectif, c'est la fin de la note : « Six gigawatts d'électrolyseurs conduiraient à un million de nouvelles éoliennes, ou à cinq à six millions d'hectares de panneaux photovoltaïques. La piste alternative d'un hydrogène bas carbone issu de l'électricité nucléaire représenterait 400 nouveaux réacteurs nucléaires d'un gigawatt, ce qui constitue une perspective chimérique. » Ce n'est pas moi qui l'aie écrit. Je ne fais que reproduire un texte d'une note parlementaire. Surtout à l'heure où plusieurs pays, dont le nôtre, réduisent la part du nucléaire dans leur mix énergétique. Certains pays, dont l'Allemagne, vise l'importation d'hydrogène renouvelable. On le sait, on en a encore parlé tout à l'heure à Arles avec cette fameuse canalisation dont on nous parle d'importation d'hydrogène. On veut de l'hydrogène, mais on n'est même pas capable de le produire, donc on va aller le chercher ailleurs et on a besoin des tuyaux pour le véhiculer. Voilà les recommandations de l'Office. Donc, l'Office proposait en 2013 dans son rapport de coordonner le développement de la filière et de fédérer les acteurs. S'agissant spécifiquement de la promotion de l'hydrogène bas carbone, il est préconisé, et c'est le premier point : « de recourir au captage du carbone dans un contexte d'utilisation de l'énergie fossile et de veiller à ce que l'électricité utilisée pour la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau soit d'origine nucléaire ou renouvelable, ce qui imposera des mécanismes de traçabilité rigoureux. ». Bien évidemment, puisque vous le savez, quand on achète quelque chose, ça a beau être tamponné au départ, qui vérifie effectivement la provenance réelle. Donc je termine par quelques questionnements. Mieux évaluer les besoins : j'ai cité l'agriculture, les carburants. Il me semble que ce travail, je ne l'ai jamais vu, en tout cas produit. Il faut produire plus d'hydrogène, mais pour quoi faire ? Est-ce qu'il n'y a pas des baisses de consommation d'hydrogène qui sont à envisager ? Mieux explorer les possibilités de captation du gaz carbonique. Privilégier de petites unités de production. Alors là, je fais une petite parenthèse. Vous avez dit dans vos derniers propos tout à l'heure « mais ça coûte cher aujourd'hui, ça va coûter moins cher demain ». On s'était rencontrés Monsieur il y a quelques semaines. Vous m'avez bien expliqué, qu'en tout cas sur votre usine, ce gain de taille ne serait pas mis en œuvre. C'est-à-dire, on a une première étape avec un certain rendement, une certaine

efficacité. La deuxième phase de votre projet qui est la reproduction au double de la première, on aura les mêmes caractéristiques. Donc les mêmes rendements. Et donc une des questions des propositions, c'est en tout cas d'envisager de limiter les nouvelles utilisations de l'hydrogène. »

Nota – Correction des chiffres présentés par Monsieur COPPEY :

Extrait de la note scientifique N°25 de l'Opecst (page 4)

https://www.senat.fr/fileadmin/import/files/fileadmin/Fichiers/Images/opecst/quatre_pages/OP_ECST_2021_0032_note_hydrogene.pdf

"L'objectif européen d'installation de 6 gigawatts (GW) d'électrolyseurs pour la production d'un million de tonnes d'hydrogène renouvelable d'ici 2024 puis de 40 GW pour dix millions de tonnes d'ici 2030 doit être confronté au nombre d'éoliennes et de panneaux photovoltaïques que cela pourrait représenter : respectivement au moins 15 000 et 150 000 éoliennes, d'une part, et en surface de panneaux photovoltaïques environ 80 000 hectares et près d'un million d'hectares, d'autre part. La couverture des besoins actuels de l'industrie au niveau mondial (70 millions de tonnes d'hydrogène renouvelable soit 420 GW) conduirait à la mise en service de plus d'un million de nouvelles éoliennes ou 5 à 6 millions d'hectares de panneaux photovoltaïques.

La piste alternative d'un hydrogène bas-carbone issu de l'électricité nucléaire représenterait 400 nouveaux réacteurs nucléaires d'1 GW, ce qui constitue une perspective chimérique, surtout à l'heure où plusieurs pays dont le nôtre réduisent la part du nucléaire dans leur mix énergétique. Certains pays, dont l'Allemagne, visent l'importation d'hydrogène renouvelable depuis des pays disposant de plus grandes capacités en matière d'énergies renouvelables."

Séverine Dumont : « Très bien. Merci Monsieur Coppey. Je laisserai réagir une minute François Guillermet pour les derniers propos de Monsieur Coppey, et ensuite bien sûr, on vous laisse la parole. L'idée c'est de vous faire réagir suite à ces trois interventions. »

François Guillermet : « Je suis désolé, je vais prendre un peu plus qu'une minute. Je vais prendre peut-être deux minutes. J'ai noté les questions de Monsieur Coppey et je vais essayer d'apporter des éléments de réponse. Sur le sujet de la connexion électrique : c'est un sujet qui est important. D'ailleurs, les garants ont proposé, voire imposé, un atelier spécifique sur ce sujet-là, dans lequel on va traiter vraiment en profondeur du sujet, du raccordement électrique et puis de l'approvisionnement global en électricité de la zone de Fos. Je passe tout de suite la balle à mes collègues de RTE. Voilà, si vous avez des questions, ils sont là aujourd'hui. Et puis surtout, l'objectif, c'est quand même de ne pas traiter de ce sujet aujourd'hui. C'est plutôt le traiter dans l'atelier spécifique, même si je sais que ce n'est pas forcément facile d'être là à tous les ateliers. Piicto, l'ambition y était déjà, rien n'a été fait. Bon, on essaie de faire à notre échelle. Nous l'objectif, c'est de faire... »

(Bruits dans la salle)

René Raimondi : « Si vous le permettez je répondrais là-dessus. Ça fait partie de l'histoire de ce territoire. Il y a eu beaucoup d'approximations sur tout ce qui a été dit. Sur Piicto, c'est simple. Piicto est créé en 2015 par un ingénieur et un directeur d'usine parce que cette usine

est en danger et qu'effectivement elle risque de fermer. Ils sont en liquidation judiciaire et ont créé Piicto pour savoir effectivement ce qu'on peut faire dans cette zone, pour effectivement être un peu plus efficace dans sa production. Rien à voir effectivement avec le sujet du soir. Rien à voir à l'époque avec la décarbonation. L'embauche d'une personne chez Piicto est plus tardive. Nicolas Mat a été embauché bien après 2015. Donc c'est réducteur de parler de Syrius en disant ça fait 9 ans que ça existe, et on n'a rien vu. Syrius ça a démarré. Les premiers effets, on les verra encore une fois dans quelques jours et dans ce qui sera présenté.

Puisque j'ai la parole, je finis les choses. 2021-2023. En termes scientifique et par rapport aux énergies renouvelables, c'est déjà un monde deux ans. Mais alors 2013, c'est plus un monde, c'est la préhistoire et aujourd'hui une autre histoire. Faisons très attention quand on compare les choses et quand on parle de textes aussi anciens. Effectivement, il y a une époque où l'hydrogène a été banni parce qu'une montgolfière a pris feu. Je suis étonné d'ailleurs qu'on n'en parle pas. On aurait pu en parler aussi.

Rappeler aussi qu'on a inauguré il y a quelques mois maintenant une première station-service à hydrogène pour des camions. Et d'ici Noël, je crois qu'il y en aura trois. Et rappeler aussi que cet hydrogène, s'il est produit à Fos, c'est aussi pour du e-carburant. C'est aussi pour la décarbonation. Je pense qu'encore une fois, il y a un écosystème global qui se crée à Fos. Je rappelle quand même que le combat qui a été le nôtre avec les associations pendant 20 ans, ça a été la diminution, voire la disparition des émissions et que tout ça, les uns après les autres, les projets qui vont nous être présentés à Fos nous amènera, je l'espère demain, à une réduction drastique, voire, un jour une disparition des émissions tout en continuant à produire, tout en continuant à essayer d'aller vers cette souveraineté industrielle qui nous échappe quand même petit à petit. Et aller encore une fois dans le bon sens, le sens d'un emploi un peu plus payant que celui de la logistique et encore une fois dans un système qui me semble à moi vertueux bien évidemment. Après, on pourra parler du nucléaire parce que c'est bien de ça qu'on parle aujourd'hui. Quand dans ce que vous présentez là, on est en 2021. En 2021, le nucléaire est banni, en 2023, le nucléaire n'est plus banni. Bien évidemment, il est même reclassé. Et puis peut-être, c'est peut-être un gros mot pour certains ici, mais on pourrait aussi parler des mini réacteurs qui sont en train d'être étudiés aux États-Unis, qui seront en place d'ici 2030. N'en déplaise à certains, dans un container, on aura peut-être de quoi produire suffisamment d'électricité pour faire tourner une usine demain. »

(Bruits dans la salle)

Stéphane Coppey : « Mais on est bien sur deux modèles de société vraiment très différents. Oui, mais nous ne sommes pas seulement dans une cité industrielle, Monsieur. Mais non Monsieur, on est en train de parler d'un projet à une échelle qui est non seulement métropolitaine et régionale. C'est un projet d'ampleur nationale a minima. Donc je veux dire, les réflexions locales sont intéressantes, toujours intéressantes, surtout quand il s'agit de dépolluer sa propre commune. Mais je veux dire, notre réflexion doit aller bien au-delà. Et quand on parle de nucléaire, je me souviens du message de Monsieur Macron quand avant de reprendre son avion au kérosène, lui, il a carrément proposé « pourquoi pas de mettre la centrale nucléaire au centre de la commune de Fos ? ».

Christophe Karlin : « Monsieur, excusez-moi, je vous propose de redonner du temps de parole à celui qui l'avait, c'est-à-dire au directeur de projet en évitant les bilatérales. Merci. »

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « Mais on va vous laisser la parole, Monsieur le Maire. François Guillermet si vous voulez terminer. »

François Guillermet : « Je vais essayer de donner des éléments qui vont peut-être contribuer à apaiser un peu le débat. C'est peut-être un vœu pieux. Pour répondre à vos questions, Monsieur Coppey et essayer peut-être de vous rassurer sur certains points. Vous avez demandé quels usages. Vous avez listé : agriculture, transport, industrie, etc. Donc la réponse, je pense qu'on l'a déjà donnée. Mais je le répète, les usages c'est plutôt transport et industrie. Vous avez mentionné les abandons des bus et des trains. Oui, oui, tout à fait. Aujourd'hui, ce que vous avez vu dans les débouchés que l'on vise on n'a pas mentionné les bus et les trains. Ça ne veut pas dire que ça ne viendra pas plus tard. Donc il ne faut pas, comme on dit, jeter le bébé avec l'eau du bain. Ce n'est pas parce qu'il y a certains sujets qui ne sont pas pertinents que le reste ne l'est pas. Agriculture et engrais. Oui, enfin moi à titre personnel, effectivement si c'est pour produire de l'hydrogène, pour faire des engrais, ça pose question. Vous avez pris une vision d'aujourd'hui ; l'hydrogène d'aujourd'hui sert pour les engrais, Mais ce que l'on vous a présenté, ce n'est pas ça. On va produire de l'hydrogène pour d'autres choses que des engrais. Le DRI, alors là, je propose encore une fois de passer la balle. Peut-être dans la concertation future de GravitHy qui traitera spécifiquement de ces sujets (de la décarbonation de l'acier grâce à l'hydrogène). Je ne doute pas que vous aurez des éléments de réponse à apporter à Monsieur Coppey. Le raffinage, ça va diminuer ? La réponse est oui. Donc encore une fois, je vous invite vraiment à regarder le rapport de RTE qui est très complet sur le sujet. Dans le schéma que je vous ai montré, il y a un petit texte en dessous qui indique l'hydrogène. Pour le raffinage, ça va exister. Et puis même si effectivement par la suite ça diminue, parce que la conséquence logique, comme il y aura l'électrification des véhicules, c'est le plan. En tout cas si on n'y arrive, logiquement, baisse d'utilisation de l'hydrogène pour le raffinage. Mais ça ne veut pas dire que l'hydrogène diminue, bien au contraire puisqu'il y a d'autres usages. Il est très bien ce tableau, mais il faut en avoir une lecture complète. Il y a quand même quelque chose que je trouve assez cocasse, c'est que vous défendiez la capture du carbone. Donc ça veut dire quoi la capture du carbone ? Ça veut dire continuer d'utiliser des fuels, des fossiles et puis les liquéfier. Monsieur le Maire a parlé de ça, et les stocker dans des réservoirs. Alors de manière générale, l'hydrogène n'est pas la solution miracle et nous côté H2V, on est persuadé que le CCS aura sa place aussi dans les solutions de décarbonation. Mais l'objectif quand même, pour avoir peut-être un échange qui soit vraiment fructueux, c'est de ne pas dire dans un projet dont on ne parle pas aujourd'hui qu'il est merveilleux. Et puis, quand ce sera l'autre projet qui sera en discussion, on dira que c'était l'hydrogène qui était merveilleux et que le CCS a tous les défauts. Donc bien évidemment, l'hydrogène a des défauts, ce n'est pas la solution miracle. Encore une fois ce tableau est très bien fait. On regarde les évolutions de coût : 4 000 à 6 000 € la tonne par rapport au vaporeformage qui est plus cher, c'est vrai. Il n'empêche que l'hydrogène pour certains usages, c'est quelque chose qui est tout à fait pertinent. Et dernier point sur le rendement. Alors là, il faut quand même bien faire attention. Les 22 % c'est si on prend l'ensemble de la chaîne pour produire de l'électricité, à partir d'électricité en passant par l'hydrogène. Ce n'est pas du tout le modèle qui est défendu aujourd'hui. Aujourd'hui on s'arrête aux 70 %. Donc effectivement, il y a une déperdition de rendement de l'ordre de 30 %. Mais l'objectif, ce n'est pas d'aller à ces 22 %. Alors je mentionne encore une fois que dans le rapport de RTE... En fait, pour remplacer les centrales à gaz, ce sont les centrales qui vont produire de l'électricité quand vous avez des besoins de pointe. Donc cet usage là, dans les scénarios, en fait RTE en 2050, dans laquelle vous avez une très forte pénétration d'hydrogène, pour éviter les énergies fossiles on peut envisager l'utilisation de l'hydrogène pour produire de l'électricité. Là, on arrive à ces rendements de

22 %. Mais ce n'est que dans le cas où on arrive à des scénarios de pénétration très important d'ENR, à l'horizon 2050. Et puis sur l'extrait de l'OPECS, je pense qu'il faut quand même se méfier des extraits, parce qu'il faut quand même les remettre dans leur contexte. Voilà, j'en ai fini. Dernier point, vous m'aviez posé la question des gains de rendement. Alors c'est vrai, je vous avais dit qu'entre notre première et notre deuxième phase, il n'y a pas de gain de rendement. C'est vrai. Mais je pense vous avoir dit, si je ne l'ai pas dit je m'en excuse et je le dis aujourd'hui, c'est que les gains de rendement y sont très importants, par contre entre une toute petite installation et une grosse installation comme la nôtre. Et donc après, effectivement entre 200 et 600, je caricature un peu, mais entre 200 et 600 c'est la même chose. Mais par contre entre un projet à 2 et à 200, ce n'est pas du tout la même chose. Et là, en termes de rendement, en termes de gain d'échelle, on est à peu près sur un horizon à facteur deux. En termes d'investissement, le coût du mégawatt investi est deux fois moins important pour des gros projets. J'ajoute qu'il y a une problématique de foncier. Donc si vous êtes sur une petite production, proportionnellement, vous allez avoir un foncier plus important. Donc « small is beautiful » ? Pas forcément. »

Séverine Dumont : « On va laisser la parole à la salle peut-être. »

Stéphane Coppey : « Oui, juste un mot. On critiquait le côté vieillot de ce tableau qui a deux ans. Bon, je retiens quand même que vous appuyez dessus et merci. Un petit test justement pour voir s'il est toujours d'actualité. Vous disiez un gain de deux ? Là, on parle d'une production qui coûterait 4 000 à 6 000 € la tonne. Si ce n'est pas indiscret, quelle est votre perspective de coût pour H2V ? »

François Guillermet : « Ces chiffres sont le seul bon ordre de grandeur. Mais pour des productions massives. Si vous êtes sur des productions qui sont des petites productions, vous êtes sur des prix beaucoup plus élevés. »

Stéphane Coppey : « C'est déjà dans le cadre d'un projet tel que le vôtre. D'accord, merci. Donc ça donne un peu l'ordre de grandeur de l'actualité de ce tableau et de cette note dans sa totalité qui ne m'a pas paru stupide, loin s'en faut, rédigée par un certain nombre de spécialistes de très haut niveau. Merci. »

Séverine Dumont : « On va laisser la salle interagir avec vous et puis Anne-Marie Perez je vous redonnerai la parole tout à l'heure. »

Gilbert Dalcol : « Gilbert Dalcol. Toujours pareil. Vous avez dit tout à l'heure, qu'en 2040, la production de l'hydrogène dans notre secteur représenterait 25 % du besoin national. Mais vous ne nous dites pas si cet hydrogène sera aussi exporté, parce que s'il est exporté, à ce moment-là, vous allez encore développer davantage de l'industrie. »

Anne-Marie Perez : « Vous parlez de l'industrie ou de l'hydrogène. »

Gilbert Dalcol : « L'hydrogène. »

Anne-Marie Perez : « Alors sur la question d'import-export, parce qu'il y a import et export. La stratégie française, aujourd'hui, qui est définie par l'État français, c'est une stratégie de production locale française pour des usages locaux. C'est la stratégie actuelle. Il y a un projet parce que cette électricité, elle est rare, elle est précieuse et autant l'utiliser pour nos propres besoins, dans une logique de souveraineté et de réindustrialisation verte du territoire. Il y a un projet aussi d'import d'hydrogène bas carbone et d'hydrogène renouvelable en provenance de la péninsule ibérique, entre Barcelone et Marseille, et ensuite pour aller aussi alimenter l'Allemagne, la Belgique, etc. Donc ce projet dont vous avez vu dans la presse, le pipe, le tronçon entre Barcelone et Marseille, c'est facile à soutenir, s'appelle « BarMar », Barcelone, Marseille. Et ensuite, il y a une prolongation sur tout le reste de l'Europe dans un projet plus global qui s'appelle H2MED. Ce projet aujourd'hui, il est pensé dans un projet d'import de la péninsule ibérique vers le reste de l'Europe. Et donc il y a tout un travail et la région Sud est mobilisée là-dessus pour que l'on puisse aussi faire de l'export. Notamment parce que sur le territoire, on dispose d'un atout très intéressant qui est la possibilité de stocker massivement de l'hydrogène dans les cavités salines qui existent à Manosque. Et ça, c'est vraiment très intéressant pour les industriels. Et aussi pour pouvoir utiliser ce pipe dans les deux sens import-export. Donc là, on est vraiment aux prémices de ces études et donc ce sont des choses qui sont étudiées aussi dans les études de Sirius. On va faire des scénarii parce que on va faire des scénarii sans import, des scénarii avec import, et cette possibilité de stockage, ça va permettre 24h sur 24, parce qu'un industriel qui va utiliser l'hydrogène, il ne va pas arrêter son process quand il n'y a plus de production hydrogène parce que c'est une production avec de l'énergie renouvelable. Lui, il a besoin de fonctionner 24h sur 24. Les électrolyseurs, on aura besoin de faire de la maintenance, donc de temps en temps, on aura besoin de les arrêter. Et pendant ce temps-là, l'industriel, lui, a besoin de continuer de tourner. Donc cette capacité de stockage qu'on a sur le territoire, c'est un vrai atout et ça pourra permettre éventuellement de faire de l'import et de faire, pourquoi pas, de l'export. Mais ça, on est vraiment aux prémices et dans les chiffres que je vous ai donnés, il n'y a pas d'export. Il n'y a pas d'import non plus. Et donc, ce sont vraiment ces études Sirius qui vont nous permettre de faire ces différents scénarios. »

Gilbert Dalcol : « Vous avez parlé jusqu'à maintenant de tonnage d'hydrogène. Mais vous ne parlez pas réellement à combien ça correspond un mètre cube. Je pense que les gens devraient savoir ça. Et sachant qu'un moteur thermique actuel d'un camion consommera moins qu'un camion qui marchera à l'hydrogène. C'est reconnu qu'il y a une consommation supérieure. Est ce qu'on pourrait me répondre là-dessus ? »

Anne-Marie Perez : « On peut vous donner la traduction, faire la conversion en mètre cube si vous souhaitez, je donnerais les éléments à Madame. Et puis sur les consommations des camions, on peut aussi vous donner quelques éléments. Alors pour ceux qui sont intéressés, France Hydrogène publie un certain nombre d'études. Il y a en particulier une étude sur la mobilité qui a été publiée. Je fais un petit focus sur la mobilité terrestre. Effectivement, ça pose plein de questions.

Donc à Paris, depuis plusieurs années, il y a des taxis qui fonctionnent à l'hydrogène. La flotte, elle, s'appelle HYPE. Et pourquoi c'est intéressant pour des taxis ? Parce que les taxis, ils ont besoin de pouvoir rapidement refaire le plein. Et l'hydrogène, ça permet de faire le plein beaucoup plus rapidement qu'une batterie. Donc pour les taxis, pourquoi pas. Pour les flottes de véhicules légers ? Je l'ai dit, ça existe. Il y a une Toyota, un taxi, c'est un véhicule léger, mais ce n'est pas là que c'est vraiment intéressant. Pour les camions. Donc c'est vraiment là que c'est intéressant. Et pour les bus et les bennes à ordures, il y a des communes qui

aujourd'hui utilisent des bus à l'hydrogène et qui aujourd'hui utilisent des bennes à ordures. Il y en a à Dijon, il y en a aux Sables-d'Olonne, il y en a dans pas mal de communes. Et en fait la stratégie française, comme vous le disiez Monsieur le Maire, ça évolue. Je ne veux pas dire tous les six mois, mais pas loin. La stratégie française d'accélération de l'hydrogène, au départ, elle a dit : « on va privilégier les petits électrolyseurs pour des consommations locales, de petits industriels, ou des flottes publiques de bus et de bennes à ordures ». Donc il y a eu des projets : Dijon, Sables-d'Olonne, Versailles - qui a été un des premiers à avoir des bus à hydrogène qui se sont développés. Et maintenant, cette stratégie, elle va être actualisée. Et il y a toute une discussion qui est complexe. Ça devait sortir au printemps 2023. Ça va peut-être sortir en début 2024. Donc voyez, ça prend du retard parce qu'il y a des débats au plus haut sommet de l'État entre tous les ministères pour savoir s'il faut continuer cette stratégie ou s'il faut au contraire concentrer sur des bassins qui ont vraiment besoin d'hydrogène pour décarboner l'industrie ou décarboner des usages comme le maritime et l'aérien, qui n'ont pas beaucoup d'alternative autre que celle-là. Donc c'est complexe. C'est-à-dire que quand on présente des choses « black and white », c'est facile. On oppose des solutions, mais en fait, c'est beaucoup plus complexe. Et la transition énergétique, c'est ça, C'est qu'on est dans un moment où on n'est pas encore dans le nouveau modèle. On part de l'ancien modèle, on va dire ça comme ça. On est dans une zone maritime, on va faire comme à la voile, on va tirer des bords pour aller progressivement vers le nouveau modèle et parfois on prendra des hypothèses. Et peut-être que deux ans plus tard, trois ans plus tard, on ajustera, on recentrera, on réorientera et c'est ça la transition. Et c'est pour ça que c'est complexe. Finalement, c'est complexe d'avoir un débat autour de ça parce qu'il n'y a pas de certitude. Même les plus éminents experts. »

Stéphane Coppey : « Ici, ce sont toujours des experts qui s'expriment. On sait aussi le poids des lobbies. Ou ce matin encore, à la radio, on parlait du glyphosate. Vous avez tous entendu l'info. Il suffit que les lobbies dans un sens poussent à un moment plus fort. Et puis tout à coup, on va ré autoriser le glyphosate pendant dix ans parce que le lobby de la chimie a pesé plus que le lobby de la sauvegarde des terres agricoles. Donc je me méfie un peu. Alors oui, ça évolue très vite, mais on a aussi le droit de prendre un peu de recul et de regarder. Donc oui, il y a des choses qui fonctionnent, qui ne fonctionnent pas. Il faut peut-être réorienter, mais j'irai au gré du vent, en permanence. De toute façon, sur le plan industriel, on n'en est pas capable. Et fort heureusement. Et après, faut bien voir ce qu'on fait. Je me méfie un peu des lobbies. Je m'excuse devant vous. Quand on met comme les États le font aujourd'hui des milliards et des milliards sur la table, on a forcément des gens qui vont être là pour essayer de capter les milliards, parce que toute cette innovation ne peut pas fonctionner sans aide. Donc on a forcément ce phénomène d'opportunité qui se fait. Et quel est le poids de ce phénomène d'opportunité par rapport au poids de la réalité du sujet à traiter ? C'est une vraie question. »

Séverine Dumont : « Merci. On va reprendre la parole avec la salle. On va prendre une ou deux questions, on doit avancer. On a encore d'autres sujets à traiter, notamment le trafic et l'emploi. Donc deux questions et puis on passe à la prochaine table ronde. Allez-y ! »

Bernard Vignal : « Oui, bonsoir Bernard Vignal, Alternatiba. Ce soir, à ce débat, on a beaucoup d'exposés et peu d'interventions de la salle. Je trouve qu'il faudrait peut-être un peu rééquilibrer les choses. Cela dit, les projets qui nous semblent présentés ici interrogent quand même le modèle de société que l'on veut. Est ce qu'on a deux directions différentes à prendre ? Soit on aménage l'industrie en essayant de capter le CO₂ etc., pour poursuivre la trajectoire vers toujours plus de gaz à effet de serre et toujours plus de réchauffement climatique. Ou

alors on change de société, c'est-à-dire on va réduire nos consommations. Concernant le projet H2V, en termes d'usage, et je reviens sur ce qu'a dit M. Coppey. On fabriquait essentiellement des carburants pour le transport maritime, accessoirement pour le transport aérien. Ça intéresse surtout des gens qui sont relativement aisés et qui peuvent se payer des voyages soit de croisières, soit en avion. Ça n'intéresse pas la majorité de la population. Cela étant, il me semble qu'on avait mené il y a quelques années au niveau du pays, une réflexion sur la conversion énergétique. Je sais que ce sujet va être abordé à des ministres prochainement, mais il mord sur les usages donc on est obligé d'en parler ce soir. La transition énergétique vers une énergie bas carbone renouvelable. Il y a des études qui ont été faites en particulier par RTE, par l'association négaWatt, par l'ADEME, visant à un horizon 2050 à arrêter toutes les centrales nucléaires et à les remplacer par des énergies renouvelables. On met comme condition sur cette transition la nécessité d'avoir des outils pour aider à l'intermittence. Or, il se trouve qu'il y a la filière power-to-gas, c'est-à-dire qu'on peut stocker de l'énergie avec des électrolyseurs pour garder des hydrocarbures, donc type méthanol ou autres, de manière à pouvoir les réutiliser dans les moments où on a moins d'énergie renouvelable. Donc c'est un des paramètres qui a été présenté par ces études. L'autre paramètre, c'est celui de la sobriété. On ne peut pas faire une transition énergétique sans sobriété et or, là, on essaie malgré tout d'avancer toujours dans la même direction. C'est pour ça qu'au début, je parlais de choix de société. Et également le troisième paramètre, c'est celui de l'efficacité énergétique. Et lorsqu'on a des process qui affichent des rendements de 22 %, on peut se poser des questions. On peut admettre 22 % s'il s'agit de stocker les intermittences de production d'énergie électrique, parce qu'on ne sait pas le stocker autrement ou on n'a pas de moyen commode pour les stocker, mais pour faire des « biocarburants », pour alimenter les bateaux de croisière. Alors là, excusez-moi, mais ce n'est pas la solution. »

Séverine Dumont : « Monsieur... On entend vos propos mais quelle est la question précise que vous voulez poser, et puis, je réagis juste sur les bateaux de croisière. C'est aussi le fret qui est concerné, les bateaux de commerce également. »

Bernard Vignal : « Oui, mais un des éléments moteurs par rapport à ce carburant, c'est que lorsque les bateaux de croisière vont s'amarrer à Marseille et polluent la ville, c'est peut-être plus intéressant d'avoir des carburants qui n'émettent pas. »

Séverine Dumont : « On prend une dernière question. »

Bernard Vignal : « Donc la question que je pose, c'est pourquoi H2V ne s'inscrit pas dans une filière power-to-gas ? »

François Guillermet : « Je réponds très rapidement, mais je fais un peu la même réponse que Mr Coppey, c'est qu'on parle d'un sujet. Et puis on dit pourquoi pas ? Pourquoi pas un autre sujet ? Et puis quand on parle de ce projet, on nous dira mais ce truc là, ça ne va pas. Mais moi je vous réponds, le power-to-gas a aussi beaucoup de défauts. Chaque filière a ses avantages et ses qualités. Et aujourd'hui, l'objectif, c'est de parler des défauts et des avantages de l'hydrogène. Il ne s'agit en aucun cas d'opposer l'efficacité énergétique et la production et la consommation hydrogène. D'ailleurs, je me réfère encore une fois au rapport de RTE, ce qui est dit, c'est de l'hydrogène et de l'efficacité énergétique et de la production de renouvelables et de la production nucléaire. Il y a les quatre leviers qui sont mis. Et quelque

part, c'est ce que disait Anne-Marie Perez. Si on oppose, c'est plus compliqué parce qu'en fait, ça induit quand même une certaine forme d'immobilisme. »

Séverine Dumont : « On prend une dernière question, une personne qui ne s'est pas encore exprimée si possible. Et puis on passe à la deuxième table ronde. Monsieur le Maire, on va laisser la parole à la personne qui ne s'est pas encore exprimée. »

(Bruits dans la salle)

Intervenant non-identifié : Ce n'est pas une question, c'est juste une précision. Et je reviens sur le projet de l'e-méthanol. Il faut le replacer dans son contexte. C'est un projet très innovant et qui est très pertinent. Et on parle de production de 200 000 tonnes, à peu près. Je rappelle simplement, je suis un ancien portuaire. Ce ne sont pas les bateaux de croisière qui sont nourris par le fuel léger. Aujourd'hui, si vous prenez la continuité territoriale avec la Corse, quelle que soit la somme des acteurs qui travaillent en Corse dans tous les domaines (fret, passagers, carburant), on est à peu près entre 800 000 et 1 million de tonnes de fioul léger par an. Donc il s'agit de ce projet vient possiblement décarboner notre territoire et cette liaison. Je ne suis pas sûr que ce soit un modèle de société, Monsieur Coppey, qu'il faille remettre en question. Bien continuer à avoir une continuité avec la Corse et des échanges avec notre territoire national. Je ne comprends pas qu'on ne remplace pas. Et alors quand j'entends qu'on va nourrir la croisière, non, les bateaux de croisière, renseignez-vous, ils se nourrissent très peu ici. Les bateaux, les porte-conteneurs, alors ils se nourrissent très, très peu ici puisque la plateforme principale de d'avitaillement, c'est Malte ou Rotterdam. Et ce n'est pas ici, donc en fait, le projet H2V de mon point de vue, il se place sur une continuité territoriale. Bien entendu, je ne vais pas citer les acteurs, mais vous vous les connaissez il y en a au moins trois. Certains font un pas vers le GNL qui est compliqué, compliqué le GNL, notamment pour la chaîne d'approvisionnement. Et puis c'est quand même un produit importé. Alors on a un projet ici, on a de l'électricité, on a du carbone et on ne veut pas avancer sur ce dossier-là. Alors le débat, il faut le ramener à sa juste valeur. On n'est pas en train de faire un débat national, on est en train de faire un débat sur H2V. »

Stéphane Coppey : « Vous dites l'électricité. On n'a pas prouvé qu'on avait l'électricité aujourd'hui. Ce n'est pas parce qu'on construit une ligne à très haute tension qu'on a de l'électricité. »

Séverine Dumont : « Je pense qu'on va s'arrêter là malheureusement... Le débat sur l'hydrogène peut durer très longtemps. »

René Raimondi : « Je voudrais savoir si France Nature Environnement est pour la disparition ou l'utilisation des énergies fossiles. Oui ou non. »

Séverine Dumont : « Monsieur Coppey, est-ce que vous pouvez répondre à la question rapidement et on passera à la suite. »

Stéphane Coppey : « D'abord, je pense que ce n'est pas le débat et je pense qu'effectivement cette question est complexe. Celle que vous posez. Non, sans rire. Non, mais elle est d'autant plus complexe que quand on n'a rien fait, vous n'avez rien fait comme beaucoup d'acteurs n'ont rien fait pendant des années, des décennies et des décennies. Tout à coup, il faut décider de dire ça y est demain matin, plus une goutte de pétrole. Ce n'est pas le sujet, ce n'est vraiment pas le sujet. C'est le sujet de la transition énergétique. Ça se fait sur un temps long. Malheureusement, on a perdu énormément de temps. Je voudrais vous citer qu'une chose, la France qui a mis 20 ans de plus que les Allemands pour commencer à développer ces énergies renouvelables par exemple. Et je suis modeste. Donc il y a donc oui, et je suis persuadé à titre personnel, je ne parle pas au nom de la fédération, mais qu'il y a des utilisations aujourd'hui des énergies fossiles qui se justifient et qui continueront peut-être à se justifier demain. Mais dans une proportion qui n'a sans doute rien à voir... »

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « Le débat sur l'hydrogène peut durer très longtemps. Il y a d'autres réunions publiques et le sujet reviendra sur la table. Donc je vais inviter Monsieur Santos... »

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « Il y aura d'autres réunions publiques. Vous pourrez intervenir notamment le 27 novembre sur les impacts environnementaux. »

(Bruits dans la salle)

Intervenant non-identifié (hors micro) : « Je voudrais poser une question sur le projet ce soir et particulièrement sur l'intervention de Monsieur Coppey et vous nous dites que non on ne peut pas le faire. »

Séverine Dumont : « Il y a d'autres sujets aussi ce soir, donc ce serait dommage de ne pas aborder le sujet du trafic routier qui est quand même primordial dans la région. »

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « OK, allez-y, allez-y rapidement s'il vous plaît Monsieur. »

Romuald Meunier : « Merci. Il me semble qu'il est, pardon pour le ton, qu'il est primordial de constater le raisonnement schizophrénique de la FNE PACA présentée par M. Coppey ce soir. De vouloir sur le fond une décarbonation au niveau national et international et de refuser un projet qui pourrait répondre à ce besoin de décarboner la zone industrielle. Mais qui répondrait aussi à d'autres besoins nationaux. Donc je ne comprends pas ce raisonnement et je voulais le spécifier. Par ailleurs, sur Piicto et sur Syrius, le raisonnement est tout aussi

schizophrénique. Il voudrait trouver d'autres solutions, ou FNE PACA voudrait trouver d'autres solutions. Et ces organismes ou ces instances sont chargées de rechercher les meilleures solutions pour notre avenir, pour faire en sorte que nous soyons moins pollués et moins carbonés. Alors ça, ce sont les deux constats que je voulais faire et la question que je voulais poser, qui concerne spécifiquement la réponse qu'a donné Monsieur Guillermet tout à l'heure, sur la transformation ou la correspondance entre tonnage et mètre cube. Cette correspondance me semble particulièrement intéressante parce que sur le projet, vous envisagez, si je me souviens bien, un stockage de 20 tonnes d'hydrogène en zone tampon. Et pour nous, ça ne représente rien en taille. Et nous voudrions avoir une idée de cette représentation. Je vous remercie. »

François Guillermet : « Je n'ai pas la réponse, mais on vous la donnera. »

Séverine Dumont : « Merci pour votre intervention. Merci pour votre présentation Monsieur Coppey. Madame Perez. On va passer à la deuxième table ronde, sur les enjeux de trafic. Donc j'invite Monsieur Santos à rejoindre le directeur de projet François Guillermet. »

Franck Santos : « J'ai demandé à Monsieur le Maire de Fos d'être moins prolix, de me laisser parler. Je le chahute un petit peu, je le connais bien. Je vous laisse parler. »

Séverine Dumont : « Merci beaucoup. Donc je vais laisser la parole à François Guillermet. Donc la première question, ce sera sur l'impact du projet sur le trafic routier, quel impact sur le territoire cela représentera ? »

François Guillermet : « Alors encore une fois je vais essayer d'être rapide, sans générer de frustration. Je pense que dans les grandes lignes, je pense que ce sujet a déjà été évoqué en profondeur dans le cadre de la concertation carbone. Donc l'objectif ce n'est pas de le masquer mais néanmoins de dire que les principales questions, elles ont été posées et on a pu voir qu'il y avait des réponses qui commençaient à être construites. On aura notamment l'intervention de la métropole par l'intermédiaire de Monsieur Santos aujourd'hui. Sur l'aspect vraiment spécifique, H2V Marseille-Fos. Ce que l'on a essayé aujourd'hui, c'est de quantifier et d'expliquer, donner des ordres de grandeur. Et finalement, si pourrait résumer, on estime finalement que notre projet sur le territoire - la situation est critique, mais notre impact sur le trafic serait réduit. J'explique pourquoi et après vous pourrez poser des questions si vous n'êtes pas d'accord avec cette analyse. Les principaux entrants et sortants dans notre processus, ça ne sera pas par camions, ça sera par canalisation principalement, voire éventuellement par fluvio-maritime. Pour l'e-méthanol, ce que l'on est en train d'étudier, c'est finalement quelle est la meilleure option entre la canalisation et le fluvio-maritime ? J'ai parlé tout à l'heure des 6 %. Donc on a fait cet exercice de quantification à partir des chiffres de trafic de camions qui sont pour l'export de l'hydrogène. Voilà, ça donne 6 %. Et on a aussi fait une petite règle de trois. Donc le trafic de poids lourds, on a essayé de l'exprimer. Donc je précise bien exactement le calcul. Donc Systra nous a communiqué les chiffres de trafic sur la fameuse RD 268, donc c'est 5 200 poids lourds par jour de mémoire. Donc ce que l'on a fait, c'est qu'on a rapporté les estimations de trafic de poids lourds sur la RD 268 par rapport au trafic. Donc voilà, ça donne un ordre de grandeur, ça n'est pas une étude de trafic, c'est clair et net. Ce n'est pas une étude de trafic, mais c'est juste un ordre de grandeur pour essayer de resituer les choses. Ensuite, comment on envisage de réduire notre impact ? Déjà c'est

accompagner les projets du territoire, ce qui va être envisagé et donc ce dont on va parler tout à l'heure. Les solutions multimodales, le lancement rapide des travaux de renforcement routier qui est absolument nécessaire. Tout ça en coordination avec nos voisins. Réduire notre impact, ce que l'on peut faire à notre échelle. Donc, sur la phase de travaux, encore une fois, vous avez des chiffres dans le dossier du maître d'ouvrage. Notre objectif, c'est d'arriver à étaler les travaux de remblaiement parce que c'est la période qui est la plus génératrice de trafic sur une longue période, voire essayer au maximum de les anticiper de façon à éviter les pics de camions. Utiliser également la voie fluviale. Donc nous sommes sur un site qui en bordure de mer, pour transporter les matériaux. Ça, c'est la première piste en phase d'exploitation. Donc on a mentionné l'impact : 260 véhicules par jour pour la mobilité des salariés. Donc là, notre objectif, il y avait déjà des questions qui ont été posées là-dessus la semaine dernière : coconstruire des solutions avec les salariés. Donc voilà ce que l'on fait aujourd'hui, c'est qu'on ne vient pas avec des solutions qui sont toutes faites, dire on va faire ça, on va faire ça. On propose plutôt de coconstruire avec les salariés pour voir quelles sont les solutions qui sont les plus adaptées. »

Séverine Dumont : « Merci. Monsieur Santos, peut-être pouvez-vous nous expliquer en quelques mots le rôle de la métropole en matière de mobilité et quelles sont les priorités ? »

Franck Santos : « Oui, tout à fait. Bonsoir à tout le monde. Je tiens à excuser effectivement Martine Vassal, qui n'est pas là mais qui est très impliquée dans ces projets et ma mobilité, est une de ces priorités. Je tiens aussi à dire que la métropole, par son agenda économique qui a été voté en 2022, soutient bien sûr les filières industrielles et surtout les filières qui sont productives et innovantes pour nous et pour la métropole, l'hydrogène est innovant. C'est une industrie qui est classée dans l'innovation. Et d'ailleurs en 2021, le 15 avril 2021, il y a une délibération qui a été dans ce sens puisqu'on a souhaité que la métropole se positionne comme un hub d'hydrogène vert. Après, on entend et effectivement, j'ai entendu René – bon je l'appelle René parce que moi-même je suis maire et je connais ces problématiques de maire et de territoire, d'aménagement du territoire. Pour ceux qui voyaient l'actualité, mais je ferme la parenthèse, vous êtes bien au courant de certaines choses. Voilà donc effectivement, mais il faut entendre tout le monde. Et puis aussi, comme vous avez dit, on est dans un monde qui bouge, qui évolue. La vérité d'aujourd'hui n'est pas celle de demain et celle d'hier est encore moins celle d'aujourd'hui. Donc les choses évoluent. Qui aurait dit que le nucléaire aujourd'hui, on dirait que c'est l'énergie propre alors qu'il y a peut-être 20 ans ou 30 ans, c'était une énergie sale qu'il fallait fermer, qu'il fallait à tout prix arrêter. Les Allemands en sont la preuve, ils sont revenus au charbon et aujourd'hui ils se posent beaucoup de questions. Mais il y a des décisions qui sont prises par rapport à des situations que l'on vit au jour le jour. Et ces décisions qui sont prises, on voit dans le futur si elles sont adaptées ou pas adaptées à la société dans laquelle on va se retrouver. Maintenant, si on reste statique, on n'avance pas et si on n'avance pas, on recule. Merci Monsieur de me l'avoir dit, vous avez raison. Donc je vais parler quand même un peu de la métropole avant de rentrer dans la mobilité. Effectivement, le soutien du projet, vous l'avez par la métropole puisqu'il s'inscrit dans un ancrage territorial des activités que la métropole veut favoriser dans la mutation, dans les process plus durables aussi, puisqu'on parle de ça. C'est comment remplacer l'énergie fossile, quelles sont les solutions ? L'hydrogène en fait sans doute partie, comme le photovoltaïque, l'éolien, avec toutes les problématiques que l'on trouve dans des solutions de remplacement. Bien sûr, il y a la compétitivité portuaire et aéroportuaire qui est menée par ce biais-là par la métropole, les mix énergétiques nationaux et locaux et le maintien des créations d'emplois durables. Bien sûr, car on parle toujours de la création d'emplois et ce qu'il faut savoir, c'est qu'aujourd'hui, sur la métropole, vous avez 253 espaces d'activités. Et il y en a cinq d'entre elles, dont fait partie la

zip de Fos, qui concentrent 61 % des emplois. Donc ce n'est pas rien. Et leur accessibilité comme je dois vous en parler effectivement est un atout majeur et qu'il faut prendre en compte puisqu'aujourd'hui on parle de la zip de Fos. Mais en termes de mobilité, quand on regarde la métropole et quand on regarde le territoire, la mobilité, c'est partout où il y a une problématique. Ce n'est pas que sur la zip de Fos, même sur ma commune, vous avez des gens qui passent pour aller à Aix le matin à 7h30 jusqu'à 9 h. Vous avez un flux de véhicules passent par là et c'est comme ça. Alors que La Barben, c'est 800 habitants, mais on a un flux estimé à 2000 véhicules par jour qui passent. Donc c'est quelque chose qu'il faut qu'on prenne en compte. Et la métropole s'y attache et s'y préoccupe. Qui doit entreprendre le transport ? Qui est responsable des flux de transport et de l'aménagement du territoire ? Vous avez l'État, les routes nationales. Vous avez la région, tout ce qui est ferroviaire. Vous avez le département, bien sûr, les routes départementales et les autres routes de voirie par exemple. Le département nous accompagne dans la voirie municipale, c'est aussi le département. Si on a la compétence, on leur demande leur aide et une subvention de voirie. Et bien sûr, la métropole. La métropole c'est tout ce qui est transports en commun et infrastructures liées. Vous avez tout ce qui est le multimodal, les déplacements souples, donc tout ce qui va être transport en bus, tout ce qui va être aussi les pistes cyclables. Et puis aussi tout ce qui va être mis en place pour transporter le plus de personnes en provoquant le moins de flux routiers et en diminuant la production de CO₂ due au transport routier. Voilà ce que je voulais vous dire aujourd'hui. »

Séverine Dumont : « Peut-être vous pouvez préciser les solutions. Un mot peut-être sur les plans locaux de mobilité initiés par la métropole, notamment sur le secteur. »

Franck Santos : « Sur le secteur, aujourd'hui, vous avez un groupe de travail qui a été initié et Monsieur Alexandre Perdriel, qui est ici présent, qui est directeur de la métropole, fait partie du groupe de travail. Il est initié depuis 2020. Plusieurs pistes sont à l'étude. Ce sont encore des études, malheureusement. Vous avez le transport en commun qui peut être une solution. Vous avez le covoiturage, c'est une solution qui peut être proposée et qui peut être efficace puisqu'on peut parquer des véhicules à un endroit donné qui va être dédié et derrière, limiter le nombre de véhicules qui seraient sur les routes. Il n'y a pas que de la philosophie, Monsieur, mais je vais vous en parler, mais vous avez pris la parole, donc je vous réponds. La philosophie, effectivement, on peut en parler et les philosophes sont très bien. Et si on les écoutait un peu plus, peut-être qu'on irait beaucoup plus loin. Et aujourd'hui, notre monde ne serait pas l'état qu'il est aujourd'hui. Mais je ferme la parenthèse puisque c'est un sujet que vous avez abordé qui me tient à cœur. Je vous en parle. Je crois que vous avez raison sur le sujet et c'est le sujet le plus important, c'est que la solution ne viendra pas que d'un seul acteur. Comme je viens de vous dire, il y a l'État, il y a la région, il y a le département, il y a la métropole. Mais aussi les industriels qui sont ici. Il faut qu'ils prennent en charge la partie aussi de ce flux. Comment proposer à leurs salariés des solutions pour leur permettre de venir travailler, mais aussi de limiter leurs déplacements est à revoir. Parce que ce qu'il faut retenir aussi, c'est que quand vous restez une demi-heure dans votre voiture à l'arrêt. Vous perdez du temps et surtout vous perdez une partie de votre énergie et de votre vie personnelle. Ça aussi, c'est quelque chose à prendre en compte. Donc aujourd'hui, tout ça, c'est pris en compte, c'est étudié. Donc vous vous demandez les solutions et les solutions je viens de vous le dire. Alors il y a le grand port de Marseille aussi qui est un acteur majeur puisque les terrains lui appartiennent et il y a la métropole, les entreprises. Mais il ne faut pas oublier aussi un acteur qui est primordial dans ce que l'on va dire dans les déplacements. C'est vous et moi, c'est le salarié. Le salarié a aussi une partie de responsabilité dans cet encombrement routier. Quand vous êtes seuls dans votre voiture à vous déplacer, il y a peut-être une obligation d'être seul. Et si on est deux ou trois, ça

fait deux ou trois voitures en moins. L'étude qui a été menée, si je peux aussi en parler, j'ai quelques éléments de réponse. Il y a 100 000 déplacements par jour sur cette zip - 100 000 déplacements par jour, 31 000 déplacements de sortie, 30 000 entrées et surtout 39 000 déplacements en interne sur le zip. Ces déplacements se font en commun. Ces déplacements se font à 92 % par des véhicules particuliers. Les voitures de fonction 3 %, le vélo 1 %, le covoiturage 3 %, le bus 1 %. Et pourtant, j'ai posé la question, parce que je suis natif de Port de Bouc. Je connais très bien le territoire de Fos, j'y ai passé ma jeunesse, j'ai vu grandir ce domaine industriel. Je l'ai vu pousser en même temps que moi-même. J'ai demandé : mais est ce que les transports en commun sont adaptés à la situation ? Et on m'a répondu oui. Vous souriez effectivement mais on m'a répondu oui. Après, vérifiez. Et le plus intéressant dans tout ça, c'est que quand vous faites un sondage auprès des utilisateurs, qu'est-ce qu'ils vont vous répondre ? Ils vous disent à 40% qu'ils veulent solliciter le transport en bus. Il y a 92% de personnes qui prennent leur voiture personnelle. Donc il y a un travail. On n'accuse personne. La métropole est partie prenante là-dedans. Il y a un travail à faire, il y a une discussion à faire, il y a une concertation à faire, à discuter. Les projets industriels, il faut les amener, faut les conduire. Vous avez des maires qui sont parties prenantes, vous avez d'autres acteurs, Monsieur Coppey qui vous dit « attention » il faut écouter tout le monde. Mais pour le transport aujourd'hui, il faut aussi qu'on ait une concertation et une adaptation et un volontarisme de tous les acteurs. Le grand port de Marseille, la métropole, vous avez vu qu'elle est très active, les entreprises et les salariés.

Cet après-midi, nous étions en conférence des maires métropolitains et on a parlé du budget primitif. Dans le budget primitif, il y a une case qui s'appelle « Les appels à projets 2023-2027 ». Les appels à projets, c'est 9 milliards d'euros que la métropole compte mettre entre 2023 et 2027. La mobilité, c'est 4,7 milliards. Voilà ce que la métropole compte mettre dans les quatre ans à venir. Donc c'est quelque chose qui est pris en compte.

La métropole veut à tout prix s'investir, mais elle ne peut pas le faire seule. Les moyens seront mis. La présidente a une volonté très forte chaque fois qu'on en parle, le vice-président de la métropole chargé des transports, je peux vous dire qu'il est sur le terrain régulièrement, il est actif, il fait tout pour développer. Les transports souples sont en cours, les voies cyclables aussi (une qui part de La Barben et qui doit arriver jusqu'à Fos est en cours, Miramas jusqu'à Fos). Tout ça, c'est dans les tuyaux. »

Séverine Dumont : « Merci Monsieur Santos. Je suis obligée de vous couper, on doit échanger avec la salle. Merci pour ce constat et pour ces chiffres, et ces bonnes nouvelles aussi.

Peut-être que vous avez des questions ? Allez-y ! »

Bernard Niccolini : « Merci, bonsoir. Je suis Bernard Niccolini. Je préside une coordination d'associations qui est d'envergure régionale et environnementale, qui regroupe aujourd'hui 100 associations, car la particularité de cette coordination est d'avoir comme membres d'autres associations de loi 1901 qui ont un objet qui leur est propre, qui peut être environnemental, sportif, culturel, d'intérêt général, peu importe... Le fil conducteur, qui nous rassemble et qui nous unit, c'est la réhabilitation écologique de l'étang de Berre en vue d'un développement durable de son territoire et de l'amélioration du cadre de vie de ses citoyens. Alors, quand je dis l'étang de Berre, évidemment, ça peut paraître réducteur, mais ce n'est pas à vous que je vais apprendre que l'étang de Berre est une centralité métropolitaine, entre autres, et que nous sommes confrontés exactement au même problème sur le territoire du pourtour de l'étang de Berre qui [...] la métropole à une plus grande échelle.

Alors bon, moi je voudrais revenir sur, pardonnez-moi, on va reparler de l'aspect philosophique du covoiturage. Oui, effectivement, philosophiquement parlant, c'est une excellente idée, mais

pratiquement ça ne marche pas et vous le savez bien. Et vous savez pourquoi ça ne marche pas ? Parce qu'il faut changer les habitudes et les habitudes, c'est ce qu'il y a le plus difficile à changer. Les routes, finalement, c'est facile à faire. Et encore que... après, quand vous dites qu'à la [...] vous avez des problèmes, évidemment que vous avez des problèmes. Quand ça fait 50 ans que sur un territoire, on ne fait rien, on a des problèmes à Fos, mais on a aussi des problèmes à la [...], c'est une évidence. Donc nous, aujourd'hui, ce que nous ne comprenons pas, c'est la position de l'État parce que l'État dit, alors OK sur tous les acteurs des routes, le Département, la Région, il n'a pas de problème. Sauf que, à situation exceptionnelle, et nous sommes dans une situation exceptionnelle, il faut des mesures exceptionnelles et des budgets exceptionnels. On ne peut pas à la fois en tant qu'État dire j'assume les 50 ans de retard de non travaux et dire aujourd'hui on fait, on va appliquer le plan Région/État. Il y en a deux. Non, ça c'est la feuille de route normale, comme si rien ne se passait. Or, sur ce territoire, il se passe des choses et beaucoup de choses importantes. Donc là, déjà c'est une incohérence. Il faudra quand même alerter le Président de la République sur ce sujet. Je crois qu'il y a des politiques qui sont en train de s'en occuper et c'est une bonne chose. Mais tout ça pour dire qu'il faut absolument prendre le problème au départ.

Quant à H2V, vous avez parlé des industriels, alors, je ne vais pas prendre le cas d'H2V pour pas les mettre mal à l'aise. Mais des industriels, ils font. Regardez le projet Carbon, vous l'avez bien vu, vous le connaissez bien. Le projet Carbon, c'est fabuleux ce qu'il propose. Il propose des navettes pour véhiculer le personnel de toutes les usines de la zone industrialo-portuaire. Il va mettre des véhicules électriques à la disposition de son personnel, même des vélos électriques pour faire des petits circuits. Donc les industriels, ils se motivent, ils investissent aussi. Bon, j'ai pris volontairement le projet Carbon pour ne pas apporter de critiques entre guillemets au projet H2V, mais je suis persuadé que H2V se penchera sur le problème aussi. Donc tout ça pour dire qu'aujourd'hui, encore une fois, nous sommes dans une situation exceptionnelle qui mérite un traitement exceptionnel. Si, aujourd'hui, l'Etat n'est pas capable de mettre 500 millions sur la table pour améliorer le réseau routier dans le secteur, ce n'est pas la peine de continuer. Je vous le dis. Voilà, je vous remercie. »

Séverine Dumont : « Merci, on a noté vos préoccupations. »

Franck Santos : « Je réponds juste à Monsieur. Juste parce qu'il y a un point, effectivement que vous avez soulevé dont j'aurais dû parler. 50 ans effectivement, et en 50 ans, peut-être qu'il ne s'est rien passé et qu'il y a des choses qui se sont faites. On n'est pas, vous et moi, responsables des 50 ans qui viennent de passer. Par contre, on va être responsables, tous ensemble, des années qui vont arriver et vous avez tout à fait raison. Moi, je vous rejoins à 100 %. Si je me suis engagé aujourd'hui dans la politique, et là où je suis aujourd'hui, c'est pour ça. Alors baisser les bras, on peut dire c'est comme ça, non, il faut bouger, il faut aller de l'avant. Et Madame la Présidente, Martine Vassal, dans ce cadre-là a fait une lettre à Monsieur le Président de la République, Emmanuel Macron. Elle lui a dit dans cette lettre, je ne la connais pas par cœur et je ne l'ai pas eue dans les mains, mais elle lui a dit : Monsieur le Président, nous sommes le territoire qui développe le plus l'activité, parce qu'il faut le savoir, notre territoire est un territoire très riche. Aujourd'hui, peut-être que vous ne le savez pas, on avait quand même obtenu, la Métropole, la capitale de l'innovation, face à des capitales européennes Madrid, Berlin, etc. Et d'ailleurs, le 25 novembre, vous allez avoir à Marseille, un forum sur l'innovation, et le 27, il y aura l'élection du remplaçant et du successeur de Marseille. L'innovation, ça fait partie, justement, du cœur et des valeurs que veut développer la Métropole sur ce territoire.

Donc Martine Vassal a écrit au Président et lui a dit : si vous voulez continuer et si vous voulez que nous continuions à développer et à être actifs là-dessus, il faut que vous investissiez dans

la mobilité sur le territoire. Il faut que vous le fassiez, autrement, on n'y arrivera pas. Voilà l'État a son rôle à jouer. On le sollicite. Il y a eu aussi des échanges qui ont été faits avec le Préfet de Région pour lui demander, dans le CPER, qu'il y ait une action financière pour développer toutes ces infrastructures routières. Parce que c'est bien beau de vouloir développer, et le maire de Fos a raison, il veut développer, mais il faut aussi que derrière ça suive, mais tous les acteurs doivent être actifs. »

Séverine Dumont : « Effectivement, merci, le Sous-Préfet était là la semaine dernière et il a pu revenir sur l'ensemble de ces sujets. Peut-être une personne qui n'est pas encore intervenue. Et puis Monsieur Coppey, je vous laisserais clore cette seconde table ronde. »

François Lalande : « Bonjour, François Lalande, association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos. Je voudrais renforcer un peu ce qu'a dit Bernard Niccolini. Parce que nous, notre position ADPLGF, c'est un peu la même chose. On prétend qu'il faut absolument que l'État fasse un effort pour nous aider à mettre en place un réseau routier qui soit convenable et avoir une desserte portuaire qui soit digne de ce nom. Voilà. Je crois que ça peut paraître compliqué, mais je crois que des fois, quand l'État se bat, il arrive aussi à avoir un peu d'argent à mettre sur la table. Voilà, voilà ce que je veux dire.

Par ailleurs, je veux revenir un peu sur la question de tout à l'heure. Nous, ADPLGF et nous, les Phocéens, nous sommes d'un territoire industriel. On connaît notre secteur. On s'est battu pour améliorer les conditions de vie par rapport à la pollution pendant des années. On a en face de nous des projets qui me paraissent aller dans le bon sens. On nous parle de décarbonation, on nous parle d'amélioration et de nouvelles technologies. Moi je dis bravo là-dessus ! Bravo, bravo et continuons. Nous, association ADPLGF, on est d'accord sur ces projets. Après, nouvelles industries diront peut-être nouveaux impacts. Mais, après ça, on en discute, on est habitués à faire de la concertation ici. Voilà ce que je voulais dire. »

Séverine Dumont : « Merci pour votre intervention. Monsieur Coppey. »

Franck Santos : « Juste pour compléter, je ne vous l'ai pas dit, mais la Métropole est partie prenante dans PICTO, dans le projet Sirius et bien sûr tous les projets que la Métropole veut conduire sur le foncier font partie aussi du projet de décarbonation qu'on a mis en place. Et elle est très active à ce niveau là aussi, elle a pris en compte et c'est un axe de travail que la présidente veut mettre en place dans tout ce que la Métropole pourra faire aujourd'hui. La décarbonation, l'écologie, l'environnement doivent être mis en place et les sujets qui sont étudiés et qui sont subventionnés par la Métropole doivent démontrer ces aspects là pour obtenir la solution ad hoc. Monsieur Coppey, on ne se quitte plus. »

Stéphane Coppey : « Monsieur le maire, on ne se quitte plus, on a passé la journée ensemble hier. »

Séverine Dumont : « Merci d'être concis, d'aller droit au but. »

Stéphane Coppey : « Alors droit au but. Je veux m'exprimer toujours au nom de FNE 13 et FNE PACA, mais également j'ai été président d'une grande autorité organisatrice de transport

quelques années et d'une régie transport donc c'est un petit sujet que je connais. FNE PACA a eu l'occasion, il y a 7/8 ans, de faire une très vaste étude de mobilité sur toute la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. On a accumulé, on a sorti un dossier de plusieurs centaines de pages, je crois, avec un tas de témoignages et surtout des mesures, des décomptes, des chiffres. Et donc on a fait à cette époque-là, c'est de l'histoire ancienne, excusez-moi, mais ça date de 7/8 ans, une photographie assez nette, des difficultés que rencontraient les gens pour se déplacer sur ce secteur et des propositions concrètes ont été faites. Depuis, la Métropole, Monsieur Santos, a lancé un appel à projets. Ça s'appelait [...], je ne sais plus, certains s'en souviennent peut-être. FNE PACA, et j'ai personnellement été à la tête d'une réponse qui était faite sur différents... Il y a eu 5 zones d'activités qui ont été ciblées dans cet appel à projets et j'ai personnellement piloté une réponse sur la zone industrialo-portuaire des Fos, oui c'est une territoire que j'apprécie, avec une proposition qui me semblait répondre le mieux possible à la problématique qui avait été clairement identifiée, qu'on connaissait bien et qu'il fallait à la fois renforcer les connexions de cars au train sur le territoire, mais aussi et surtout par rapport à l'étalement des emplois, mettre un système en place de taxis collectifs qui, à intervalles réguliers, connectent les différentes communes. Et on sait que l'aire de recrutement des employés de Fos est très, très large. Ça va jusqu'à 40/50 kilomètres. Donc un système de taxis collectifs, aussi bien pour les gens qui travaillent en système posté que ceux qui travaillent en horaires de jour. On n'a pas été retenu dans cet appel à projet. Je vais vous expliquer pourquoi. La seule raison qui nous a en tout cas été répondu, c'est : vous dites d'emblée que c'est un système qui ne va pas s'autofinancer, mais qu'effectivement, c'est un système qui nécessitera à la personne transportée une contribution publique équivalente à ce qu'elle est à Aix ou à Marseille, c'est à dire grosso modo 1 € pour donner un ordre de grandeur, 1 € du voyageur transporté. Mais effectivement, il y avait quand même une contribution des salariés représentative et des employeurs. Rien que sur cette question-là, la Métropole a rêvé d'une solution sans doute où il n'y aurait pas un rond à dépenser pour améliorer la mobilité des salariés.

Voilà, je tenais à vous le dire, Monsieur Santos, par rapport à ce que vous venez d'exposer et je regrette et on pourra ressortir la réponse qui a été faite et tout le rapport qui était fait sur la mobilité des salariés.

Je reviens juste sur une chose. Très bien l'idée de Carbon, effectivement d'une navette fluvio-maritime. La connexion, ce qui est important surtout ce qu'il faut retenir de cette proposition qui a été faite, c'est la connexion, le fer, le maritime, le routier, des cars et un maillage. Là, je vais être obligé de me sauver dans 5 minutes, le dernier train part à 20h47. C'est surtout, un mot, donc c'est ça, surtout qu'il faut bien avoir en tête, c'est la question du maillage, même si on n'est pas à 5 minutes ou à 10 minutes de fréquence partout, mais qu'au moins le train est connecté au bateau, le bateau est connecté au car, etc., etc. C'est ce qu'on trouve en Suisse et c'est ce qu'on trouve dans d'autres régions de France d'ailleurs.

Et je voudrais juste revenir sur la remarque du Préfet puisqu'on dit toujours l'État, l'État, l'État... A l'issue du débat public Fos/Salon, le Préfet a dit l'État va prendre ses responsabilités en attendant que les acteurs locaux prennent les leurs et il citait clairement la Région et la Métropole. La Région n'a rien fait de plus depuis cette époque-là. Elle a même plutôt enlevé des trains. Et on ne peut pas dire que la Métropole ait beaucoup développé non plus la mobilité dans ce secteur. Alors on a des cas, des bus qui ne circulent localement pas trop mal, mais les connexions aux villes alentour sont mauvaises.

Un mot, et je termine là-dessus, sur le routier. Il y a un travail à faire sur routier. Mais améliorer le routier, ce n'est pas seulement bitumer, élargir, créer de nouvelles routes. C'est aussi voir comment on exploite mieux l'infrastructure dont on dispose. J'ai eu la chance, dans le début de ma carrière professionnelle, de faire toute une étude, une mise en œuvre plus qu'une étude, une mise en œuvre d'un système de détection d'incidents et de fluidification de l'autoroute A8 au Nord de Nice. Cette autoroute est complètement instrumentée, c'est-à-dire qu'il y a des capteurs de partout, des caméras, des barrières. Il y a tout ce qu'il faut comme outils, à la fois

pour détecter les situations, analyses d'images, vidéos, etc. et pour réagir très vite par tout un système de feux, de barrières, etc. pour adapter au mieux l'exploitation à la situation réelle en toute sécurité.

Le travail qu'on a à faire, et je crois que le Sous-Préfet est sensible à ce message et le Conseil départemental également, qui est concerné, c'est un travail de d'amélioration du fonctionnement des infrastructures. Je ne dis pas que, ponctuellement, il ne faut pas quelques bouts de routes en plus. Mais globalement, ce n'est certainement pas des autoroutes supplémentaires qu'il faut, parce qu'on a très bien vu les études qui ont été menées par la DREAL, plus on en met à un endroit, plus ça en génère des besoins d'autres et plus on augmente la capacité. Donc que la Métropole fasse le boulot au niveau du transport collectif, au niveau des vélos. On a reconstitué hier l'association Ramdam, qui réunit l'ensemble des associations de vélo sur la Métropole. Elle est prête à travailler avec la Métropole. La présidente le sait, on est prêt à travailler. »

Séverine Dumont : « Merci Monsieur Coppey, Monsieur Santos peut-être une réaction, une minute, et puis on passe à la dernière table ronde. Il est déjà 20h30. Je vois des gens qui partent. Donc ça serait dommage de ne pas pouvoir aborder le dernier sujet sur l'emploi qui est quand même aussi très important. »

Franck Santos : « Monsieur Coppey, je ne connais pas le dossier puisque je n'étais sans doute pas là à l'époque. Juste pour vous dire qu'aujourd'hui le covoiturage qui est proposé sur la ZIP, c'est pour le conducteur. Il est rémunéré. Il y a un avantage financier pour lui. Et pour les passagers, il y a de la gratuité des transports en commun à partir du moment où ils font du covoiturage. Ça répond sans doute à votre demande où il n'y avait pas d'argent à mettre. Voilà, si vous voulez. Et puis dans votre taxi comme vous dites, taxi à la demande, etc., aujourd'hui, il existe le bus à la demande qu'a développé et développe la Métropole. Vous appelez le [...] des services, on vient vous chercher, on vous ramène. Après, vous avez raison. Le transport, c'est très, très, très large et votre expérience peut être favorable. Donc on est à l'écoute de toutes les bonnes expériences et toutes les bonnes personnes. »

(Intervention dans la salle, hors micro, peu audible)

Romuald Meunier (hors micro) : « On ne peut pas rester sur le constat que ce sont les routes qui augmentent les trafics routiers. Aujourd'hui, ce qui augmente les trafics routiers, ce sont bien les projets... merci, ce sont les projets qui sont présentés et le nombre d'employés qui vont avec et, qui plus est, les transports de marchandises liés à ces entreprises. Donc, en définitive, il ne faut pas rester sur l'idée que la route augmente les trafics. Les trafics, qui sont augmentés aujourd'hui, ne nécessitent pas la création d'une route. Ils existent, de fait, par l'implantation de tous ces nouveaux projets. »

(Intervention dans la salle, hors micro, peu audible)

Stéphane Coppey : « Il n'y a pas un contre-exemple. Les routes augmentent le trafic. »

Franck Santos : « La problématique, vous avez vu, est très large et, comme on le dit, c'est beaucoup d'acteurs qui doivent se mettre autour de la table. Mais les salariés et les changements d'habitudes, comme l'a dit monsieur, c'est la priorité, faire changer les habitudes et surtout que les personnes qui sont volontaires pour le faire et qui dans les sondages disent je vais prendre, pour 42 % le bus, qui le fassent et vous verrez que ça va fluidifier les choses aussi. »

(Intervention dans la salle, hors micro, peu audible)

Séverine Dumont : « Il y avait deux mains levées, Monsieur le Maire. »

(Intervention dans la salle, hors micro, peu audible)

René Raimondi : « Il faut quand même se sortir de l'idée que ce sont les nouveaux projets qui rajoutent du monde sur les routes. Je vous rappelle quand même qu'on a un Grand Port Maritime qui est efficace, qui fonctionne bien et qui augmente ses tonnages de manière assez conséquente en termes en tout cas de conteneurs, on baisse au niveau du pétrole en augmentant en conteneurs et qu'immuablement, quoi qu'il arrive, même si les nouvelles entreprises n'étaient pas là, on a besoin de routes. Et nous, on habite à Fos et on habite à Port-de-Bouc et on habite à Martigues. Et on souffre au quotidien, pas qu'une fois par semaine quand il y a une réunion publique. »

Séverine Dumont : « Ok, du coup allez-y. Soyez court, s'il vous plaît, parce qu'on en a déjà beaucoup de retard. »

Bernard Niccolini : « Merci. Je vais être très court. Oui, mais, je voudrais revenir sur un détail, un point de détail dans la présentation que nous a fait H2V sur la conversion en pourcentage de camions. Il ne faut pas griller les étapes Monsieur le directeur. Il faut être bien conscient qu'on n'est pas en 2028. Donc il ne faut pas passer sous silence les deux années de période de construction de l'usine. Car là, on va avoir de vrais problèmes de saturation. On est saturé déjà. Les réseaux routiers sont saturés et donc je suis désolé mais je ne partage pas non plus le point de vue de Monsieur Coppey. Des routes, mais évidemment qu'on en aura besoin. C'est clair, ça n'empêche pas d'améliorer la fluidité, de travailler dessus bien évidemment. Moi, je ne peux pas me satisfaire des 0,4 % et des 1,3 % parce que simplement ça, ça peut être à l'origine d'accidents très graves. Donc on est saturé aujourd'hui, il faut l'entendre. Merci. »

François Guillermet : « Merci, juste rapidement. Effectivement, on est d'accord avec vous, on ne peut pas s'en satisfaire. Là, c'était une présentation de notre impact et ensuite on a présenté les mesures qu'on proposerait et notamment sur la phase travaux pour étaler les travaux de façon à ce qu'il n'y ait pas ce pic de camions. Voilà, je ne suis pas plus long. »

Séverine Dumont : « Donc allez-y, soyez juste une question, Monsieur. »

Bernard Vignal : « Oui, mais je vous remercie. Moi, c'est Bernard Vignal, Alternatiba. En étant très court, je voudrais dire qu'en France, la question des transports, c'est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre. Donc là, on est dans un sujet d'entreprises qui sont bas carbone. Donc la question des transports vient peut-être devant le développement de ces entreprises-là. Un tiers des émissions, dans ce tiers des émissions, 50 %, ce sont des voitures particulières. Donc il y a un vrai sujet sur comment faire pour diminuer le nombre de voitures particulières en France et particulièrement sur le site ici puisque on a cité le chiffre de 90 % de voitures particulières qui venaient sur le site pour travailler. Ce que nous souhaiterions, c'est que les 4,7 milliards d'euros qui sont prévus par la Métropole, plus les efforts que peuvent faire les industriels, plus d'autres investisseurs soient fléchés pour développer les transports en commun, améliorer le système de covoiturage et réfléchir à des systèmes de transport alternatifs, type, par exemple, voie rapide avec des navires à grande vitesse entre Marseille et Fos. Il faut 30 minutes avec un NGV, ce qui se fait par exemple sur l'île d'Yeu. On peut le faire ici. Je développe donc parce qu'on n'a pas le temps. Je regrette que cette soirée ne laisse pas suffisamment la parole au public. »

Séverine Dumont : « On va passer à la troisième table ronde. Merci Monsieur Santos pour votre intervention et je vais inviter du coup Monsieur Boudjeloude, Madame Ferry et Monsieur Renaux à rejoindre François Guillermet, s'il vous plaît. »

François Guillermet : « J'enchaîne comme ça, on gagne du temps. »

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « Allez-y François Guillermet, on vous écoute sur l'emploi. »

François Guillermet : « Très rapidement. Encore une fois, on va essayer d'être le plus synthétique possible. Là, vous avez les grands chiffres en termes d'impact estimés à date. Voilà, on est sur des estimations à date pour ce que l'on voit nous à ce stade, c'est 165 emplois directs, ça veut dire quoi ? Ce seraient des salariés de l'usine. 100 emplois indirects, donc là c'est sur des emplois qui seraient sur de la sous-traitance. Voilà, je simplifie et recours privilégié aux entreprises locales.

Pour aller dans le détail, donc on a essayé de décomposer les 110 et 165, en phase un et phase deux, en grandes catégories d'emplois pour vous dire un peu ce que ce sera l'emploi chez H2V. Donc il y aura des emplois de direction et personnels administratifs. Il y aura des équipes de jour, exploitation et maintenance. Il y aura des équipes postées, donc ce sont des équipes qui sont en shift qui seront en fait dans l'exploitation 24 heures sur 24. En lien sur l'emploi, on a entamé un travail d'identification, on l'a fait, puis on a entamé et on en parlera juste après avec les personnes qu'on a souhaité inviter aujourd'hui. Donc ce que l'on a fait, c'est qu'on a identifié les postes, donc les postes c'est en vert. Et puis on a fait ce travail d'identification des filières de formation qui sont associées. Donc je ne vais pas rentrer dans le détail, mais de façon assez synthétique, on voit que ça touche tous les niveaux du bac pro, bac techno jusqu'au master et ingénieur. Et c'est une reprise des formations qui existent déjà. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'on ne va pas inventer des formations spécifiques sur l'hydrogène. On va utiliser le tissu qui existe aujourd'hui et on va le colorer. Et tout l'enjeu des interventions du jour, c'est d'essayer de commencer à se projeter dans comment on va mettre en œuvre tout ça. C'est de la coloration des filières. Avec qui ? et comment ?

Le plan de recrutement, donc là, vous avez le programme de développement des travaux. Donc on nous a mis, à titre illustratif, le ramp up, comme on dit en bon français des recrutements donc pour arriver jusqu'aux 165 en 2030. Donc voilà, vous aurez toutes ces informations sur le compte-rendu de la concertation dont je ne développe pas plus.

En conclusion, nos enjeux, c'est un peu les mêmes que tout ceux de l'industrie aujourd'hui. C'est motiver les gens à travailler dans l'industrie, en particulier les jeunes, les femmes, reconverter des salariés qui veulent évoluer. Donc ça, c'est un premier sujet, c'est arriver à avoir vraiment un vivier de personnes. Et puis ensuite, c'est faire cette adaptation des formations, donc avec des choses qui sont dans l'ingénierie de la formation, mais aussi des choses qui sont dans les équipements de formation, bénéficier de dispositifs vraiment concrets pour pouvoir faire ces formations.

Donc des pistes d'actions concrètes, mais encore une fois, l'objectif, c'est d'en discuter et de s'inscrire dans des dispositifs existants. Notre contribution, ça pourrait être quoi ? Des événements réguliers, des partenariats pour finalement participer à cette sensibilisation et cette motivation des publics, participer à quelque chose dont on va parler tout à l'heure, c'est l'AMI compétences des métiers d'avenir France 2030, je laisserai Monsieur Renaux en parler plus longuement. Voilà, c'est un dispositif qui permettrait finalement de disposer de financements pour le territoire pour accompagner des mutations de formations existantes. Et puis, une spécificité du groupe H2V, c'est qu'on a d'autres projets en France, en particulier un projet à Dunkerque qui pourrait arriver plus tôt. Donc l'objectif aussi, c'est d'organiser ce partage des connaissances et en fait avoir finalement un essaimage des compétences.

Je dis également deux mots de mon collègue Gauthier Delmarre, qui est directeur industriel de H2V et qui est occupé sur Dunkerque. Sa priorité, c'est Dunkerque, mais il pense aussi à nous. Son rôle, finalement, ça va être aujourd'hui de préparer à l'exploitation industrielle et puis demain d'exploiter, comme c'est lui qui va exploiter donc il a intérêt à ce que la formation soit bien faite. Donc, si vous avez des questions précises sur les formations, il est là pour y répondre aujourd'hui. »

Séverine Dumont : « Et avant les questions, je laisse la parole à Monsieur Boudjeloude. Vous êtes directeur de la Maison de l'Emploi Ouest France. Est-ce que vous pouvez nous expliquer le rôle de la Maison de l'Emploi ? Et puis comment rendre attractifs les métiers de l'industrie auprès des jeunes ? »

Rafik Boudjeloude : « Si on était Ouest France, ça aurait été extraordinaire... Ouest Provence, c'est déjà pas mal. »

Séverine Dumont : « Oui Ouest Provence. Désolée. Excusez-moi. »

Rafik Boudjeloude : « Bonjour. C'est quoi la maison de l'emploi ? C'est ça la question ? Maison de l'emploi Ouest Provence, c'est une association portée politiquement dans un premier temps par le Salon Ouest Provence à l'époque et aujourd'hui par la Métropole, avec donc une gouvernance tripartite entre l'État, représenté par le Sous-Préfet et l'ADRETS, la Métropole et puis Pôle emploi.

Deux axes d'intervention fixés par arrêté : l'accompagnement à l'anticipation des mutations économiques, et c'est l'objet de notre intervention aujourd'hui, et le développement local de l'emploi. A l'échelle d'intervention, donc concernant l'anticipation des mutations économiques, on travaille beaucoup sur les nouveaux métiers liés notamment à la transition énergétique. On travaille actuellement sur un projet Build Up skills 2, on travaille avec l'Ademe à l'échelle

nationale, donc c'est un consortium Ademe, Alliance ville emploi et la Métropole fait partie des quatre territoires pilotes aujourd'hui pour accompagner la montée en compétence des artisans et des maçons, tous les acteurs du bâtiment au regard la transition et puis, à l'échéance 2050, la fameuse échéance pour atteindre la neutralité carbone. Pour revenir au projet, nous effectivement, le projet nous intéresse fortement. Nous sommes dans la droite ligne des travaux que nous menons dans le cadre de cette transition énergétique, que ce soit dans le bâtiment ou à l'échelle de la ZIP sur laquelle on travaille beaucoup. Moi, je vais aller très vite parce que vous ne m'avez donné que 5 minutes et je vais passer peut-être la parole. C'est vous qui allez faire la transition pour Nathalie ? »

Séverine Dumont : « Oui, oui, tout à fait. »

Rafik Boudjeloude : « Parce qu'on travaille aussi donc dans ce cadre et puis vous ferez la transition. Notre activité des métiers dans le bâtiment, dans l'industrie pardon, c'est l'actualité aujourd'hui le bâtiment, la féminisation de ces métiers et donc Nathalie, qui est là, va vous le présenter. »

Séverine Dumont : « Merci. Allez-y, Nathalie Ferry. »

Nathalie Ferry : « Bonjour à tous. Je suis Nathalie Ferry. Je suis chef de projet diversité et égalité professionnelle à la Maison de l'Emploi. Pour faire simple, ma mission à la Maison de l'emploi, c'est d'accompagner des femmes à aller travailler vers les métiers industriels. Aujourd'hui, les femmes représentent 10 à 15 % de l'emploi au sein des entreprises industrielles. Donc c'est peu encore aujourd'hui. Donc l'objectif, c'est qu'elles soient plus nombreuses demain à occuper les futurs emplois qui vont arriver sur notre territoire. Donc nous, on travaille depuis 2009 sur cette mission d'accompagnement des femmes et on l'a ouverte en 2018 à d'autres publics et notamment à des jeunes -donc là, à des jeunes hommes aussi- issus des quartiers politiques de la ville. Donc comment on accompagne en fait ces personnes. On les accompagne, dans un premier temps, à découvrir ce qu'est l'industrie sur notre territoire. Beaucoup, encore aujourd'hui, beaucoup de femmes et de jeunes ne vont pas vers ces métiers, ne se dirigent pas vers ces formations, tout simplement parce qu'elles n'ont pas une image correcte de ce qu'est l'industrie aujourd'hui. Et puis, cette image, elle va encore évoluer demain avec les projets qui arrivent sur le territoire. Donc l'objectif, c'est déjà dans un premier temps de leur expliquer et de leur montrer ce qui est l'image de l'industrie aujourd'hui, par des ateliers de découverte des métiers où on leur propose de découvrir en faisant de vraiment s'immerger dans les plateaux techniques de formation qu'on retrouve aujourd'hui sur notre territoire. Et ensuite, dans un deuxième temps, dans des parcours de préqualification. C'est-à-dire, qu'aujourd'hui, on a des demandeurs d'emploi sur le territoire, mais ils ne sont pas forcément formés, ils ne sont pas forcément qualifiés à occuper les emplois de demain. Donc le but, c'est, sur des personnes qui sont un peu éloignées de ces emplois qu'on va leur proposer demain, c'est vraiment de leur proposer un parcours structuré, accompagné, de pouvoir les soutenir tout du long et de pouvoir vraiment adapter tous nos outils de formation, les financements qui sont proposés à cette main d'œuvre pour que ce soit celle-ci qui demain réponde aux besoins de nos futurs industriels. »

Séverine Dumont : « Merci pour votre intervention. Du coup, je laisse Monsieur Renaux. Vous représentez le campus des métiers et de qualification d'excellence industrie du futur Sud. Et

donc la question que je vais vous poser, c'est quels sont les grands chantiers en termes de formation et de recrutement ? »

Laurent Renaux : « Oui, merci. Du coup, la question est complexe sur la région, donc le campus rapidement pour le présenter : c'est une association dont la présidence est partagée entre le président de Région, le recteur et les industriels, représentés par Industrie Méditerranée. Et donc, l'ambition du projet, c'est de regrouper les acteurs de la formation, les industriels, les acteurs de l'emploi eux aussi, pour répondre à ces problématiques de mutation de territoires. On sait que le territoire, en plus de Istres, est fortement impacté par ces mutations. Il y a plusieurs industries qui se mobilisent et l'aéronautique qui annonce plus 4 000 emplois, une entreprise Carbon 3 000 et en même temps des emplois qui se détruisent aussi puisqu'on a des reconversions et des mobilisations, donc quelle sera la différence ? Voilà, je ne la connais pas directement, mais en tout cas on voit cette mobilité et du coup, c'est comment on se positionne pour accompagner cette montée en compétences et faire en sorte que les entreprises qui s'implantent ou les entreprises qui transforment leur activité finalement trouvent les bonnes compétences et quel que soit le type de profils des jeunes, des demandeurs d'emploi ou des salariés.

Notre structure, de par sa gouvernance, répond plutôt à des grands appels à projets. C'est un petit peu le terme d'AMICMA, appel à manifestation d'intérêt, compétences et métier d'avenir. Donc c'est des grands plans qui sont lancés au niveau de l'État, par le Président de la République, l'hydrogène en fait partie, le nucléaire, tout un tas de projets, l'aviation à bas carbone. Et donc là, l'idée, notamment, ce serait sur l'hydrogène et les différents projets du territoire d'accompagner ce qui a été évoqué en fait en termes de compétences. Et là, il y a déjà un très bon travail qui a été fait par les équipes de H2V, et en lien avec le travail de Dunkerque, de voir de quelle manière, en fait, on peut trouver les bons profils pour mettre en œuvre un site de production hydrogène tel qu'il vous a été présenté.

Donc voilà vraiment notre objectif en s'appuyant sur les organismes de formation du territoire, donc à proximité. Ici, vous avez l'AFPA, vous avez l'AFPI, CFAI pour la partie apprentissage, des lycées, des lycées professionnels. D'autres acteurs sont là, la formation dans la sécurité pour l'hydrogène avec l'ENSOSP aussi qui est impliquée. Ce réseau d'acteurs, finalement, comment on les mobilise à proximité du territoire ? Et au vu des besoins forts comme évoqué et des temporalités relativement courtes, pourquoi pas élargir à un moment donné cette mobilisation, des outils de formation un peu plus largement sur le territoire, tout en gardant une spécialisation, peut-être en fonction de l'industrie ici. Le lycée aéronautique, il est à Vitrolles, ce n'est pas pour rien, on a Airbus. S'il y a des filières hydrogène et énergétiques, il y aura aussi probablement à proximité des plateaux techniques dédiés, tout comme on a pu le faire sur d'autres domaines énergétiques dans le nucléaire. »

Séverine Dumont : « Merci. Donc on va vous laisser la parole, des réactions sur les présentations ? Monsieur Meunier. »

Romuald Meunier : « Merci. Je n'ai pas eu trop l'occasion de bien écouter les présentations, mais je suis sûr que l'envie de faire est évidente pour trouver des salariés sur le territoire. Ma question va plutôt porter sur l'avant-projet plutôt que sur l'après réalisation du projet. C'est-à-dire que pendant la période des travaux, on a affaire à une main d'œuvre particulière de construction et généralement où, souvent, les entreprises qui créent des projets de cette ampleur font appel à des chefs de projet qui font eux-mêmes appel à des entreprises étrangères qui elles-mêmes font appel à des salariés qui viennent de l'étranger. Or, ce problème est connu et il faut tenter d'y répondre aujourd'hui pour avoir un maximum de salariés

pendant cette période de travaux, qui risque de durer un an ou deux ans, je ne sais pas combien de temps la période de travaux est prévue, mais en tout cas, il faut penser à cet aspect qui est très important parce que trop souvent, on a vu un nombre majoritaire, très proche des 80 %, d'employés qui venaient de l'étranger et pas du tout du territoire local. Merci. »

Séverine Dumont : « François Guillermet, peut-être un mot sur la phase de travaux. »

François Guillermet : « Oui, on en parlait tout à l'heure justement quand on était en train de réfléchir. Finalement, quel est le périmètre ? Et du coup, effectivement, incluant la phase travaux dans la préparation des compétences, c'est important et ça nous permettra justement d'atteindre cet objectif, d'avoir le plus possible d'emploi local. »

Romuald Meunier : « Ma question portait sur les trois projets. C'est un problème auquel il va falloir s'atteler et en tout cas obtenir des réponses sur comment vous allez faire pour les trois projets pour mettre ça en œuvre. »

Séverine Dumont : « Messieurs les garants, est ce que vous voulez réagir sur les deux autres projets ? »

Romuald Meunier : « Je rebondis sur la territorialité que vous avez évoquée. Je parle, moi de la territorialité au sens très large. Quand je dis employer des salariés qui soient locaux, c'est au sens très large chez nous. C'est local, Fos-sur-Mer, mais aussi PACA, bien entendu. Et quand je dis qu'il faut trouver des solutions pour ça, c'est pour éviter les travailleurs qui viennent de l'étranger, qui ne sont pas des travailleurs nationaux. Les entreprises prennent des contrats avec des entreprises qui vont chercher ces travailleurs à l'étranger plutôt que les chercher chez nous. Et c'est là où il faut travailler en amont sur ce problème et trouver des solutions à celui-ci. »

Rafik Boudjeloude : « Un élément de réponse, ça ne répond pas en totalité, puisque ce sont des accords commerciaux privés, c'est un marché privé, donc on ne va pas s'immiscer dans le secret des affaires, si je puis dire. Mais en même temps, il y a déjà l'intervention en tant que Maison de l'emploi, nous intervenons à l'échelle du territoire pour mettre en place ce qu'on appelle des clauses d'insertion dans les marchés où nous mettons en œuvre, c'est un effet leviers. En fait, on utilise le levier à la fois la commande publique quand il s'agit d'appels d'offres, mais également des marchés privés. C'est ce qu'on a fait sur Miramas avec McArthur Glen. Nous avons réalisé presque 40 000 heures d'insertion sur un marché privé de construction du village de marques. La collaboration que nous essayons de mettre en œuvre avec H2V, c'est aussi d'aller dans ce sens, que ce soit en phase amont d'anticipation des mutations économiques, c'est-à-dire des besoins organisés et travailler l'écosystème emploi formation pour répondre aux enjeux RH, mais également en phase de travaux pour tenter de travailler la dimension insertion par l'activité économique des publics les plus en difficulté qui viennent à la fois répondre à un enjeu de tension sur le marché sur la partie, parce qu'effectivement on a en a du mal à trouver du monde pour recruter dans le bâtiment. Notre rôle, c'est de dire aux entreprises qu'il y a aussi l'insertion, qui peut être aussi une opportunité

pour eux, pour elles, ces entreprises, de recruter des publics dits éloignés de l'emploi, de les faire monter en compétence pour les insérer dans le marché du travail. »

Nathalie Ferry : « Je peux aussi compléter. En 2007, notamment, il y a quelques années, mais il y a eu des expérimentations, des choses qui ont été faites lors d'arrivée d'industriels sur le territoire notamment, LNG, avec des points relais emploi. C'est-à-dire que là, les partenaires emploi se sont délocalisés pour aller au plus proche de la phase et du chantier et permettre aussi à des demandeurs d'emploi d'accéder à l'entrée du chantier, de pouvoir venir déposer son CV et de pouvoir être mis en relation avec quelqu'un qui leur répond rapidement. Cette personne au point emploi faisait le relais en fait entre les besoins entreprises rapides sur chantier et les demandeurs d'emploi. Mais vraiment en étant sur place et en ayant cette relation de proximité, ça a bien fonctionné, et du coup, ça a encouragé l'emploi local puisque l'entreprise en plus avait un interlocuteur au plus proche et ça permettait aux demandeurs d'emploi de se positionner de manière assez rapide sur les besoins. Du coup, il y a peut-être des choses comme ça qui sont aussi à réétudier. »

Romuald Meunier : « Merci, je me permets de rebondir. LNG, lors de la construction du terminal, avait mis en place, sur place, sur le chantier, un conteneur ou un bungalow classique pour expliquer son projet, mais aussi pour recevoir des personnes qui souhaitaient travailler tant sur le chantier que sur le site plus tard. Et c'est vrai que cette méthode a très bien fonctionné. Elle était très efficace et ça a permis aussi de favoriser l'insertion ou l'acceptation du projet, bien évidemment, localement. Merci. »

Séverine Dumont : « Y a-t-il d'autres interventions ? Peut-être une personne qui n'avait pas parlé. »

Intervenant non-identifié : « Je rappelle qu'en France, le taux de chômage a encore augmenté, donc les emplois seraient, je pense, prioritaires pour ceux qui sont au chômage pour les faire travailler. Il ne faut pas oublier quand même on vit par le système de répartition et tous les gens qui travaillent en France cotiseront pour les français qui sont ici, ça c'est un point. J'ai une question à poser au chef de projet H2V : est-ce que H2V, comme Carbon je pense, ne font pas d'attente bilatérale avec les maires des coins à proximité de cette future usine afin lors des embauches des constructions de mettre leur personnel ? Ça améliorerait la qualité de vie des gens au lieu de les revoir sur leurs routes, de bloquer toutes les routes, ça soulagerait les routes. L'entreprise aurait le personnel à proximité et son environnement, je pense, ce serait une bonne chose, même pour la fatigue des gars qui font les trois huit. Est-ce que vous avez prévu quelque chose à ce sujet ? »

François Guillermet : « Vous voulez parler pendant la phase de travaux ? »

Intervenant non-identifié : « Je veux dire non, les futurs emplois de l'entreprise eux-mêmes. »

François Guillermet : « Oui en fait, je pense, que c'est vraiment l'objet. L'objectif, c'est de s'appuyer sur des professionnels existants qui connaissent bien le marché de l'emploi pour

arriver à s'appuyer sur les dispositifs de formation qui existent et le vivier en fait qui existe pour justement faire en sorte qu'on soit dans de l'emploi local. Donc je pense qu'on est vraiment pile dans le sujet. »

Intervenant non-identifié : « Vous n'avez pas répondu à la question : est-ce que vous avez une entente bilatérale avec les maires des villes à proximité de la future industrie pour des futures constructions, pour votre personnel. »

François Guillermet : « Je suis désolé, je ne comprends pas la question. »

Intervenant non-identifié : « C'est pour rapprocher les gens. »

(Intervention dans la salle hors micro : « demander aux maires des terrains pour construire des logements pour vos employés. »)

Intervenant non-identifié : « Voilà, voilà. Merci Monsieur le maire. »

François Guillermet : « Nous n'avons pas discuté de ce sujet avec les maires locaux. A ce stade, je n'ai pas plus de réponses que ça. »

Séverine Dumont : « Après, peut-être, juste rappeler le chiffre sur l'emploi général. »

François Guillermet : « Ce sont 160 emplois directs à l'horizon 2030. Donc, comme vous l'avez vu, la montée en puissance est quand même progressive. L'objectif, c'est de prendre ce temps pour construire les choses de façon intelligente. »

Séverine Dumont : Merci. Il est presque 21h. Est-ce qu'une personne ne s'est pas encore exprimée et souhaiterait le faire avant la fin de la réunion ? Il n'y a personne. Du coup. Allez-y monsieur. »

Intervenant non-identifié : « Juste une petite question en ce qui concerne les recrutements et les formations, est-ce que vous pensez avoir recours à des formations en alternance qui sont en général des bonnes formations pour obtenir du personnel bien formés ? »

Gauthier Delmarre : « Bonsoir à toutes et bonsoir à tous. Je suis vraiment heureux d'être avec vous ce soir, de participer à cette concertation. Et effectivement, votre question, elle touche un peu à toutes les discussions qu'on a pu avoir aujourd'hui avec les différents acteurs. Il est bien évident, prioritaire pour nous, de pouvoir s'appuyer sur cette formation en alternance. Pourquoi ? Tout simplement parce que si on est capable de participer à la formation des plus jeunes, de les sensibiliser à nos enjeux, de leur faire même toucher nos activités, il est bien évident que c'est une facilité pour nous ensuite de les rendre performants et de les rendre

aussi propriétaires quelque part de notre activité et de les voir s'investir dans le cadre de cette activité. »

Séverine Dumont : « Merci. Y a-t-il d'autres remarques ? Je pense qu'on va conclure. Du coup, j'ai noté 25 questions, donc une sur le dispositif de concertation, une dizaine lors de la première partie sur la présentation du projet, et puis des tables rondes, donc la première table ronde, j'ai noté 7 questions, 3 réactions. La deuxième table ronde, 5 questions et puis la dernière 4 questions, voilà sur tous les sujets, sur des sujets très variés. Je vais peut-être laisser la parole à Messieurs les garants. Monsieur Delcroix. »

Vincent Delcroix : « Oui, cette fois c'est moi. Je vais faire bref. Déjà pour répondre à la question du fait de l'insuffisance de la parole donnée au public, j'ai fait le compte et cette réunion a duré 2h50 et le public a pu s'exprimer pendant 1h30, c'est-à-dire légèrement plus que la moitié. Donc c'était à peu près les instructions qu'on avait données au maître d'ouvrage pour justement essayer de respecter ce fameux principe d'équivalence où la parole de chacun vaut le même prix en fait.

Sinon, j'ai la réponse à Monsieur Meunier. Donc la surface artificialisée de H2V est de 16 hectares.

Sinon ceux qui sont frustrés, qui n'ont pas pu poser des questions, qui auraient voulu en poser plus, rappelez-vous que vous avez le site internet qui est très précieux pour poser des questions. D'une part, vous pouvez les poser à tête reposée, donc elles seront d'autant plus pertinentes et la réponse sera également faite à tête reposée par le maître d'ouvrage, qui sera également beaucoup plus pertinent. Surtout, n'hésitez pas à recourir à ce système. Alors, évidemment, c'est moins convivial que les réunions publiques, mais c'est aussi extrêmement efficace. Et je vois plusieurs têtes dans la salle qui ont également recours à ce système-là qui marche très, très bien. »

Sinon, cette réunion, elle s'est passée, moi je trouve plutôt bien, dans le respect, l'écoute, le dialogue et je ne peux que vous encourager à continuer à faire de même pour les réunions suivantes et je vous souhaite une bonne soirée. »

Séverine Dumont : « Je vais juste conclure en vous disant que la prochaine réunion, est le 27 novembre, c'est à Port-Saint-Louis et ça sera une réunion thématique sur les impacts environnementaux. Avant cette réunion, il y a une visite prévue sur site, sur inscription. Les inscriptions sont ouvertes sur le site internet, donc n'hésitez pas à vous inscrire si vous voulez faire une visite avant la réunion publique. Voilà, merci à tous pour vos interventions. »