



Concertation préalable H2V Marseille Fos Verbatim de la réunion publique de clôture

*Mardi 19 décembre 2023 à 18h à la Maison de la Mer
de Fos-sur-Mer*

La réunion a duré **03 heures et 10 minutes**. Elle a rassemblé près de **45** participants.

En tribune :

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

Intervenant :

- Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos

Garants de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

- Christophe KARLIN, CNDP
- Vincent DELCROIX, CNDP

Modération :

- Claude CHARDONNET, Systra

Claude Chardonnet : « Je vous invite à vous installer.

Monsieur le maire est avec nous. Il va nous accueillir en bonne et due forme.

Moi, je suis Claude Chardonnet de Systra. Nous sommes aux côtés des maîtres d'ouvrage pour cette concertation.

Le programme de cette dernière soirée, vous l'avez sous les yeux : vous allez voir tout de suite que c'est une sorte de réunion de conclusion. On est ensemble pour 2 h, 2 h 30 maxi, on aura un cocktail, un verre, de l'amitié après, en espérant que vous ne serez pas trop nombreux à nous quitter avant. Et cette réunion s'organise autour d'un rappel du cadre de la concertation et du projet, des échanges, une synthèse des principaux sujets ; donc on va résumer les principaux sujets que vous avez pu entendre dans cette concertation et que les maîtres d'ouvrage ont entendus.

Les maîtres d'ouvrage H2V et RTE vont tirer à chaud des premiers enseignements et peut-être même aussi des engagements à l'issue de cette concertation, même s'ils ont, après, le temps de tirer des bilans écrits qui vont entrer plus dans le détail.

Les partenaires du projet seront là également pour exprimer ce qui compte pour eux dans ce projet et ce qui compte pour eux dans ce qui a été dit par le public.

Et enfin les garants, Vincent Delcroix, au nom des garants, tirera les premiers enseignements de la concertation.



Voilà, je n'en dis pas plus et j'invite Monsieur le maire à ouvrir formellement cette réunion dans ce lieu que l'on connaît bien maintenant. »

René Raimondi : « Bon, écoutez quoi vous dire au bout de la 10^e, 12^e réunion de concertation et avant les douze, quatorze, quinze, vingt autres réunions de concertation ? Si ce n'est toujours se dire exactement la même chose.

A la réunion d'ouverture, j'avais dit tout le bien que je pensais effectivement d'H2V et surtout de la dynamique dans laquelle il évoluait. Je rappelle quand même que l'idée c'est que sur Fos-sur-Mer, de manière assez rapide maintenant, on voit disparaître le plus possible les émissions, et effectivement ce qui est en train de se passer avec la décarbonation et cette transition énergétique, c'est l'axe vers lequel, effectivement, on essaye de tendre depuis des années.

Redire, comme cela a été dit de nombreuses fois aussi par les uns et par les autres, que malheureusement notre secteur n'a pas été forcément bien loti ces dernières années et que, depuis 50 ans maintenant, mais ça devient 60 ans, on attend toujours nos routes.

Le 12 janvier, si vous êtes à Fos-sur-Mer, je vous engage à venir voir les vœux du maire, et vous verrez un film qui vous permettra effectivement de mesurer d'où on vient et où on essaie effectivement d'aller. Et vous verrez qu'effectivement il y a des choses et des actes manqués qui posent problème aujourd'hui et qu'on continue à payer au quotidien.

Donc il sera nécessaire très très rapidement que le troisième CPER arrive, parce que malheureusement le deuxième CPER, qui a été signé il y a quinze jours (c'était après la séance d'ouverture), permettra très certainement le Martigues – Port-de-Bouc, il manque encore quelques dizaines de millions. Mais concernant le Fos – Salon, il faudra attendre le CPER qui devrait arriver, nous dit-on, en 2027.

Tout le monde s'accorde à dire, et ce matin j'étais encore avec le patron de Seayard, qu'il est indispensable... Il est le président de je-ne-sais-plus quel syndicat, l'UMF. Il était lui aussi chez le ministre des Transports pour réclamer bien évidemment les routes.

On nous sert souvent le ferroviaire. Oui, bien évidemment, il faut travailler sur le ferroviaire, il faut accentuer le ferroviaire ; on en a besoin. On nous sert souvent le fleuve. Et ce matin, ce patron de Seayard m'a dit « On oublie une chose : « ça fait trois semaines qu'il n'y a plus un bateau qui remonte le Rhône parce que le Rhône est impraticable en ce moment. » Donc on peut se raconter tout ce qu'on veut, malheureusement, il y a des moments où le Rhône est impraticable, où le ferroviaire a ses limites parce que les sillons ne sont pas forcément là pour accompagner et que, quoi qu'il arrive, ce matin, nous sommes allés à Martigues sur la Réunion PIICTO, il était 9 h à peu près quand je suis passé à Port-de-Bouc, et bien la queue était bien là. L'usine était rentrée déjà depuis un certain temps ; la queue dépassait très largement la trémie et allait jusqu'à Fos-sur-Mer comme ça. Donc on peut se raconter tout ce qu'on veut, c'est indispensable et l'urgence est avérée.

Et même si demain aucune nouvelle installation ne venait effectivement s'installer à Fos, on serait de toute façon dans la nasse comme on l'est déjà, ne serait-ce que par l'augmentation du port qui continue son trafic, et tant mieux. Il est là et on le remercie d'avoir apporté ce dynamisme.

Je dis ça parce que, quoi qu'il arrive, il faut rester dans cette idée qu'il ne reste plus que quelques endroits en France où on peut montrer l'exemple de ce que doit être le chemin qui doit être le nôtre pour lutter contre le réchauffement climatique. Celui qui aujourd'hui continue à contester ça se trompe, j'allais dire se ment à lui-même parce qu'au quotidien, on voit bien effectivement les effets de ce réchauffement climatique et la vitesse à laquelle il nous rattrape au quotidien. Donc la transition énergétique est indispensable. L'hydrogène fait partie de ces nouvelles générations de transition énergétique.

On peut se raconter ce qu'on veut. Tout le monde y travaille, tout le monde avance très vite. Merci à ceux qui ont travaillé plus vite que les autres et qui, aujourd'hui, nous proposent de venir s'installer à Fos.

Je le redis attention, je sais que tout le monde est déçu, je sais que tout le monde attend les routes déjà depuis la concertation de 2004 sur Fos 2XL, c'était il y a 20 ans. On s'est dit exactement les mêmes choses qu'on se dit aujourd'hui. Voilà, donc je sais que tout le monde est déçu de ça... Mais ça n'empêche pas que notre industrie doit muter. Ça n'empêche pas que notre façon de produire de l'énergie doit muter et notre façon effectivement de réindustrialiser la France, elle aussi, doit muter.

Et moi, je suis fier d'être maire au moment où effectivement, Fos va proposer ça. Donc je redis merci à H2V d'avoir choisi Fos pour essayer de venir. En tout cas, j'appelle de tous mes vœux, bien évidemment qu'H2V s'installe à Fos, qu'H2V imprime effectivement sa marque et qu'H2V, et tout ce qui va se construire autour, aillent effectivement dans le sens de la lutte contre le réchauffement climatique. Nos enfants en ont absolument besoin, parce que ce n'est pas dans 20 générations que les choses vont s'aggraver, c'est tout de suite.

Donc merci encore et bonne fin de réunion. Je vous quitterai avant la fin parce que ce soir il y a match de basket à Fos et j'essaie d'être à l'heure partout, c'est compliqué. Merci à tous en tout cas. »

(Applaudissements pour M. Raimondi)

Claude Chardonnet : « En tout cas, merci pour votre accueil, et avant de laisser Vincent Delcroix intervenir sur le cadre de la concertation et le chef de projet intervenir sur le projet et ses caractéristiques, je voudrais demander à ceux qui n'ont encore jamais participé à aucune réunion de lever la main.

Vous êtes quelques-uns. Donc cette première partie, merci pour la patience des autres participants, va être consacrée à un rappel bref, je pense, en synthèse des éléments sur le cadre de la concertation, le rôle des garants et les caractéristiques principales du projet.

Vincent Delcroix, c'est à vous. »

Vincent Delcroix : « Merci. Bonsoir à tous. Je vais essayer d'être en effet bref.

Sur le rôle des garants, les garants sont là pour garantir que la concertation se déroule de manière équitable, juste, que les maîtres d'ouvrage font le job correctement, c'est-à-dire ne parlent pas la langue de bois, donnent les informations qu'ils sont censés détenir et donc globalement, de garantir la concertation. Donc, nous sommes mandatés par la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante donc, ce qui garantit encore plus l'indépendance des garants. Nous sommes, par essence, neutres, c'est-à-dire que nous ne portons pas d'avis sur le projet, mais nous sommes simplement là pour vérifier que les règles soient respectées.

Nous sommes aujourd'hui dans un cas de figure très particulier où, en fait, trois projets se sont déclarés auprès de la Commission du débat public, à peu près en même temps, avec chacun à peu près un mois de décalage et ont dans l'idée d'aller s'installer sur le même territoire, l'un à côté de l'autre. En fait, les sites d'implantation des trois projets se touchent. Il est apparu totalement évident dès qu'on a pris contact avec les projets qu'il y avait une nécessité de coordonner ces différentes concertations. Et donc nous avons été mandatés, un des garants de la concertation Carbon et moi-même, garant de la concertation Carbon et H2V, pour tenter de coordonner ces concertations. Donc, il nous est apparu immédiatement que, en fait, il y avait des enjeux communs. Bon, on n'a pas non plus révolutionné la région en découvrant ça, on a déjà commencé à aborder le sujet. Par exemple, je vous donne la circulation, mais aussi

les problèmes électriques, les consommations d'eau. Donc à ce titre, on a essayé, disons, de coordonner tout ça et de donner des chiffres globaux pour l'ensemble des trois projets, puisque chaque porteur de projet porte son projet et n'a rien à faire avec les autres projets. Donc, on a essayé de faire cette coordination ; donc sur ce transparent-là, en bas, et en tout petit en bleu, vous avez l'adresse d'un bout de site internet qu'on a constitué justement pour mettre à disposition du public ces informations.

Pour faire plaisir à monsieur Meunier, j'ai demandé à la Commission du débat public de l'enrichir avec un diagramme supplémentaire, qui est le diagramme de la consommation d'eau de mer.

Sinon, j'ai quelques autres informations à vous donner. D'abord, je vous demande d'excuser Monsieur Karlin qui de vous qui aurait dû être là avec moi ce soir, c'est le deuxième garant de la concertation ici. Malheureusement pour lui, il se remet doucement d'une mauvaise chute qu'il a fait à l'issue de la réunion électricité. Il est tombé dans la rue et ça lui a donné l'occasion d'aller visiter l'hôpital de Martigues. Il m'a dit qu'il en était content et que les gens étaient très sympas... qu'il avait été. »

(Bruits dans la salle)

Vincent Delcroix : « Je ne saurai vous dire, mais si vous voulez, on peut mettre l'information à disposition.

Oui, donc je voulais aussi vous dire que j'ai demandé à H2V, qui a accepté, de mettre une espèce de petite base documentaire sur le site internet de la concertation. En particulier, on y a mis la note de prospective GRT, dont on a parlé lors de la réunion électricité ; c'était madame Bonnafé d'Alternatiba, qui nous l'avait demandé. Donc cette note est maintenant disponible.

On y a rajouté aussi une note de l'OPECST, qui a été citée par M. Coppey, qui est tout à fait intéressante sur l'hydrogène. Monsieur Coppey en avait largement parlé lors de la réunion.

On a mis également le compte-rendu de l'audition de H2V par le SPPPI.

Et enfin une note dont je recommande particulièrement la lecture, c'est une note RTE, c'est le dossier de présentation et de proposition d'aire d'étude. Donc cette note a été mise à la disposition du public par le préfet de région sur le site, donc ce document est sur le site de la préfecture de région, et donc il y a un renvoi en fait du site de la concertation vers ce site-là et vous y apprendrez des choses tout à fait intéressantes sur le projet de cette future ligne 400 000 volts.

Sinon, Monsieur Meunier, vous aviez fait référence à un flyer d'information sur la concertation sur la ligne 400 000 volts... On a cherché et en fait, on ne voit pas de quoi vous voulez parler. Donc on ne l'a pas mis sur la concertation, parce que la concertation sur un 400 000 volts n'a pas encore commencé. C'est pour ça qu'on n'a pas encore d'information à vous donner sur cette future concertation. Et donc il n'y a pas encore eu, à notre connaissance, de documentation transmise. »

Romuald Meunier : « Je suis Romuald Meunier, le président de l'association, MCTB Golfe de Fos Environnement.

Il s'agit du document de l'aire d'étude de la ligne 400 000 volts de RTE que nous avons mis en ligne sur notre site, et c'est ce dont nous parlions lorsque nous avons évoqué ce document et non pas d'un flyer. Il s'agit donc de 90 pages. »

Vincent Delcroix : « Donc on s'était mal compris. L'important étant que l'information soit mise à disposition et c'est très bien comme ça.

Sinon, dernière chose avant de passer la parole aux intervenants suivants.

Monsieur Moutet, initialement, devait faire une présentation sur les problèmes de circulation à la réunion du 16 novembre. Et pour tout un tas de raisons sur lesquelles on ne reviendra pas, cette présentation n'a pas pu se faire et Monsieur Moutet nous a demandés, aux maîtres d'ouvrage et aux garants, la possibilité de faire cette présentation. Et on vous propose qu'il puisse la faire. Bon, ça fait un peu verrue dans la réunion de clôture, mais monsieur Moutet y tenait particulièrement et je pense qu'il a des choses intéressantes à nous dire. Donc on lui propose de lui passer la parole directement pour qu'il nous fasse sa présentation. Bonne soirée à tous. »

Daniel Moutet : « Je vous remercie d'abord de me donner la parole ce soir, monsieur le garant aussi. Je remercie la ville de Fos-sur-Mer, bien sûr, parce que j'ai pris quelques photos de la ville et je veux remercier la tenue de toutes ces réunions publiques surtout, pour tous ces projets qui arrivent.

Je veux parler de la liaison Fos – Salon envers GravitHy, mais je m'adresse aussi, je ne sais pas s'ils sont là, pour H2V. Pardon, excusez-moi, H2V, GravitHy et je m'adresse pour Carbon aussi parce qu'ils sont dans le même lot.

Le projet de liaison Fos – Salon, la synthèse du dossier de saisine de la CNDP en juin 2019 : les enjeux de mobilité et de déplacement, un réseau routier congestionné. Ceci a été écrit bien sûr bien avant la venue de ces entreprises-là. Donc ce dossier est sans contexte de toutes les entreprises qui vont arriver là.

Au regard des perspectives d'évolution socio-économique du territoire à l'horizon 2030, une augmentation très significative des déplacements au sein du périmètre étudié est prévisible. Ainsi, en 2030, sur la RN 569 à hauteur d'Istres, le trafic devrait croître de 21 % pour atteindre 39 500 véhicules jour. Sans les entreprises qui vont arriver, je dis bien sans.

Bien que la part modale du ferroviaire tendra à augmenter très sensiblement du fait des projets en cours, le fonctionnement propre de la couronne logistique de la ZIP générera une augmentation de trafic. C'est que par rapport à cette augmentation-là, qu'on parle là-dessus. La congestion déjà importante actuellement va s'amplifier car les caractéristiques de l'axe 569 et RN 568 ne permettront pas d'absorber une augmentation des trafics prévue. L'aggravation de la congestion de la RN 169 et 568 se traduira par un allongement de l'heure de pointe et une propagation des perturbations de circulation aux réseaux de voiries secondaires. Cette saturation du réseau ne permet pas d'offrir une bonne desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer et dégrade les conditions de vie : nuisances, pollution des riverains et habitants des communes traversées. Elle pénalise également la desserte des communes de Miramas, Istres, Fos-sur-Mer bien sûr.

Le constat : un réseau routier accidentogène. Le réseau routier actuel présente un taux d'accidents deux fois supérieur au taux de référence pour ce type de voies, notamment sur la RN 569 et 568 Nord. Cette accidentologie s'explique notamment par les caractéristiques techniques des itinéraires en route bidirectionnelle, carrefours à niveau, accès direct à la voirie qui ne sont pas adaptés au trafic supporté. Le fort taux de poids lourds contribue à expliquer la gravité des accidents. La section centrale de la RN 569 constitue la section la plus dangereuse du secteur d'étude, avec un taux d'accidents mortels de 66 % pour une référence de ce type de voies à 25 %.

Des équipes d'intervention peu efficaces en cas d'accident. Exercice Plan particulier d'intervention du 2 décembre 2004 de simulation d'un accident au sein de la raffinerie Esso, classée Seveso seuil haut : des effectifs de police insuffisants, difficultés pour les TMD et PL à faire demi-tour, exercice éloigné de la réalité, alarme inaudible et manque d'information pour la population.

Les risques supplémentaires liés à la base aérienne 125. À cela s'ajoute le survol à environ 300 mètres d'altitude des avions militaires sur les installations industrielles. En cas de chute

d'un aéronef de la base aérienne d'Istres qui tomberait sur une industrie pétrochimique, la catastrophe serait assurée. Il ne se passe pas un jour pratiquement avec le survol de ces avions à très basse altitude qui tournent en passant sur le GIE de la Crau, SPSE et Esso en survolant aussi la ville de Fos-sur-Mer et pour atterrir sur la base aérienne d'Istres. Il faut savoir que des fois, certains avions survolent toutes ces usines jusqu'à six fois avant d'atterrir, six fois pour attendre l'autorisation de vol. Le jour où il arrivera une catastrophe, je ne le souhaite pas, loin de là, mais qu'est-ce qu'on va faire nous, à Fos ? Je me pose la question, sincèrement.

Un constat : un réseau routier, source de nuisances pour les populations. La fréquentation du réseau routier du territoire, notamment par les nombreux poids lourds transitant depuis ou vers la ZIP, couplée à la localisation de ces axes routiers à proximité des centres urbains des communes de l'ouest de l'étang de Berre sont sources de nuisances importantes pour les riverains. Ces nuisances sont principalement dues à l'exposition aux pollutions industrielles, aux nuisances sonores et à la pollution de l'air et au trafic routier qui va s'accroître très fortement sur les communes de Fos sur Mer, Istres et Miramas.

La réalisation du réseau routier, c'est demain : nécessité absolue du contournement Martigues – Port-de-Bouc, ainsi que la voie rapide Fos - Salon avec le contournement de Fos-sur-Mer par le barreau des Étangs. Depuis 2004, rien n'a été fait, si ce n'est les quatre grands ronds-points : Fossette, SPSE, les Vallins et Saint-Gervais qui sont toujours accidentogènes. 10 000 emplois sur la zone industrialo-portuaire, 160 hectares de construction des trois plus grandes industries vont occasionner d'importants travaux de fin 2025 à 2030 environ. Comment nous allons vivre à Fos ? Je vous pose à tous la question.

L'expérience du PPI de 2004 nous laisse entendre qu'avec les projets en cours et l'intensification de la circulation, nous serions confrontés à des problèmes beaucoup plus conséquents : arrivée des secours tardives, évacuation de la population, approche des sites industriels et j'en passe.

La conclusion d'ADPLGF. Autant pour les secours afin de parvenir sur ces sites, que pour les Fosséens pour pouvoir évacuer la ville avec les routes fermées à la Fossette, au feu rouge de Moralès et au rond-point des ânes à Istres. Comment les Fosséens vont pouvoir vivre sans ces routes à l'avenir ?

Proposition d'ADPLGF sur le projet routier : contournement de Martigues – Port-de-Bouc, contournement de Fos-sur-Mer par le barreau des Étangs avec la liaison Fos - Salon. Il faut impérativement avant que ces industries arrivent. Sinon, on ne vivra plus à Fos-sur-Mer.

Voilà ce que je voulais dire et je remercie encore les garants.

Mais sachez encore une fois que ce que je dis là, j'aurais souhaité qu'il y ait le directeur du Port autonome, Monsieur le sous-préfet, j'aurais souhaité qu'il soit là. J'avais choisi cette date pour qu'ils y soient en espérant qu'ils y soient et malheureusement, ils ne sont pas là. Mais cette contribution, je la mettrai sur le site internet de... Bon Carbon, on ne peut plus y revenir mais je la mettrai sur le site d'H2V et le site de GravitHy. Ça, c'est sûr. Faites-moi confiance. Merci. »

(Applaudissements pour M. Moutet)

Claude Chardonnet : « François Guillermet, c'est à vous, en tenant compte de la bonne information du public sur le projet. »

François Guillermet : « Bonjour à tous, je suis François Guillermet, directeur du projet, pour ceux qui n'ont pas encore assisté à des réunions de concertation. Monsieur le maire, merci de votre invitation une nouvelle fois. Je précise que Monsieur le sous-préfet arrivera bientôt et



pourra peut-être apporter des éléments de réponse sur les sujets qui ont été évoqués par Monsieur Moutet.

Je vais commencer par représenter le projet, puis on reparlera effectivement du sujets mobilité, qui est en fait le point saillant de la concertation. On en reparlera avec notre vision de maître d'ouvrage, mais qui reste une vision qui est partielle puisqu'on voit bien que c'est un problème qui est beaucoup plus global.

Notre projet, c'est un projet de développement de production d'hydrogène et de e-méthanol bas carbone. Et pourquoi on a décidé de porter un projet à Fos-sur-Mer ? C'est tout simplement parce que cette zone est véritablement au cœur des usages futurs industriels. Les industries qui sont dans un processus de décarbonation auront besoin d'hydrogène dans le futur, donc l'hydrogène n'est pas une solution unique mais en tout cas c'est une des solutions. Alors cela ne fonctionnera pas pour tout le monde, mais ça fonctionnera pour plusieurs types d'industriels et en particulier ceux qui sont sur la zone de Fos-sur-Mer.

Ça, c'est le premier débouché quelque part que nous allons viser, et l'autre, c'est le développement des solutions propres pour les transports et en particulier le secteur maritime, qui est évidemment très prégnant dans le cadre d'une zone industrialo-portuaire. C'est pour ça que dans notre projet, nous avons inclus en fait une brique de production de e-méthanol. Ce projet aurait donc vocation à servir en particulier le transport maritime pour l'alimentation des bateaux qui seraient sur la zone.

C'est un projet qui serait faiblement émetteur de gaz à effet de serre. Pourquoi ? Parce que l'objectif que l'on a, c'est de produire de l'hydrogène par électrolyse de l'eau. Et cette électrolyse de l'eau, elle se ferait en utilisant de l'électricité qu'on appelle bas carbone. Donc l'électricité bas carbone, c'est quoi ? C'est de l'électricité qui est renouvelable ou de l'électricité qui est tirée du mix électrique français qui est bas carbone. Je ne reviendrai pas sur les sujets dont on a abondamment parlé. Et la production de e-méthanol serait également produite grâce à du CO₂ industriel qui serait capté.

C'est important de rappeler que ce projet, finalement, c'est un projet d'une taille importante qui contribuerait véritablement à positionner, je pense que Monsieur le maire en a parlé, le site de Fos-sur-Mer, la zone industrialo-portuaire comme une véritable place forte, une nouvelle place forte de cette nouvelle économie énergétique, qui serait composée d'hydrogène, qui serait vraiment la molécule de base de cette nouvelle économie et avec une extension vers ces carburants de synthèse, qui seront véritablement nécessaires à la fois pour le maritime, pour l'aérien, mais également pour le pour le transport routier.

Les chiffres clés, donc six unités au total de production d'hydrogène, 84 000 tonnes d'hydrogène bas carbone qui seraient produites par an, 130 à 140 000 tonnes de e-méthanol, 800 000 tonnes de CO₂ évitées, 265 emplois directs dont 165 emplois directs (je fais la décomposition parce qu'on a eu une question la semaine dernière là-dessus) et 100 emplois indirects, donc 265 au total. Un investissement d'environ 910 millions d'euros et donc une première phase/mise en service en 2028, qui serait consacrée à la production de e-méthanol, puis la phase deux en 2030. Je fais vite, mais si vous avez des questions, n'hésitez pas par la suite.

Enfin, dernier élément de présentation du projet : le planning prévisionnel. Le planning prévisionnel prévoit, à la suite de la concertation si le projet se confirme (je crois qu'on parlera de ça dans la suite de la réunion), l'objectif que l'on a, c'est de déposer notre dossier d'autorisation environnementale vers la mi 2024. On compte un délai d'instruction d'environ un an, douze mois, et un démarrage de la construction au début de l'année 2026 environ et donc une mise en service à la mi 2028 pour la première phase et à l'horizon 2030 pour la phase numéro deux.

Je vous propose, si vous en avez, de poser des questions sur le projet avant qu'on ne rentre dans le sujet du jour qui est la réunion de synthèse des échanges passés. »



Claude Chardonnet : « Et en particulier ceux qui n'ont pas participé. On vous apporte le micro et merci de vous présenter. Ces réunions font l'objet de comptes-rendus. »

Frédéric Michel : « Bonjour Frédéric Michel, enseignant à l'université d'Aix-Marseille et membre du Conseil de développement du port.
La question sur les tonnes de CO2 évitées : c'est « évitées » par rapport à quels usages ? »

François Guillermet : « Alors, on a une note de calcul qu'on a présentée en annexe, mais en fait, ça va dépendre des usages, évidemment. Donc on a pris des hypothèses.
Si on prend le transport maritime, par exemple, on compare par rapport à l'utilisation du carburant actuel, qui est du fioul lourd. Si on prend l'usage de l'hydrogène pour des raffineries, l'usage actuel, c'est l'usage de l'hydrogène qui est produit aujourd'hui, l'hydrogène gris, par vaporeformage. Si on prend l'usage de l'hydrogène pour la production de l'aciérie, comme pourrait faire GravitHy, là, ce qu'on va comparer, c'est la production de l'acier par rapport au coke, donc la méthode actuelle.
Donc effectivement, on a fait des hypothèses sur les types de débouchés qui sont visés et c'est comme ça qu'on a fait les calculs qui sont détaillés en fin de document. »

Claude Chardonnet : « Parmi les personnes qui assistent pour la première fois, est-ce que certaines ont des questions sur le projet ? Ou même sur la CNDP ? Le rôle des garants ?
Sinon, en fait, on va pouvoir entrer véritablement dans la partie des enseignements. Qu'est-ce qu'on en tire finalement de toutes ces rencontres avec un premier retour sur la concertation, ses modalités.

Ces deux premières slides, vous en connaissez le contenu, rappellent les lieux, les dates de la concertation et le périmètre de celle-ci (vous le voyez en vert sur cette carte). Une concertation qui a commencé le 30 octobre et qui se termine le 22 décembre. Donc, après cette réunion, nous sommes le 19, vous avez encore un peu de temps pour poser des questions sur le site, déposer des contributions qui seront utiles aux garants, aux maîtres d'ouvrage pour tirer des enseignements complets.

Et vous voyez les communes de Fos sur Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts, dans lesquelles des rencontres ou des réunions ont eu lieu et sur lesquelles des informations ont été diffusées. Sachant que l'arrondissement d'Istres a fait l'objet d'une information large, donc ses 21 communes.

Sur les rendez-vous de la concertation, vous les avez dans les panneaux d'exposition au fond de cette salle, le dépliant, on les a indiqués lors de chaque réunion, vous voyez que le dispositif est quand même conséquent. Bravo à ceux qui ont pu mener ce semi-marathon, peut-être pas un marathon, le marathon, c'est l'ensemble des concertations. Là, on est sur un semi, il y en avait plusieurs en même temps, donc c'est quand même bon. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « C'est ceux qui ont pu assister le plus possible à des réunions de chaque projet, sachant que, comme l'a souligné Vincent Delcroix, notre garant, deux réunions ont été communes à GravitHy et à H2V pour faire les liens, poser des questions qui concernent les deux projets et puis avec des maîtres d'ouvrage qui sont concernés par les deux projets, d'une certaine manière.

À l'issue de la concertation, il y aura un bilan des garants d'abord, un mois après, je crois, la fin de la concertation. Donc, pour le 22 janvier, vous aurez le bilan des garants qui sera en ligne sur le site de la concertation et encore un mois après au plus tard, je crois que c'est ça, les maîtres d'ouvrage auront tiré leurs enseignements par écrit, sachant qu'aujourd'hui vous allez avoir un premier aperçu sommaire et à chaud des enseignements qu'ils tirent dès à présent de ces échanges.

Et puis, après ça, les maîtres d'ouvrage en diront plus tout à l'heure sur ce qui peut se passer d'ici à l'enquête publique.

Donc là, maintenant, on entre à proprement parler dans un premier bilan, les premiers chiffres, les premières stats de cette concertation sur la fréquentation des rencontres avec le public. Il y a eu six réunions publiques qui ont réuni 275 participants, il ne s'agit pas de participants différents parce que vous êtes plusieurs à avoir été assidus, mais au total, 275 personnes se sont déplacées pour participer aux réunions publiques. Auxquelles il faut ajouter les 120 personnes qui ont eu des contacts avec les maîtres d'ouvrage lors des rencontres de proximité. Et puis auxquelles il faut ajouter la concertation numérique grâce au site internet qui a été visité 1 173 fois, 29 contributions ont été déposées, dont 20 questions et 9 avis, 12 transmises par le coupon T attaché au dépliant (donc, c'est effectivement pour permettre à ceux qui sont moins à l'aise avec l'Internet de s'exprimer, d'être entendus et de recevoir une réponse) et 17 qui ont été transmises par le site internet de la concertation. Donc on voit bien qu'on est presque à égalité de ce point de vue-là. Ensuite, la diffusion des supports, les fameuses 21 communes de l'arrondissement concerné, ça s'est traduit par la diffusion dans les boîtes aux lettres de 21 524 exemplaires du dépliant, 130 exemplaires du dépliant qui ont été distribués lors des rencontres et 89 exemplaires du dossier de la concertation et de sa synthèse, dont vous pouvez avoir des exemplaires encore aujourd'hui.

Autre élément concret sur les actions qui ont été menées : des actions d'information, de communication. Les efforts des maîtres d'ouvrage ont porté sur l'exposition permanente en mairie de Fos-sur-Mer, qui a accueilli l'information et aussi la possibilité pour le public de prendre contact avec les maîtres d'ouvrage. Une exposition itinérante, cette fois, qui a changé à mesure des réunions, notamment en mairies de Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts et Port-Saint-Louis-du-Rhône. 200 affiches...

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Oui, vous rajoutez Istres ? Oui, on a peut-être manqué ça dans ce qu'il y a eu... Il n'y a pas peut-être pas eu d'exposition à Mitre, mais en tout cas 200 affiches distribuées aux commerçants. Et surtout, il faut le souligner, parce que ça a été particulièrement efficace dans cette concertation, les relais par les municipalités au sein des magazines des villes, les sites internet, les réseaux sociaux qui ont relayé les réunions avant, après. Donc, c'est un facteur de mobilisation et d'intérêt qui est très important dans cette concertation.

J'en ai fini pour cette première photographie, on va dire, sans analyse brute de la concertation. Est-ce que vous auriez des remarques sur ces chiffres ou pas ?

Parce qu'après, on va passer sur les enseignements sur le fond. C'est-à-dire que Séverine Dumont, de Systra, a fait une synthèse par thématique de ce qui a été exprimé lors des réunions de concertation. Donc elle va le présenter et après on pourra avoir...

Allez-y Monsieur Meunier, sur l'aspect des chiffres de la concertation. »

Romuald Meunier : « Merci, bonsoir à nouveau à tous ! Je suis Romuald Meunier, président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement.

Sur ces chiffres, je déplore qu'ils ne soient pas suffisamment importants. J'aurais apprécié qu'il y ait plus de monde, mais cette situation est sans doute due, comme l'ont déjà rappelé un certain nombre d'associations, à la concomitance des projets qui ont été présentés au débat public avec la CNDP. Et évidemment, ça épuise un peu la population, ça épuise beaucoup les associations et toutes les personnes qui y ont participé. Et c'est sans doute là le résultat de cette situation, cette concomitance. Donc je souhaite qu'à l'avenir il y ait une meilleure planification dans les débats proposés. Alors évidemment, on ne prévoit pas à l'avance la précipitation de certaines entreprises qui veulent s'installer ici et des projets qui sont présentés. N'empêche qu'il aurait été préférable de diffuser sur une période plus longue ces débats pour que nous puissions tous y participer correctement.

De notre côté, nous n'avons pas eu le temps de faire une page spécifique pour le projet GravitHy sur notre site internet. C'est dire à quel point le temps nous a manqué. Ça nous a manqué et, encore une fois, ça nuit au débat public. Donc voilà, je voulais m'exprimer à ce sujet-là. Merci.

Vincent Delcroix : « Je voudrais rebondir sur ce que vient dire Monsieur Meunier.

Malheureusement, on l'a tous vécu et on en a tous souffert de cet empilement, qui malheureusement n'est pas terminé, de concertations les unes derrière les autres. Malheureusement, le code de l'environnement, qui régit l'organisation et le mode de fonctionnement de ces concertations, n'a pas prévu ce cas. Et on avait, nous CNDP, aucune raison de pénaliser les entreprises en leur disant « bah non désolé, vous, vous passerez dans trois mois parce qu'il y a embouteillage. » Donc on était en fait, d'une certaine manière, coincés et on a été obligés d'organiser les concertations communes au fil de l'eau, tel qu'elles sont arrivées. On aurait eu la possibilité éventuellement de prolonger la durée des concertations, mais ça n'aurait pas résolu le problème puisque de toute façon, vous auriez eu toujours l'empilement des différentes concertations.

Donc malheureusement, on le déplore autant que vous. Par contre, je voudrais revenir aussi sur vos chiffres de fréquentation qui me semblent très faibles. Moi, sur chaque réunion en fait, j'ai fait un petit tour de salle et j'ai compté les gens assis et moi j'arrive à 430. Mon comptage, c'est plutôt 430 personnes que 275. Donc ce qui est déjà préférable.

Claude Chardonnet : « On va vérifier. »

Vincent Delcroix : « Non mais bon, ce n'est pas très très grave. Mais c'est pour consoler, monsieur Meunier. »

Claude Chardonnet : « Très bien. Donc si vous en êtes d'accord, je vous propose qu'on passe à la synthèse par Séverine Dumont, de Systra, des différentes thématiques, des sujets abordés. »

Séverine Dumont : « Bonsoir à tous ! Effectivement, je vais vous présenter la synthèse des principaux sujets qui ont été abordés pendant les huit dernières semaines. Donc c'est une synthèse et bien sûr, vous pourrez la compléter si vous le jugez nécessaire.

Sur le sujet de la concertation, on a eu des remarques sur le périmètre, notamment le fait que le périmètre de la concertation H2V ne soit pas le même que la concertation Carbon par exemple.

On nous a également demandé pourquoi on ne faisait pas un débat public sur l'hydrogène plutôt qu'une concertation.

Vous êtes aussi revenu sur le dispositif d'information, il a plutôt été jugé efficace. Claude l'a dit tout à l'heure, effectivement, un grand merci aux villes qui ont joué le jeu du relais de la communication. Les riverains nous l'ont dit, notamment lors de la rencontre de proximité sur le marché de Fos-sur-Mer, ils avaient eu l'information sur le magazine de la Ville, sur les réseaux sociaux et également sur le site internet. Donc merci aux villes d'avoir pu relayer cette concertation.

On nous a aussi demandé de jouer vraiment la transparence et notamment de laisser largement la parole au public. On nous a effectivement reproché d'avoir fait des présentations un peu trop longues en tribune. On nous a aussi demandé d'être plus rapides pour mettre en ligne les comptes-rendus. On nous a également demandé de publier les verbatims de chacune des réunions publiques.

Sur l'opportunité du projet, ça fait globalement l'unanimité sur l'intérêt de produire de l'hydrogène. Et puis on a une convergence sur l'importance de gagner en indépendance énergétique.

Je ne reviens pas sur l'ensemble des verbatims, mais vous pourrez tous les lire dans la présentation qui sera mise en ligne sur le site internet de la concertation

Sur les caractéristiques du projet, on a noté un intérêt du public pour la captation de CO₂. On a également eu des expressions concernant la production du e-méthanol. Est ce qu'il pourrait servir pour l'aviation par exemple ? Et puis des questions sur l'origine et l'acheminement des matières premières pour construire l'usine.

Toujours sur les caractéristiques, on nous a demandé des précisions sur le mix et la consommation d'électricité. Pourquoi avoir fait le choix d'une production catalytique par exemple ? On a reçu aussi beaucoup de questions sur la consommation en eau.

Sur les impacts du projet, des questions sur le classement Seveso. Quels sont les retours d'expérience sur les risques industriels des installations d'hydrogène en Europe, par exemple ? On a eu aussi des expressions concernant la santé humaine et est-ce que le projet va réduire le risque de malformations, de cancers ? Est-ce que clairement ce projet va diminuer la pollution sur la zone de Fos-sur-Mer ? Et puis des préoccupations sur les mesures compensatoires. Donc là, clairement, vous nous avez demandé si les compensations auraient bien lieu sur le site, à proximité des impacts.

Toujours sur les impacts du projet, on a eu un atelier sur l'emploi. Vous nous avez posé des questions sur le nombre d'emplois dans la filière, des formations qui vont se mettre en place pour pouvoir travailler dans cette future usine. Et puis des questions et des attentes sur les nouveaux salariés.

Vous le savez, M. Moutet est intervenu tout à l'heure, il y a eu beaucoup de questions sur le trafic et sur la congestion routière. Globalement, des attentes fortes pour investir sur les infrastructures et pour pouvoir accueillir l'ensemble des nouveaux salariés qui vont venir s'installer. Et puis, on a aussi noté une volonté de réduire la part de la voiture. On nous a demandé de mettre en place plus de transports en commun et aux industriels, notamment H2V, on leur a demandé de mettre en place des navettes privées pour que les salariés puissent rejoindre l'usine.

On a également réalisé deux rencontres de proximité avec les jeunes, donc au lycée professionnel Jean-Moulin à Port-de-Bouc et puis à la maison locale de Fos-sur-Mer. Deux réunions de proximité qui se sont bien passées avec des jeunes qui étaient très intéressés sur l'hydrogène, effectivement, sur la filière, sur les formations qui vont se mettre en place. Mais eux aussi nous ont posé la question comment faire pour accéder à la future usine ? Donc des jeunes qui n'ont pas fini...

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « La mission locale... »

(Bruits dans la salle)

Séverine Dumont : « La mission locale. Désolée, c'est une coquille.

Donc la mission locale de Fos-sur-Mer où des jeunes nous ont demandé aussi comment rejoindre la future usine. Est-ce que des navettes allaient être mises en place ? Et est-ce que des bus seraient présents pour venir travailler sur le futur site ?

Donc voilà globalement l'ensemble des sujets qui ont été abordés lors de cette concertation. Et n'hésitez pas à réagir ou à compléter si vous le souhaitez. »

Claude Chardonnet : « Merci Séverine. Donc en effet, on ne vous invite pas à refaire les débats. Mais est-ce qu'on a dans cette synthèse, à chaud, oublié quelque chose ? Est-ce que vous vous y retrouver grossièrement ? C'est quand même à chaud. Est ce qu'il y a des choses qui manquent ? Oui, on vous apporte un micro. »

Stéphane Coppey : « Merci. Bonjour à tous et à toutes. Stéphane Coppey, France Nature Environnement, Bouches du Rhône.

Sur la question précise « Qu'est ce qu'il manque ? », on a quand même eu une journée, une soirée consacrée aux utilisations de l'hydrogène et on s'est questionné quand même ce soir-là sur de l'hydrogène, pour quoi faire ? Je rappelle juste deux chiffres que j'ai eu l'occasion de citer : on produit en France aujourd'hui 1 million de tonnes à peu près d'hydrogène, 45 % est utilisé pour raffiner le pétrole, 45 % pour fabriquer des engrais, des explosifs et autres choses tout à fait agréables.

Dans le modèle de société qu'on vise, a priori on devrait avoir moins besoin de raffiner du pétrole, moins de dispersion de plastiques en mer et autres et sans doute, j'imagine, moins d'engrais et moins d'explosifs. Donc avant effectivement de fabriquer de l'hydrogène autrement, ce qui peut avoir un sens, il faudrait peut-être s'interroger d'une manière plus générale sur le modèle de société, sur ce qu'on appelle pudiquement la sobriété, je sais bien que c'est un mot qui doit choquer beaucoup d'oreilles ici ce soir, et d'une manière générale, sur un modèle de consommation. On en parlera avec le projet GravitHy pour fabriquer de l'acier, pour faire toujours plus de voitures et s'étonner après qu'effectivement on a des infrastructures qui débordent.

Donc voilà, peut être un petit mot. Ce serait bien quand même sur ce questionnement autour de l'hydrogène, sur ces modes de production, vous en avez dit un mot quand vous avez parlé de non pas forcément de la séquestration, mais en tout cas de la captation de CO₂ pour d'autres utilisations, même si c'est en cycle fermé.

Je profite, je n'ai pas voulu interrompre la dynamique de début de la réunion. Une question sur les effets cumulés des différents projets. Je me tourne peut-être davantage aussi vers le garant, ça rebondit sur la remarque formulée par Romuald Meunier.

Vous avez dû courir un peu, et nous avec vous, sur ces questions de concertation, mais à la résultante, ce qui aurait quand même été bien, c'est que soit abordé, ça sera peut-être dans le cas de GravitHy ou en prolongeant GravitHy, dans une soirée, toute la question des effets cumulés. Alors on l'a fait un peu sur l'électricité, sur l'eau, sur la question de la mobilité un peu aussi, mais sur les risques, je ne suis pas certain pour donner un exemple qu'on ait complètement abordé ce sujet des effets cumulés.

On pourrait se dire, on aurait pu attendre effectivement la fameuse loi « industrie verte » ou pour peut-être aborder ces questions de concertation d'une autre manière. Cette loi, je le dis tranquillement ici, nous inquiète plus qu'elle ne nous rassure. Il y avait une idée, une belle idée de départ qui était de dire effectivement on étudie tout à la fois, mais si la conséquence de ça, ça doit être, comme c'est dans la loi, le droit de se taire pendant huit ans, ensuite, une fois que les concertations sont menées, je crois que l'on aura tout perdu en termes de concertation. Donc j'en profite pour exprimer ici une grande réserve par rapport à l'application de cette loi et je pense qu'on bataillera pour qu'elle ne puisse pas s'appliquer, en tout cas dans les conditions dans lesquelles elle est envisagée.

Je termine par une remarque, toujours en me tournant vers le garant, sur la question du maintien des informations sur le site de la CNDP. On a malheureusement l'habitude, beaucoup trop de concertations, pas forcément celles menées par la CNDP, mais qui, au lendemain de la clôture de la concertation, on n'a plus du tout accès aux informations. Alors qu'on ne puisse plus y contribuer, c'est une chose, qu'on ne puisse plus y accéder, c'en est une autre. J'espère bien qu'ici on gardera toutes ces informations accessibles très très longtemps. Voilà. Merci d'avance. »

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup. Je pense que tout, tout n'appelle pas réponse. Il y a aussi des invitations à garder des sujets bien en vigilance. »

Vincent Delcroix : « Je peux intervenir sur les effets cumulés sur les risques. En fait, ça a été abordé, c'est monsieur Peloux qui a donné la réponse lors d'une de ses interventions.

En fait, autant que faire se peut, les porteurs de projet font leurs études de risques et font la conception de leurs installations de manière à ce que les risques les plus importants soient limités à l'intérieur de l'enceinte du site. Et donc, s'ils réussissent à faire la démonstration de ça, ça veut dire qu'en fait, il n'y a pas d'effet domino cumulé, ce que vous pouvez appeler. Et donc c'est une manière de répondre là-dessus.

On s'était, nous garants, posés la question justement d'aborder ces sujets. Et en fait, on n'avait pas trouvé de raison de discuter des risques, de faire des réunions spécifiques ou de traiter spécifiquement les risques pour cette raison.

De la même manière, pour les impacts sur la santé, on n'avait pas non plus trouvé de raison, de comment dire, de corrélation et d'impact cumulés sur la santé des différents projets.

Sur ce qui est de la maintenance des informations, les sites de la CNDP sont conservés très très longtemps. Je ne saurais pas vous dire combien d'années, j'ai encore été consulté, il n'y a pas longtemps, le site sur Flamanville 3. Le débat public date de 2006, la durée de conservation est extrêmement longue. Et donc sur ce type de concertation, on demande, et les maîtres d'ouvrage le font spontanément de toute façon, au minimum de laisser le site de la concertation ouvert jusqu'à l'enquête publique. On a la possibilité de leur demander, après, je ne sais pas si H2V aura l'intention de le conserver plus longtemps. Carbon nous avait fait la même réponse en nous disant on laissera le site ouvert le temps qu'il faudra. Ça n'est vraiment pas un problème.

Pour ce qui est de la loi « Industrie verte », sachez que cette loi va déboucher très probablement sur un débat de zone, donc le débat auquel faisait référence monsieur Coppey. Alors selon les versions de la loi, il s'appelle débat de zone, débat territorial et je crois aussi encore un autre nom qui m'est sorti de la tête. L'idée, c'est de faire un peu ce qu'on rêve, ce qu'on aurait dû faire si la loi était passée avant, c'est-à-dire faire un truc plus global que ce qu'on a réussi à faire avec les trois concertations. Mais quand on a lancé les concertations, la loi n'était pas encore passée. Sachez que cette loi est certes passée, mais à ma connaissance, le décret d'application, lui, n'est pas encore sorti. »

Claude Chardonnet : « Merci. Oui monsieur. Au fond, oui. Oui, c'est vous. »

Christophe Claret : « Bonsoir Christophe Claret, pour le syndicat des dockers portuaires du Golfe. J'ai exprimé plusieurs fois... On va le redire. Il y a déjà saturation des marchandises, des populations, des citoyens tout autour de la zone industrialo-portuaire déjà à l'instant T où on parle. Il y a plusieurs milliers de travailleurs qui vont arriver. C'est une très bonne dynamique de réindustrialisation bientôt pour le territoire, en sachant que le port de Marseille Fos, on est dans les derniers ports européens et mondiaux. On est tout petit à l'échelle mondiale, donc on a tout intérêt à se développer. Il faut se servir de cette opportunité pour rattraper le temps perdu des 50 dernières années où l'État a abandonné les ports français et on espère qu'il ne va pas continuer à les abandonner.

Donc bien entendu qu'il faut que l'État prenne en charge tout ce qui est a minima routier. On n'a pas parlé du doublement de la RD 268 qui est accidentogène, qui va être encore plus chargée puisque tout le monde va emprunter cette route pour aller travailler. Il y a aussi la route portuaire qui dessert le môle central qu'il va falloir refaire. Il va falloir refaire un tas de choses.

Martine Vassal tient une grande responsabilité puisque dans sa main, elle a la gestion des routes départementales.

Le plan, le CPER qui vient d'être signé, il n'est pas à hauteur des enjeux. Sur le territoire, il manque de l'argent et on ne pourra pas tout faire. Il y a le contournement de Port-de-Bouc, monsieur Raimondi l'a dit, il manque aussi l'argent. Une enveloppe de 5 millions d'euros vient d'être dédiée, il en manque encore une cinquantaine. On parle plus des Jeux olympiques que de l'activité industrielle. Ce n'est pas les Jeux olympiques qui vont nous faire manger, nous et nos familles. Donc il nous faut le contournement de Port-de-Bouc et bien entendu la liaison Fos – Salon qui aurait dû être faite dans les projets du port autonome de l'époque depuis 50 ans, qui devait arriver à la Fossette en direct.

C'est juste un rattrapage de l'histoire que l'on demande, un rattrapage de l'histoire et avec tout ce qui arrive, c'est suicidaire pour les populations et pour les travailleurs de ne pas créer ces infrastructures. Suicidaire. Voilà. »

Claude Chardonnet : « Merci. Donc encore une fois, moi j'entends que l'on insiste à nouveau sur ces points. Je souhaite qu'on ne refasse pas tous les débats, sachant que vraiment tout ça est bien identifié. Donc c'est plutôt des compléments. Oui, allez-y monsieur. »

Gilbert Dalcol : « Oui, Gilbert Dalcol, MCTB et riverains aussi. Ce qui m'étonne, c'est une clôture finalement d'une longue série de réunions. Ce qui est bien. Mais jusqu'à maintenant, je remercie mon collègue qui a dit des choses qui sont vraies et qui me plaisent.

Si réellement l'État, puisqu'il veut développer aussi notre région, changer d'énergie et c'est normal puisqu'il faut avancer dans la vie. Mais il serait logique de ne pas mettre la charrue avant les bœufs, c'est-à-dire de faire les infrastructures avant de faire les usines. On sait que l'État est dans des difficultés financières.

Nous sommes en clôture de concertation et ce qui est malheureux, c'est qu'il faut pleurer chaque fois à ce qu'il y ait quelqu'un qui représente la santé publique. Là, je vois que ce soir, de l'ARS il n'y a encore personne. Ça, c'est un premier point.

Et le second point que je veux soulever ; dernièrement, je ne sais pas si vous l'avez vu dans les médias, dans les journaux, il y a eu un gisement immense qui a été découvert d'hydrogène blanc en Lorraine, qui est très grand et c'est un des gisements que l'hydrogène se renouvelle. Est-ce que ça va remettre en question le projet H2V ? »

Claude Chardonnet : « Merci. Alors qui souhaite encore intervenir en complément ? Parce que je voudrais qu'on fasse... Voilà deux. Non, non, c'est juste pour inventorier. Je vous donnerai la parole après.

On va d'abord laisser H2V... Alexis Martinez, directeur général, c'est à vous ? »

Alexis Martinez : « Il y a en effet, depuis quelques mois des débats sur l'hydrogène blanc. Alors en effet, il y a en Lorraine mais aussi au piémont pyrénéen, des réserves importantes d'hydrogène blanc qui pourrait partiellement s'auto régénérer. Mais encore une fois, on est vraiment au début. On est à l'octroi de permis d'exploiter. Je relisais un article aujourd'hui, il va falloir après aller récupérer cet hydrogène. Il y a des questions de pureté, il y a des questions de récupération...

Les montants et les volumes paraissent énormes.

De toute façon, nos projets n'ont pas vocation à couvrir tous les besoins de la filière. En particulier, on n'envisage pas d'approcher les solutions de chauffage, c'est-à-dire de remplacement du gaz dans des opérations de chauffage chez les chaudières individuelles, les fours, etc. Les usages possibles de l'hydrogène sont beaucoup plus larges, ceux sur lesquels nous entrons sont les usages industriels et les mobilités lourdes. Donc ça n'aura pas d'impact et les temporalités non plus ne sont pas les mêmes. »

Claude Chardonnet : « On a une idée des temporalités ? »

Alexis Martinez : « Alors le président de la République a évoqué ce sujet la semaine dernière. On parle de plusieurs années pour les permis déjà, il y a un certain nombre de concertations. Et puis il y a toute la problématique de l'exploration, de l'extraction, du stockage, du niveau de pureté. On parle de pureté plutôt à 90 %, nous, on est à 99 et plus. Donc tout ça va se mettre en place.

Je pense qu'il faut raison garder. Il ne faut pas aller dans des phénomènes de mode.

Je pense que c'est une option intéressante qui semble prendre corps, qui peut être une opportunité de décarbonation additionnelle, mais qui ne remettra pas en cause les projets qui sont en cours de développement pour lequel, encore une fois, la semaine dernière est sortie la stratégie nationale de l'hydrogène par la première ministre. Et dans cette stratégie, évidemment, les axes majeurs sont rappelés, notamment la décarbonation de l'industrie, les mobilités lourdes. Il est aussi mentionné que la force publique va s'intéresser à l'exploitation de cet hydrogène blanc. On parle de 46 millions de tonnes dans le projet en Lorraine, c'est juste énorme. Et bien sûr, le gouvernement souhaite se garder toutes les options possibles pour décarboner.

Et de toute façon, nous avons aussi la possibilité d'avoir d'autres usages pour l'hydrogène. Mais aujourd'hui, compte tenu des contraintes qu'on a, notamment sur la production électrique, on veut le centrer sur les usages qui sont les plus décarbonants. »

Claude Chardonnet : « Merci. Monsieur Meunier. Monsieur Coppey. »

Romuald Meunier : « Merci. Je voudrais revenir sur l'opportunité du projet. Vous l'avez présenté tout à l'heure sous l'angle du débat de fond « est-ce qu'il faut utiliser de l'hydrogène

ou pas ? » Et je ne voudrais pas qu'on se cantonne à cette idée du fond, de l'utilisation de l'hydrogène, pour définir l'opportunité ou pas du projet.

Et là, je salue comment Daniel Moutet, de l'association ADPLGF, a fait une très belle présentation sur les conséquences qui découlent de l'opportunité ou pas de faire un projet sur la zone.

C'est un constat que nous faisons depuis de longues années et qui montre à quel point nous avons, depuis un demi-siècle, un retard de planification et d'aménagement sur cette ZIP. Cette ZIP est un peu comme si elle était dans un enclos, c'est-à-dire qu'elle a tout sur place pour accepter et accueillir des projets comme le vôtre : la mer, le territoire... Mais sorti de cet enclos, c'est comme si on était face à une cocotte-minute. Il n'y a pas de débouché, il n'y a pas de lignes électriques d'arrivée suffisantes, d'électricité pour permettre l'activité que vous voulez mettre en place. Il n'y a pas d'infrastructures routières, pas d'infrastructures fluviales, ferroviaires. Et donc c'est un manque cruel qui, si cela existait, nous permettrait sans doute d'accepter plus facilement des projets comme le vôtre. Encore une fois, parce que cet enclos, ce cloisonnement de la ZIP est fait pour accueillir des projets industriels. Mais malheureusement, dans les conditions dans lesquelles nous le vivons, nous, en tant que riverains, on ne peut pas l'accepter le cœur ouvert. On se dit non, ce n'est pas possible, c'est encore des nuisances.

Et c'est là où on ne comprend pas ce manque d'anticipation qui est paradoxal avec la précipitation que sont capables de mettre les pouvoirs publics pour installer vos projets. On ne comprend pas et on ne l'accepte pas. Ce qui fait qu'en définitive, nous, au sein de l'association, nous aurions bien envisagé votre projet, mais uniquement par exemple dans sa phase un, puisque dans sa phase un, il ne nécessite pas d'aller créer de nouvelles structures et de liaisons électriques. Comment dire la liaison électrique, si elle était souterraine sur tout le chemin qui est prévu, elle pourrait être envisagée. Mais la liaison électrique va encore une fois défigurer le paysage. Donc tout ce qui est acceptable à l'intérieur de l'enclos ou de la ZIP l'est beaucoup moins quand on en sort. Quand on en sort, on vit avec les gens. Et évidemment, La Crau n'a pas envie d'être traversée par une ligne aérienne. Fos-sur-Mer n'a pas envie d'être traversée par une nouvelle ligne aérienne et tout ça rend finalement le projet quasiment inacceptable. Le projet, les projets, j'entends et c'est vraiment dommage.

Encore une fois, il faut savoir organiser les choses, planifier les choses, anticiper pour arriver à un résultat différent de celui auquel on va arriver maintenant. Merci. »

Claude Chardonnet : « C'est un accent fort qui est mis sur une interpellation de ceux qui ont entre leurs mains les problématiques d'accès routier, ferroviaire, électrique, etc.

Monsieur Coppey. Ça n'appelle pas forcément de réponse là maintenant, encore que peut-être que les partenaires qui sont présents pourront dire un mot. »

Stéphane Coppey : « Merci beaucoup, en tout cas pour les questions qui viennent d'être posées à l'instant et notamment celle sur l'hydrogène blanc qui est effectivement un article qui m'avait frappé cette semaine.

Vous avez bien fait, monsieur, de rappeler les ordres de grandeur. Là, vous proposez de fabriquer pas tout à fait 0,1 million de tonnes et vous venez d'évoquer un gisement de 46 millions de tonnes. C'est bien ça ? Ça permet de bien resituer quand même le débat pour fabriquer un peu moins de 0,1 million de tonnes. On aurait droit donc, selon vous, à une ligne à très haute tension qui traverse la Crau. On aurait droit à un ou deux réacteurs nucléaires et je passe sur le reste.

Je crois qu'il faut vraiment se poser deux minutes. Donc ça me fait rebondir à nouveau sur mon intervention par rapport à cette question d'accélération un peu délirante de l'émergence de ces projets, des concertations, etc.

Ne brûlons pas les étapes. Vous êtes pressés, c'est normal, vous défendez votre projet par rapport à l'hydrogène blanc. C'est normal, vous êtes un industriel. Il y a 7 milliards sur la table, donc c'est au premier qui ira les chercher. On a bien compris tout ça.

Mais c'est quand même fondamentalement important de savoir où on va. Et je pense que cette question dépasse très largement le débat qu'on peut avoir ce soir.

Deuxième question, c'est la question qui vient d'être à nouveau reposée, la question de la cohérence des dates. On vous a déjà alerté là-dessus, ce n'est peut-être pas ressorti tout à fait correctement dans le bilan tout à l'heure. Vous avez un projet dont l'émergence est 2028-2030 selon vos phases, de souvenir. Or, on sait que, de toute façon, l'énergie vous ne l'aurez pas avant minimum 2035, qu'elle soit nucléaire, qu'elle soit photovoltaïque, qu'elle soit éolienne, etc. Alors peut-être que vous envisagez d'aller acheter en Allemagne votre énergie, c'est vrai qu'on a des réseaux interconnectés d'électricité en France. Mais il y a quand même une incohérence.

Et puis excusez-moi, mais bon, il y a eu deux ou trois interventions ce soir sur le sujet. Je pensais qu'on aurait évité ça ce soir mais puisqu'on les a, je remettrai mon grain de sel sur le sujet. Il y a peut-être des tracés de routes qui ont été faits il y a 40, 50 ou 60 ans. Je vais vous en citer un. Il a été fait en 1933, c'est la L2 à Marseille. On a mis 80 ans à la réaliser. Le résultat, pour ceux qui connaissaient Marseille il y a encore quelques années, on avait certes un certain nombre de voiries qui étaient un peu encombrées le matin, le soir, etc. Eh bien, figurez-vous qu'aujourd'hui, ces voiries sont toujours un peu encombrées le matin, le soir, etc. Et en plus de ça, maintenant, on a 120 000 voitures par jour qui circulent sur la L2, qui polluent les quartiers et quand elle est fermée le soir, on envoie ces 120 000 ou en tout cas le trafic nocturne dans les quartiers etc. Est-ce que c'est ça qu'on a envie sur notre territoire ? Donc moi, je me dis qu'à un moment donné...

(Bruits dans la salle)

Stéphane Coppey : « Oui monsieur Moutet, je vous ai écouté poliment. Eh bien vous allez m'écouter poliment. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Messieurs. »

(Bruits dans la salle)

Stéphane Coppey : « Eh bien vous sortez, monsieur, sortez ! »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Messieurs, s'il vous plait messieurs ! »

Stéphane Coppey : « Donc il y a des projets qui avaient un sens à une époque.

Il y a eu trois interventions. Je ne partage pas et je ne suis pas seul à ne pas partager cette vision des choses à faire. »

(Bruits dans la salle)

Stéphane Coppey : « Alors je termine. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Allez-y monsieur Coppey. »

Stéphane Coppey : « Il y a des sujets qu'il faut savoir reposer calmement dans le temps. Aujourd'hui, ce qui nous préoccupe et ce qui nous préoccupe ce soir, c'est la décarbonation et pas seulement la décarbonation de l'industrie, c'est la décarbonation de nos sociétés, c'est la question du réchauffement climatique, c'est la question des gaz à effet de serre, c'est la question de la pollution. Toutes ces questions, effectivement, elles sont posées globalement. J'ai parlé tout à l'heure de modèle de société par rapport à l'utilisation de l'hydrogène. Le modèle de société, c'est aussi de savoir comment, aujourd'hui, il faut remettre à plat un certain nombre de projets.

Donc on a aujourd'hui, et je m'en réjouis des discussions avec les services de l'État, avec les services du Département. Je fais partie de ceux, y compris parmi mes amis, qui pensent que, y compris sur la liaison Fos – Salon, il y a des choses à faire. »

Claude Chardonnet : « Ça, je pense qu'on a fait le tour. »

Stéphane Coppey : « Simplement, arrêtons ces discours. Il faut des autoroutes à droite, à gauche, au milieu, etc. Si c'est ça, c'est ridicule. Ces projets, il faut les annuler tout de suite si ça doit nous amener à ça. »

Claude Chardonnet : « Monsieur Coppey. On conclut et on a entendu que vous êtes plusieurs à dire en effet que ce projet, comme les autres projets Carbon, GravitHy, ne doivent pas être jugés à l'aune de leur seul et unique périmètre, mais doivent être évalués à l'aune d'un périmètre plus large qui est celui du territoire dans son ensemble et des aménités que permet ou pas le territoire. Voilà, je pense que ça, c'est bien entendu.

Les maîtres d'ouvrage, je pense, ont aussi entendu qu'une partie des réponses, je vais vous donner la parole, ne relève pas, comme vous l'avez très justement dit, de la réunion de ce soir et de ceux qui sont présents ce soir en tribune. L'État doit avoir les oreilles qui bourdonnent, de toute façon aussi.

Donc je propose qu'on se dise collectivement que ce qui vient d'être dit a été très très bien dit par monsieur Claret tout à l'heure, monsieur Coppey, monsieur Moutet, avant. Il y a des sujets qui doivent être regardés, qui sont très vieux, très anciens et qui, à la faveur de cette nouvelle dynamique, doivent être remis sur la table et sur le haut de la pile. On l'a bien entendu ce soir.

C'est un peu dommage d'en arriver à cette agressivité. Je vous propose que les maîtres d'ouvrage ne prennent pas la parole là, maintenant, là-dessus, sauf si vous le souhaitez... Alors allez-y ! »

Intervenant non-identifié : « Moi, je veux juste quand même dire un point. On a juste oublié l'urgence climatique parce que la planète brûle. Dans vos propos, monsieur, vous parlez de l'urgence climatique. Vous dites il ne faut pas faire le projet, il faut attendre l'hydrogène blanc, mais on a aucune assurance aujourd'hui que l'hydrogène blanc va marcher... »

(Bruits dans la salle)

Intervenant non-identifié : « ... En tout cas, plus que l'hydrogène blanc et de toute façon juste dire que vos propos sont totalement contradictoires, mais vous en êtes responsable et c'est votre droit. Merci. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Elisabeth Limagne... Chut. S'il vous plaît... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Bon, bon... Est-ce que ceux qui ont envie de... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Messieurs, messieurs, messieurs, monsieur Moutet, monsieur le Maire, monsieur Coppey, s'il vous plaît, on va laisser Madame Limagne... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « La République reste calme. La République reste calme. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : Monsieur Coppey, monsieur Coppey. Monsieur le Maire, s'il vous plaît, s'il vous plaît, on ne va pas avancer... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Mais personne n'a dit qu'il représentait... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Monsieur le Maire, Monsieur le Maire... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « On arrête les noms d'oiseaux. Monsieur Martinez et Madame Limagne... Non, Monsieur Martinez, vous êtes intervenu, Madame Limagne ? »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Est-ce que vous êtes intéressé, est-ce que vous êtes... Non mais attendez. Non mais s'il vous plaît. S'il vous plaît quand même, ce n'est pas très digne de l'accueil que vous nous réservez ici. Du temps, du temps, du temps que vous consacrez, chacun, à cette réunion. Mais on a bien compris les limites. Chut... Madame... »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Peu importe, peu importe... Allez. »

(Bruits dans la salle)

Claude Chardonnet : « Elisabeth Limagne, RTE, puisque RTE a été interpellé. »

Elisabeth Limagne : « Oui, merci, Madame, pour votre intervention, parce que ça va me permettre de rebondir sur un mot important que vous venez de citer. C'est le mot sobriété. Alors je vais réagir aussi à l'intervention de monsieur Meunier et de monsieur Coppey en même temps, mais sur le mot sobriété, c'est un mot qui n'est pas tabou chez nous, en tout cas RTE que je représente ce soir. C'est un mot qui est même très important parce que c'est aussi des choses qu'on va mettre en avant pour lutter contre ce réchauffement climatique, etc. Donc il n'y a pas l'idée de consommer toujours plus, voilà, ce n'est pas ça qui nous guide. Mais il y a bien cette idée aussi de consommer mieux et consommer efficacement. Donc ça, c'est un point clé. La sobriété, ce n'est pas un mot interdit, c'est un mot sur lequel il faut vraiment, il faut garder ce mot à l'esprit. Je tiens à le préciser. En tout cas, pour RTE, c'est impératif. Donc on parlait de réchauffement climatique, de transition énergétique, c'est bien notre sujet ce soir et c'est bien nous aussi ce qu'on veut faire chez RTE. Sauf erreur de ma part, vous »

n'étaient pas présent, je crois, Monsieur Coppey, à la réunion électricité. On a développé énormément ce sujet et notamment, là je réagis aussi à la remarque Monsieur Meunier, mais sur le fait que la liaison électrique 400 000 volts qu'on aimerait mettre en place est vraiment indispensable, mais pour toute la région, toute la région PACA et donc ça c'est important et je reviendrai dessus quand ce sera mon temps de parole. Et juste une remarque qui a été émise aussi sur le fait que l'énergie ne serait pas disponible avant 2035 pour H2V. Ce n'est pas tout à fait exact. Là aussi, je pourrais vous donner, ne serait-ce que pour l'année 2022, on a accueilli 5 GW d'ENR juste sur l'année 2022 et c'est une dynamique qui va continuer sur les années à venir. C'est juste pour les énergies renouvelables. Donc voilà, en tous cas, l'énergie sera bien là à date pour H2V, c'était ma précision. »

(Applaudissements pour Madame Limagne)

Claude Chardonnet : « Allez-y, François Guillermet. »

François Guillermet : « Sur les portes ouvertes, là, je vais plaider coupable. Donc effectivement, on a ouvert les portes, parce qu'il faisait très bon. Et je pense que c'est aussi encore une fois une illustration du changement climatique. Bon, voilà, donc je ferme la parenthèse.

Je voulais revenir également sur le fait qu'on a eu une audition du SPPPI où il y avait un représentant de FNE qui a tenu à mentionner explicitement, et c'est au compte-rendu du SPPPI que le FNE, au niveau national, était favorable à l'hydrogène vert. Voilà, donc je pense qu'il faut bien remettre en perspective la nécessité de développer certaines solutions pour certains usages. Encore une fois, nous n'avons jamais dit que l'hydrogène était la solution à tout, jamais. Nous n'avons jamais dit que nous ferions des explosifs ou de l'engrais. Je pense que ça aussi, je pense que voilà. Mais par contre, ce qui est certain, c'est que le projet, et là pour le coup et on y reviendra tout à l'heure, les échanges, qu'on a eus avec vous, nous ont confortés dans l'idée qu'il répondait à une véritable nécessité pour certains usages de la zone. »

Claude Chardonnet : « Merci. Donc si vous voulez bien, on va. Est-ce que ça apporte des éléments complémentaires ? Alors, allez-y tous les deux, monsieur Claret et puis monsieur Dalcol, et puis après on va passer aux enseignements tirés par les maîtres d'ouvrage qui vous feront réagir, j'en suis sûre. »

Christophe Claret : « Merci madame pour me redonner la parole. Moi, je partage ce que monsieur Coppey dit sur des choses (...) sur l'environnement. Sauf qu'on vit dans une économie mondialisée, capitaliste. Et si à un moment donné, on ne crée pas les infrastructures pour, les autres à côté vont le faire. Et pourtant mon organisation, que je dirige, on est 2 000, on lutte contre le capitalisme, contre tous les minéraux qu'on va piller en Afrique, contre ci, contre ça. Mais ça, c'est très politique. Voilà, ça, c'est une philosophie politique que chacun a, les uns les autres. Sauf ce qui se passe dans la réalité des choses, si H2V ne se fait à Fos, ça va se faire à Barcelone. Si Carbon, ça ne se fait pas à Fos, ça va se faire en Italie ou je ne sais où. Et ainsi de suite. Et nous, on prône quand même la réindustrialisation de la France et les emplois qui vont avec, industriels bien entendu. Après qu'on parle la compétitivité des ports, puisque ça s'implante sur un port, Barcelone font des trains qui rentrent dans l'hinterland français, de Lyon, maintenant Bordeaux, Toulouse et c'est tout récent. Il va y avoir la liaison

fret Lyon-Turin où les ports de Gênes, Trieste vont venir prendre notre hinterland français. Soit on parle de souveraineté nationale, pour avoir, pour être compétitifs au niveau français et avoir le rail, la route et le fleuve, les trois reports mondiaux de haut niveau, sinon on n'y arrivera pas. Il y en a tellement de positions antagonistes depuis des années, qu'en France rien n'avance. Rien n'avance. Et bien entendu, c'est le chômage, c'est la drogue, c'est ci, c'est mi, c'est là. Et puis à Marseille, c'est sûr, ils se tirent dessus tous les jours parce que dans les cités, eux aussi, ils veulent manger. Voilà, à un moment donné, soit on développe un bon coup, mais tout le monde y met du sien, y compris l'État, parce que l'État a un rôle central. Après l'histoire de la L2, pas la L2, je ne sais pas. Je ne suis pas Marseillais, je suis de la réserve indienne aussi, mais on veut travailler et réindustrialiser notre pays, parce qu'après on peut dire on ne veut pas d'industrie, mais il faut juste répondre de quoi on vit après. »

Claude Chardonnet : « Donc c'est une question qui est clairement posée. En tout cas, elle vient compléter, appuyer sur ces enjeux-là. Monsieur Dalcol, je ne pense pas que ça appelle de commentaire la position qui vient d'être rappelée, argumentée par monsieur Claret. »

Gilbert Dalcol : « Ça, c'est la mondialisation qu'on a voulue, avec la concurrence, l'ultralibéral, voilà où on en est. J'avais posé une question lors d'une précédente réunion concernant les tonnages que vous produisez, combien ça correspondait en mètre cube, et on n'a pas eu la réponse. »

Claude Chardonnet : « Là on est sur du pointu. Tonnage mètres cube. Est ce qu'on peut... »

François Guillermet : « De mémoire, je crois que le facteur c'est 0,80. »

Gilbert Dalcol : « 0,71. »

François Guillermet : « Donc, vous avez la réponse. »

Gilbert Dalcol : « Vous deviez nous apporter la réponse, vous ne l'avez pas fait. »

Claude Chardonnet : « Donc, on va vérifier ça. Si vous en êtes d'accord, et après, en effet, ces sujets centraux rappelés, argumentés avec force par les uns et les autres qui viennent, comment dire, donner encore plus de vigueur aux échanges qui ont eu lieu, qui se sont tenus dans ces réunions, je vous propose maintenant que l'on passe la parole, dans cette troisième partie, aux premiers enseignements, encore une fois toujours à chaud et qui vont s'enrichir ensuite du bilan des garants et puis du résultat de cette réunion aussi, par les maîtres d'ouvrage H2V et RTE. Donc je vous apporte la zapette. »

François Guillermet : « Bon, je ne vais pas revenir sur les enseignements sur le dispositif. Voilà, à titre personnel, je voudrais remercier les personnes qui y ont participé. Je pense qu'on a eu des débats avec parfois des sujets très pointus et puis des sujets beaucoup plus

quasiment philosophiques, comme aujourd'hui. Mais globalement, effectivement, on a vraiment compté sur une très bonne participation sur ces réunions.

Un petit mot spécifique. On avait un représentant du lycée professionnel de Port-de-Bouc qui était là et qui vient de partir, on a eu aussi des très bons accueils auprès des jeunes, à la Mission locale aussi. Donc c'était un vrai plaisir d'échanger avec ces publics qui avaient des questions très, très terre-à-terre. Et donc après c'est vrai qu'effectivement, ça fait du bien aussi d'avoir des questions un peu terre-à-terre. Et puis voilà, globalement, sur la démarche, la concertation a été vraiment une occasion pour nous d'expliquer en détail le projet tout en étant le plus pédagogiques possible. Voilà donc je pense qu'on en a largement parlé. Je vais passer vite.

Globalement donc, encore une fois, la vraie synthèse, que l'on tire nous de ces échanges, c'est que l'on considère que ce projet, il est vraiment sur le fond, sur la production d'hydrogène, sur les besoins de cette production pour l'industrie, pour l'économie locale, le projet, il est véritablement conforté. Donc il y a effectivement des points d'attention sur les impacts sur l'environnement, sur le territoire et donc l'objectif, c'est de revenir plus tard. On détaillera toutes les modalités de la concertation continue, de revenir plus tard concernant les résultats spécifiques des études.

Voilà après, évidemment, une forte attente du territoire concernant l'amélioration des dessertes routières. C'est véritablement le point central de la discussion. Les premiers engagements, il y en a effectivement deux qui sont liés au sujet central de la mobilité. On nous a interpellés en particulier sur deux sujets, parce que je le redis, il y a des sujets qui sont véritablement de notre ressort et puis il y a des sujets qui sont à appréhender sur une maille plus globale. Donc, sur les sujets qui sont de notre ressort, on nous a interpellés plusieurs fois sur qu'est-ce que vous allez faire ? Qu'est-ce que vous allez proposer à vos salariés pour de la mobilité pour éviter que tout le monde vienne en voiture, vienne et reparte en voiture ? Donc là, ce que ce que l'on a proposé, c'est de coconstruire des plans de mobilité avec les salariés. Donc ne pas définir des solutions aujourd'hui, mais plutôt les coconstruire avec les salariés pour que ça ait véritablement un sens et que ce soit utile. On s'est également engagés à les anticiper. Pourquoi ? Parce que l'objectif, ce n'est pas de commencer à construire les solutions de mobilité au moment où ces salariés seront déjà là. Donc, dans la phase de construction du projet, de développement du projet, il y a cette anticipation, en lien également potentiellement aussi avec les autres porteurs de projet et puis avec les démarches qui sont mises en place sur l'ensemble de la zone.

Un deuxième point, c'est l'impact sur le trafic en phase de chantier et de travaux. Donc, les pistes que l'on a proposées, c'est un phasage du chantier, en fait, l'étalement des travaux qui permet d'éviter une concentration sur des pics aigus de trafic. Donc voilà, c'est le premier axe de travail. Et le deuxième axe de travail, c'est l'utilisation du fluvio-maritime. Donc l'utilisation notamment de quais qui pourraient être à proximité pour acheminer les matériaux, plutôt que par la route.

Troisième point, là, on sort de la problématique du trafic, sur la partie biodiversité. Nous avons été interpellés sur la compensation des hectares artificialisées ou des hectares avec la compensation des espèces protégées, que ce soit fait localement. Donc oui, on va regarder en priorité la compensation au niveau local, si c'est possible et on pense que c'est possible puisqu'on a déjà travaillé le sujet avec le port, on le fera dans l'enceinte du port. Voilà, je me tourne vers le représentant du port. »

Dernier point, et là on a commencé à le faire, je vous parlais tout à l'heure de la démarche qu'on a initiée avec le lycée professionnel de Port-de-Bouc, mais ce n'est qu'un exemple de ce que l'on souhaite mettre en œuvre dans le futur. C'est véritablement contribuer à être un acteur moteur de la construction d'une filière locale de l'hydrogène et une filière de compétences, avec les acteurs de formation locaux qui sont déjà très structurés. Donc l'enjeu, c'est de donner cette fameuse coloration hydrogène à l'ensemble du tissu qui existe déjà. »

Claude Chardonnet : « Merci et François Guillermet peut-être sur la suite. En particulier ce qui peut se passer jusqu'à l'enquête publique. Cela fait partie finalement des engagements que vous prenez. »

François Guillermet : « Je pense que ça a été évoqué brièvement dans le cadre du site internet. Effectivement, le site internet sera ouvert jusqu'à l'enquête publique et après. Les deux projets pour lesquels nous avons fait une concertation préalable à Dunkerque et en Normandie, si vous allez voir sur Internet, les sites sont toujours actifs, donc les informations seront bien disponibles. Notre objectif, notre volonté, c'est véritablement de continuer le dialogue. Et comment ? On a bien entendu qu'il y avait une véritable volonté de dialogue au niveau du territoire, une richesse. Néanmoins, il ne faut pas non plus aller trop loin et saturer l'espace de réunions. Il faut trouver le bon équilibre. C'est quelque chose qui va se construire au fur et à mesure. Les modalités que l'on propose à ce stade : maintien et mise à jour du site internet jusqu'à l'enquête publique au moins, avec des communications aux collectivités et au public sur les évolutions du projet. On peut par exemple penser à une newsletter pourrait être transmise aux personnes qui ont laissé leurs coordonnées dans le cadre des réunions de concertation. Ce sont des modalités qui seront mises en place dans le prolongement de ce que l'on a fait lors de la concertation. Et ensuite on va également continuer des rencontres avec le public. Et là, le sujet, je le répète, c'est comment on se coordonne avec les instances qui existent déjà. Donc on a le SPPPI qui est représenté aujourd'hui, le Lab territorial, sous l'égide de Monsieur le sous-préfet, dont la vocation est, si j'ai bien compris, d'être perpétuée. Après, il faut que l'on arrive à déterminer des modalités de réunions thématiques ou sur le projet qui se fassent véritablement en synergie avec les démarches de concertations futures, sachant qu'on en a également parlé. Il y a également le débat de zone qui se profile. Donc notre objectif, c'est de continuer les réunions et de s'inscrire dans le mouvement global. »

Claude Chardonnet : « Merci, merci à tous les deux. Est-ce que ces interventions appellent des réactions ? Alors on va peut-être donner la parole. Allez-y, Monsieur en rouge qui n'est pas encore intervenu ; et puis le monsieur ensuite. »

Jean-Marc Mauchauffée : « Bonsoir Jean-Marc Mauchauffée, Génération écologie Bouches du Rhône et je suis martégale. Je ne suis pas marseillais mais martégal, mais je respecte tout autant les Marseillais. Une première remarque sur votre proposition d'avoir des compensations sur les zones artificialisées en proximité sur le territoire du Grand Port de Marseille / Fos. Cette proposition que je trouve très intéressante, c'est une question qui avait été posée lors d'une des réunions. Mais la question subsidiaire, c'est est-ce que les autres projets s'engagent de la même façon pour la compensation des zones artificialisées sur un périmètre de proximité ? N'allons pas chercher des compensations financières ailleurs ou des zones extérieures à la zone de Fos sur Mer. Restons à proximité aussi pour les autres projets. C'est donc une remarque pas forcément pour vous H2V, mais pour l'ensemble des projets. Je pense que c'est important que cet engagement soit mutualisé sur l'ensemble des projets. Deuxième chose, c'est plutôt une remarque par rapport à la ligne 400 000. Je pense que c'est très certainement au-delà du problème des transports routiers qui sont à mon avis comme une épée de Damoclès au-dessus du rythme de vie des gens qui habitent ici. Je pense que la ligne 400 000, c'est un peu le cordon ombilical de l'ensemble du projet. Or, si on regarde bien les capacités à réaliser cette ligne de plus de 60 kilomètres par rapport au passé de la région PACA sur ce genre de développement de lignes, je cite et j'ai déjà cité lors de la réunion sur Électricité la ligne de Boutre – Broc-Carros qui était de passage de 225 000 à 400 000 pour alimenter le

pays niçois, pour éviter qu'il soit dans un black-out, éventuellement. Cette ligne-là n'est jamais passée à 400 000 volts, parce que les oppositions se sont fait très fortement ressentir. Ressenti dans les villes, mais aussi dans les communes, dans les associations, dans les parcs naturels. Donc là, il y a un réel risque, je pense, pour l'ensemble des projets. C'est un risque exogène. Mais ça a déjà été dit tout à l'heure. Dès qu'on sort du périmètre du projet, alors là, les risques deviennent importants et mettent en cause l'ensemble des projets qui sont évoqués aujourd'hui depuis maintenant deux mois et de ceux qui vont encore arriver. Je pense que là, il y a une grande méfiance à avoir sur la réalisation de ces projets, du fait justement de ce cordon ombilical qui risque de ne pas être au rendez-vous. »

Claude Chardonnet : « J'invite les maîtres d'ouvrage à commenter, mais c'est une alerte, c'est un rappel de mémoire que vous n'allez pas pouvoir la maintenant traiter en un tour de main. Voilà. »

Elisabeth Limagne : « Non, effectivement, c'est très juste. Cette liaison n'a pas vu le jour et était sur la table effectivement. Pour autant, les enjeux qui y étaient associés sont incommensurablement différents de ceux qu'on a aujourd'hui devant nous. Aujourd'hui, on parle d'une liaison qui est vraiment indispensable à deux titres. Déjà pour la décarbonation de la région, l'accueil de l'électrification massive qui arrive et pour sécuriser la région. Donc il y a un double effet. Cette ligne elle est indispensable à plusieurs titres en fait. Donc effectivement, si elle ne se fait pas, les conséquences seront malheureusement très négatives. Et ça, c'est important de l'avoir à l'esprit. Donc oui, il y a des enjeux environnementaux et je peux vous assurer que RTE, on a aussi une conscience environnementale forte. D'ailleurs, on suit une logique qui est la logique ERC : éviter, réduire, compenser. Si on peut éviter des zones particulièrement sensibles, on le fera évidemment, soyez-en certains. Mais ce que je peux vous dire ce soir, c'est que cette liaison est indispensable pour la région. »

Claude Chardonnet : « Alors on va laisser la parole au monsieur devant qui s'était manifesté et qui ne s'est pas encore exprimé. »

Bernard Nicolini : « Bonsoir, Bernard Nicolini, je préside la coordination des associations de l'Étang Marin, association environnementale de portée régionale, et je participe également au laboratoire territorial industrie Fos-Berre. Alors, on arrive à la fin de cette concertation publique et on va essayer de nous apporter, de vous apporter nos conclusions qui, j'espère, vous sauront gré. Toutefois, sans vous faire part également de nos inquiétudes. Tout d'abord, nous voudrions remercier l'industriel d'avoir choisi notre région pour implanter votre usine et faire vivre votre site. Et je vous dirai de suite que nous ne sommes pas très inquiets sur le fonctionnement de votre site parce que des industriels, vous êtes des sachants, des gens raisonnables qui savent faire. Par contre, là où nous sommes très inquiets, c'est pour arriver à cette construction. Car c'est bien de parler des risques éventuels que va générer cette nouvelle usine, mais encore faut-il arriver à la construire. Or, on sait aujourd'hui que ce n'est pas gagné, malheureusement. Donc, on sait que ce n'est pas gagné et on sait que vous allez être confrontés, ça a été dit maintes fois et je ne reviendrai pas sur les propos très pertinent de Daniel Moutet tout à l'heure, on sait que ça va être très fortement impacté par la circulation existante des gens, mais la construction des autres sites également qui vont se cumuler. Donc ça, c'est notre première inquiétude. La deuxième, c'est que nous aimerions vous entendre dire que oui, vous êtes une usine Seveso supplémentaire et que oui, vous allez apporter une pollution additionnelle parce que ça, c'est ce que veulent entendre les populations. Alors,

pollution additionnelle, certes, mesurée, peut-être pourrez-vous nous en donner les effets, mais certainement aussi compensée par la production de l'hydrogène vert puisque cet hydrogène vert va servir, devrait servir à la décarbonation des sites existants déjà. Donc il me semble intéressant de faire un bilan, un bilan des nuisances contrecarrée par un bilan de progrès. Je pense que c'est ce qu'attendent les populations. Alors bien évidemment à l'industriel, je veux associer RTE, partenaire indispensable, vous l'avez dit, vous l'avez démontré. Et dire deux mots sur cette ligne de 400 000 volts : je crois qu'à un moment donné, il faudra se poser les bonnes questions. C'est-à-dire : on veut décarboner, ou on ne veut pas. Si on veut décarboner, la ligne 400 000 volts s'impose à nous, c'est une évidence. Alors, nous sommes des grands garçons, a priori intelligents, mettons-nous autour de la table et essayons d'étudier le tracé qui pénalisera le moins les territoires à traverser. On sait que ça les pénalisera, on le sait. Mais essayons de faire en sorte de choisir le trajet le plus optimisé. Ensuite, il est certain aussi que par rapport à ces pollutions additionnelles, vous allez être en mesure aussi de perfectionner votre process. On est au début donc le process n'est pas forcément bien figé, c'est ce que vous nous avez expliqué. Et donc on peut avoir quelques surprises à ce niveau-là. Nous vous demandons d'avoir la franchise et la transparence, d'afficher ce qui exactement va se produire et également de faire ce fameux bilan des plus et des moins. Voilà ce que je voulais dire à propos de ce projet. Je vous en remercie. »

Claude Chardonnet : « Merci monsieur Nicolini. Allez-y, les maîtres d'ouvrage, si vous souhaitez apporter les premiers éléments. »

François Guillermet : « Merci monsieur Nicolini pour cette synthèse. On est complètement en phase avec ce que vous avez dit. Quelque part, l'ensemble de l'exercice qu'on a fait, c'est de faire les plus et les moins. Donc on espère, et je crois que monsieur le garant, son rôle, c'était de bien vérifier ça, c'est qu'on est fait l'état des lieux, des plus et des moins, avec toute la transparence qui est requise dans cet exercice. Dans les plus, ce que l'on a mentionné, c'est véritablement le cœur même du projet, c'est la décarbonation. Et on a également donné des éléments pour démontrer que décarbonation va de pair avec dépollution, qui est un sujet important sur la zone. L'autre point important, c'est l'impact économique avec le développement de nouvelles filières qui prendront le relais de filières existantes dans les mois à venir. Ce que nous avons décrit, ce sont les impacts environnementaux de notre projet sur tous les sujets : la biodiversité, la consommation électrique, la consommation en eau. Mais nous avons aussi véritablement proposé des solutions pour diminuer au maximum nos impacts. Vous l'avez aussi très bien dit, c'était un exercice initial qui a vocation à se perpétuer jusqu'à l'enquête publique et après. Effectivement, notre engagement c'est de revenir vers vous sur certains sujets ou sur le projet dans sa globalité, pour faire la synthèse des évolutions et pour vous apporter les réponses que vous n'avez pas eu sur certains sujets qui seront précisés dans le cadre des futures études et ensuite l'enquête publique, les autorisations administratives sur un projet qui sera figé. Et là, vous aurez véritablement, dans le cadre de l'étude d'impact, une analyse précise des plus et des moins. »

Claude Chardonnet : « Alors on a monsieur Moutet, monsieur Meunier, monsieur Dalcol, monsieur Claret. »

Daniel Moutet : Merci. Je ne comprends pas les terrains, les zones qu'il y a de compensation sur les terrains où vont être construites les industries. Je ne comprends pas ça. Il faudra m'expliquer, parce que ce sont des terrains industriels qui ont été, dans les années 70,

comblés, parce qu'avant c'était que du sable, ça a été comblé par le dragage des darses et je ne comprends pas qu'il puisse y avoir des terrains de compensation là. Où sont les études ? Ce sont des terrains industriels. On irait implanter une usine comme ça dans le cœur des Cévennes : oui, je comprends. Mais là, je ne vois pas. Alors expliquez-moi pourquoi vous avez des compensations à faire ? J'aimerais ces explications-là.

Claude Chardonnet : « Effectivement, c'est vraiment très important. Ça nécessiterait des développements. Je vous propose la chose suivante, c'est que dans un premier temps, H2V peut dire comment on arrive à déterminer qu'il faut une compensation, l'étude d'impact... ce cheminement-là : éviter, réduire, compenser. Et puis, peut être tout à l'heure, dans l'intervention du directeur général adjoint du Grand port maritime, on pourra revenir en effet sur ce sujet. »

François Guillermet : « Le cadre est précisément posé par la réglementation. On a des dialogues avec l'administration sur ce sujet. On a expliqué lors de la réunion sur l'impact environnemental qu'il y avait des sujets environnementaux qui étaient réels, notamment sur deux espèces protégées : d'un côté les myosotis et de l'autre côté, les saladelles. On va mettre en place des mesures d'évitement. Et puis, lorsque ce n'est pas possible, de la compensation. Il y a un sujet en particulier : la compensation sur les zones humides, c'est un critère d'espèce. Dès lors que l'on a des tamaris, des peupliers, il y a une obligation « noire ». On est obligé de compenser. On travaille sur ce sujet-là avec les services de l'État. Je crois que c'est tout ce que l'on peut vous dire sur ce sujet. »

Claude Chardonnet : « Vous êtes en train de dire que la nature a repris ses droits sur des terrains, on y reviendra tout à l'heure en conclusion. Donc on avait dit, monsieur Meunier, monsieur Dalcol, monsieur Claret. »

Romuald Meunier : « Merci. J'aimerais aussi revenir sur la compensation, la séquence ERC. Tout d'abord sur le fait qu'il y ait des compensations à apporter sur l'implantation des projets à cet endroit-là. Il y a des études qui ont été faites par le GPMM d'abord, qui ont montré qu'il y avait certains enjeux et puis des études qui ont été faites aussi par le porteur de projet qui a démontré aussi certains enjeux qui sont plutôt moyens compte tenu de la situation. Le fait est qu'il y aura une compensation à faire. Mais là où je voudrais revenir sur cette compensation c'est sur la manière que vous avez eu de la présenter. Vous avez dit des compensations sur la zone verte du GPMM et j'aimerais que vous compreniez bien que notre souhait, dans notre association, n'est pas que ce soit dans la zone verte du GPMM, c'est dans la zone verte du GPMM bassin Ouest et particulièrement Fos. Le GPMM est étendu entre les bassins Est et les bassins Ouest. Les bassins Ouest eux-mêmes vont de Lavéra à Fos-sur-Mer. Ce que nous souhaitons, c'est que lorsqu'il y a une compensation, elle soit faite pour le territoire qui accueille le projet et pas éloigné, par exemple à Marseille ou ailleurs. Je n'ai rien contre les Marseillais, bien entendu, mais je souhaite que les compensations viennent sur le territoire d'implantation du projet, vraiment très localement. Ensuite, je voulais rebondir sur la présentation de madame Limagne sur cette ligne de 400 000 volts. On le sait, elle va poser des problèmes et il faudrait en discuter le plus tôt possible. Jusqu'à présent, on a entendu beaucoup de choses. On a vu votre document d'aires d'étude et il n'apporte pour l'instant pas de réponse, sauf à savoir que vous n'envisagez rien d'autre que de faire une ligne aérienne. Et c'est dramatique. C'est comme si vous mettiez pour alimenter votre Hi-Fi, votre rallonge électrique en plein milieu du salon et pour alimenter le frigidaire, vous faites passer un fil électrique au milieu de là où vous

passer tous les jours. C'est inacceptable. Il y a sûrement d'autres solutions. Je vous ai posé la question la dernière fois lors de la réunion spécifique RTE : pourquoi ne pas faire un double ou un triple de 225 000 volts puisque vous êtes capable de l'enterrer ? Vous nous avez fait une réponse qui ne nous satisfait pas parce que nous espérons que, en un demi-siècle, nos ingénieurs soient capables de faire mieux que ce qu'ils ont fait il y a 50 ans. Et en l'occurrence, vous nous présentez, rien d'autre. Donc il va falloir vraiment se mettre autour de la table pour trouver une solution. Il y en a d'autres, par exemple la liaison Fos-Salon. Cette liaison, elle envisage de réaménager des routes existantes, non pas de créer des autoroutes, mais de réaménager des routes existantes. Et il serait peut-être possible de faire passer en souterrain lors de cet aménagement, cette liaison électrique. Il y a des possibilités, mais il faut en discuter le plus tôt possible parce que sinon on arrive à des incohérences. L'incohérence que l'on a vu il y a quelques jours sur encore une fois la liaison Fos-Salon, c'est envisager de faire deux fois une voie, ce qui empêche forcément de mettre des bus à haute qualité de service pour les transports des gens qui vont venir travailler chez nous, c'est impensable. Ça nous paraît tellement de bon sens de discuter de tout ça avant de prendre des décisions comme celle que vous prenez de faire une liaison électrique aérienne sur 60 kilomètres, que vraiment il faut qu'on se mette autour de la table. Merci. »

Claude Chardonnet : « Donc c'est un appel aussi pour le futur. Dans les semaines qui viennent, le mois de janvier, on ne va pas là non plus instruire le sujet ce soir. »

Elisabeth Limagne : « Oui, tout à fait. Merci monsieur Meunier pour votre question, réponse, remarque... Il y a un peu de tout ça dans vos propos. Donc effectivement, il y a plusieurs choses que vous soulevez. Le premier, c'est effectivement un débat qui va démarrer début 2024 et on vous a lancé une invitation ce soir. On vous a redonné le planning : dès février, on vous invite à venir évoquer vos propositions d'alternatives. Simplement, sans trahir de secrets, on a effectivement étudié au maximum les alternatives. Vous vous doutez bien que RTE ne sort pas des lignes 400 000 volts de son chapeau tous les quatre matins. Ce sont des décisions qui sont mûrement réfléchies, pesées, et cetera. Des impératifs de délais très courts aussi, qui sont mis sur la table. On a évoqué des délais à 2028 : c'est très court pour des projets de cette envergure. Au-delà de sa faisabilité technique, le souterrain ne nous permettrait pas de tenir cet enjeu de délai, ça, c'est un point qu'il faut quand même avoir à l'esprit. Mais dans tous les cas, on a fait un peu court sur le sujet le 7 décembre, je m'en excuse, mais parce qu'effectivement ce n'était pas l'objet de la concertation de ce nouvel axe. Mais on a bien en tête d'évoquer tous les sujets d'alternatives, tous les scénarios que RTE a étudiés déjà. On en parlera au moment de la concertation dédiée à ce projet-là. »

François Guillermet : « Précision sur la compensation : on fonctionne par cercles concentriques. C'est-à-dire : on va essayer de compenser le plus proche de la parcelle. Simplement les parcelles qui sont éligibles et la compensation doivent quand même être plutôt favorable en termes de sols. Le principe, c'est que, par exemple, on va replanter des espèces là où elles ont des chances de vivre. Sinon, ça ne sert à rien de faire de la compensation. Donc oui, on va compenser le plus proche possible à Fos-sur-Mer, en priorité, dans la limite de ce que les sols nous permettent. »

Claude Chardonnet : « Monsieur Dalcol. »

Gilbert Dalcol : « Gilbert Dalcol, MCTB. Question sur la compensation. Vous allez peut-être rire de moi. En ce qui concerne RTE, la ligne qui passe sur Fos, donc aux arènes, je vous avais fait part le 7 décembre de ce problème. À l'époque, j'étais dans l'opposition. On avait demandé à plusieurs reprises que cette ligne de 225 000 soit enfouie. Donc vous allez passer à 400 000. Vous nous avez dit que ce 400 000 ce n'était pas faisable. Je vous ai répondu : oui, c'est faisable, il y a des pays qui le font. On parle de compensation pour la nature, pour la biodiversité, les plantes, patati patata. Mais on ne parle jamais de compensation pour l'air que nous respirons et des nuisances que nous subissons. Ça, c'est très important. Ces malheureux, les écolos je ne les vois pas mais ce n'est pas ce problème. Nous, les citoyens de France, comme disait Daniel Moutet tout à l'heure, on se prend toutes les pollutions des transports, des véhicules des particuliers, des poids lourds. On se prend la 125 qui nous passe sur la tête en continu. Je réitère à chaque fois ces mêmes propos. Esso ne nous a jamais autant pollué que depuis quelque temps entre le bruit, les odeurs de pétrole et tout ce qui s'ensuit. Donc on a toutes ces nuisances et personne ne s'en fait, alors que ça crée des maladies aux gens, des stress... On ne parle pas de financement, de compensation, il n'y a plus l'humain et c'est malheureux. Je vous soulève ce problème qui est réel et qui va s'amplifier avec toutes les industries qui vont se greffer aux pollutions déjà existantes. Qu'on le veuille ou pas, on va avoir une transition où les entreprises, les anciennes et les nouvelles, vont fonctionner en même temps. »

Claude Chardonnet : « Donc en fait, s'il y a une question que l'on peut poser après votre intervention c'est : est-ce que cette étude d'impact contient un volet sanitaire ? »

Gilbert Dalcol : « Juste un point, 100 mégawatts c'est l'équivalent de la production d'oxygène de 10 millions d'arbres. Voilà. »

Claude Chardonnet : « Est-ce que le volet sanitaire de l'étude d'impact est prévu ? Est-ce qu'il va permettre d'instruire, au moins en partie pour ce qui concerne le projet les préoccupations sur les rejets dans l'atmosphère et les éventuelles nuisances ? »

François Guillermet : « Oui. »

Claude Chardonnet : « Donc en fait, c'est prévu pour être mené avant l'enquête publique et être présenté dans le dossier d'enquête publique. C'est bien ça ? »

François Guillermet : « On avait discuté de ce sujet dans l'atelier sur les émissions atmosphériques. Donc dans l'étude d'impact, il y aura un volet sur l'impact sanitaire de l'installation. Il y aura des études de dispersion, et cetera, et cetera, donc c'est prévu. »

Claude Chardonnet : « Avec donc un rapport qui sera joint au dossier d'enquête publique qui sera consultable et peut être même avant la possibilité d'en discuter. C'est ça qu'on peut dire. Monsieur Claret. »

Christophe Claret : « On est boycotté la CGT, c'est comme ça, on passe en dernier. Sur les compensations, on ne comprend pas tout. Parce qu'on a un plan d'intérêt national, normalement. Et on parle d'une opération d'intérêt nationale pour la localité d'ici et tout ce qui arrive et on va compenser localement. Alors j'ai bien compris c'est en fonction des espèces. Bon, premièrement, qui va avoir la gestion des compensations : je ne comprends pas tout. Et si ça peut être la société de chasse du port de Bouc, ça nous arrange. Deuxième point, il y a ces nouveaux projets, mais il ne faut pas oublier la prochaine place stratégique du port qui va être élaborée pour les quatre / cinq prochaines années. Il y a d'autres choses aussi à artificialiser. On a quand même un distriport II à faire, ZSP2 et le 3XL et il ne faudrait pas que ça vienne se télescoper avec les compensations. Alors ça, je suis un peu limité dans les connaissances, mais il ne peut pas y avoir l'un et pas l'autre. Afin de réaliser du moins et que ça ne soit pas mis en opposition, c'est notre crainte. Et pour la suite des choses de Port de Bouc, si on peut avoir des compensations. »

Claude Chardonnet : « Je vous propose que cette question soit traitée dans l'intervention de monsieur Costantino. Donc là aussi, c'est bien noté puisque le port a été à plusieurs reprises sollicité pour apporter des éclaircissements sur la question de la gestion des compensations. Et vous rajoutez la question du cumul des compensations. Monsieur Meunier. »

Romuald Meunier : « Merci. L'intervention de monsieur Claret est très intéressante parce qu'elle soulève un point que nous avons soulevé lors d'une réunion à Port-Saint-Louis-du-Rhône justement sur les compensations et de quelle manière elles étaient réalisées. Donc la compensation, ce n'est pas toujours donner un terrain et faire en sorte qu'il ne soit pas construit plus tard d'activité industrielle dessus. C'est parfois aussi le remettre entre les mains de certaines associations ou certaines structures, Natura 2000 ou autres. Et en fait, d'une certaine manière, ça nous échappe parce que c'est donné à une gestion qui est nationale. Et à ce moment-là, Fos n'en bénéficie plus. Et donc c'est pour ça que nous avons insisté et que nous insisterons encore pour que les compensations soient strictement locales. Et pourquoi pas, l'Association des chasseurs de Fos-sur-Mer, bien entendu, car ils participent à la vie fosséenne. »

Claude Chardonnet : « Vous ramenez aussi l'enjeu de la gestion de ces compensations à l'échelle du territoire le plus proche et des acteurs concernés directement par ce territoire. Donc même suggestion que tout à l'heure, le directeur général adjoint du port peut s'exprimer sur ce sujet.

Est-ce que vous avez d'autres remarques, réactions suite aux interventions des maîtres d'ouvrage qui ont tiré leurs premiers enseignements, qui ont pris des engagements, qui en prendront peut-être d'autres par la suite à l'aune du bilan des garants.

Si ça n'est pas le cas, j'invite les partenaires du projet à s'exprimer sur ce qu'ils ont eux aussi entendu, retenu ce qu'ils tirent finalement de cette concertation. Les partenaires : Rémi Costantino, le Grand port maritime de Marseille qui va dans un premier temps ouvrir cette séquence de retour sur la concertation. Nous aurons également messieurs Gournès et Gazay qui sont là. Puis nous aurons l'État représenté par Monsieur le sous-préfet, Régis Passerieux qui est là également pour apporter leurs témoignages et leurs premiers enseignements sur les échanges.

Donc Rémi Costantino, je vous propose d'intervenir. »

Rémi Costantino : « Bonsoir à tous et à toutes. Merci de nous accorder ce temps dans cette réunion de restitution.

Tout d'abord, j'ai participé moi aussi à un certain nombre de ces réunions et je voulais remercier les maîtres d'ouvrage et les participants pour la teneur des débats. Je trouve leur pertinence systématique. Ce n'est pas la seule concertation en cours et je dois dire que pour ma part, il n'y a pas de lassitude qui s'installe parce qu'on ré-interroge les questions, souvent sous un angle différent, en faisant surgir des points particuliers. Et H2V en tout cas, c'est parfaitement prêté à cet exercice avec un style qui lui est propre et que j'ai trouvé plutôt agréable et de bonne tenue. Évidemment, le grand port de Fos-Marseille soutient pleinement ce projet. Parce que le Grand Port de Fos-Marseille fait le choix d'agir sur ce territoire en tant qu'établissement public, donc en tant que porteur d'une partie de l'action de l'État et en tant qu'acteur local plutôt que celui de l'inaction. Et c'est pour moi très important. Il y a une étape qui est prévue, qui est celle du scénario contrefactuel. Alors on peut avoir cet exercice, les maîtres d'ouvrage s'y sont prêtés pour H2V, mais la question se pose plus globalement pour les quatre projets dont on parle et même au-delà. Le scénario contrefactuel, c'est finalement celui dans lequel on était il y a deux ans. On avait une zone industrialo portuaire avec des projets que le port défendait, arrivait ou non à mener au bout, arrivait ou non à financer. Mais en tout cas, aucune nouvelle implantation depuis les années 80. Une réalité climatique qui s'accroît et pas de solutions réelles pour décarboner ce système et pour réindustrialiser, continuer à créer des emplois ou en recréer. Je rappelle juste que si on ne fait rien, les entreprises qui sont présentes aujourd'hui sur la zone ne seront demain plus compétitives et peut-être même seront interdites, puisque les normes environnementales empêcheront, je ne vais pas les citer vous les connaissez très bien, d'avoir des procédés qui pour produire des biens nécessaires, on peut débattre sur la pérennité de l'acier ou des plastiques, on espère tous que la sobriété continuera à jouer un rôle essentiel dans cette transition. Mais pour faire ça, ils produisent énormément de CO₂. Et peut-être que les normes nationales ou communautaires les empêcheront de continuer à le faire dans les prochaines années. On était il y a deux ans face à une situation dont on n'avait pas conscience collectivement, mais qui était une forme d'impasse. Aujourd'hui, on est dans un contexte totalement différent. On a des acteurs qui trouvent notre territoire attractif. Ce qui est déjà en soi une bonne nouvelle. Et qui, en plus, propose d'apporter des solutions de décarbonation aux industries présentes et à de nouvelles industries qui, par effet de synergie, veulent rejoindre le jeu de Fos. C'est une super nouvelle. Alors H2V, comme l'a dit mon président du conseil de surveillance lors de la réunion d'ouverture, est un acteur clé, est une pièce maîtresse de cette décarbonation, dans la mesure où on fait le pari tous ensemble que l'hydrogène vert sera une des molécules majeures de la décarbonation de la zone. Je rappelle que l'hydrogène d'H2V ou d'autres acteurs doit nous permettre un jour d'avoir de l'acier dont le contenu carbone est divisé par dix. Les techniques de raffinage, qui vont aussi diviser par plusieurs facteurs leur impact carbone, vont permettre de produire des carburants. S'il y a un effet essentiel sur la navigation et le caractère portuaire de cette zone, ce n'est peut-être pas la seule molécule ou la seule solution. On a l'électron d'un côté et on a la molécule de dihydrogène de l'autre. Ce sont les deux solutions qui sont sur la table pour assurer cette transition. Donc décarbonation avant tout avec un acteur clé qui vous propose aujourd'hui un projet. Réindustrialisation aussi : maintien des emplois et création de nouveaux emplois. C'est ce que le port soutient et ce que le Port défend. Une fois qu'on a dit ça, ça ne va pas tout seul. On entend assez clairement et avec énormément de bon sens et de justification, un certain nombre d'obstacles pour réussir cette transition. Et je dois dire que s'il n'y a pas de lassitude dans les réunions publiques successives, il n'y a pas non plus d'habitude ou d'accoutumance de ma part et je crois des acteurs publics présents, à l'ardente nécessité qui est systématiquement rappelée d'avoir une stratégie de mobilité qui soit à la hauteur de l'enjeu. Je peux témoigner puisque ça ne fait que huit mois et demi que je travaille au Grand Port et que je suis ces sujets de la prise de conscience et de la rapidité de cette prise de conscience de tous les acteurs publics autour de cette problématique de la mobilité.

Vous allez me dire ça arrive bien tard, Monsieur le Maire serait le premier à me le dire s'il était encore là puisque le problème existe depuis très longtemps. Je veux me permettre un petit point, là encore un petit scénario contre factuel : si le sujet c'était uniquement de gérer la fin de vie d'Arcelor et des installations pétrolières, je pense qu'on n'arriverait jamais à convaincre personne de réinvestir sur les routes. C'est terrible. C'est tragique, puisque vous vivez au quotidien toutes les nuisances associées. Aujourd'hui, cet élan de décarbonation et de réindustrialisation permet de rouvrir le débat et de le replacer politiquement et financièrement à la hauteur de l'enjeu de ce territoire. Donc, je le prends aussi comme une opportunité. Je ne parle pas pour les autres maîtres d'ouvrage. Mais en tout cas pour le port, nous avons sur la table un projet de réinvestissement dans les voies de desserte sur le mode central, qui concentre les quatre projets dont nous parlons régulièrement, les trois en tout cas, qui sont en concertation ou qui en sont sortis et des budgets conséquents associés. Ça n'est possible que parce qu'on a la perspective d'accueillir trois projets nouveaux et donc des acteurs qui ont besoin de ces infrastructures et qui, je vais le dire de manière très pragmatique, sont prêts à payer pour ça. Donc ça fait partie d'une mécanique vertueuse sur le territoire dans laquelle le Grand Port maritime prend sa part et prend également sa part à une concertation publique élargie sous l'égide de Monsieur le Préfet. Je pense que le sous-préfet d'Istres en parlera. J'ai entendu des questions sur le foncier, alors je vais les traiter rapidement puisque des réponses ont déjà été apportées, mais peut être en synthèse. On a d'abord une contrainte sur l'artificialisation, ce fameux zéro artificialisation nette. Malheureusement, notre statut de port national, Monsieur Claret, ne nous permet pas de nous dégager totalement de cette logique. Je dis malheureusement, bien qu'elle soit vertueuse, ce n'est pas la question. Mais l'enjeu ici est exceptionnel. On a néanmoins un dispositif que le Parlement a souhaité mettre en place sur les projets d'envergure nationale et européenne, les investissements des ports et les investissements de l'industrie dans les zones portuaires font partie de ce qui peut être décompté à l'échelle nationale plutôt qu'à l'échelle régionale. On espère avoir des bonnes nouvelles dans les prochaines semaines sur la quote part qui sera allouée à Fos-sur-Mer d'ici à 2027. Et en tout cas pour les échanges préliminaires auxquels j'ai assisté, il n'y a pas de risque qui pèse ni sur les projets d'investissement logistiques, ni sur les projets industriels dont nous parlons là. Mais il faut qu'on conserve ce potentiel pour garder une capacité d'attractivité et d'accueil. Le deuxième sujet, c'est effectivement celui de la compensation de la biodiversité. Moi, j'aime bien de dire, peut-être à rebours de ce qui a pu être dit, qu'il ne faut pas opposer finalement la question de l'industrie et la question de l'environnement. On a fait le choix dans les années 50 de venir poser une infrastructure d'envergure mondiale, parce que je rappelle que c'est le troisième port pétrolier du monde à l'époque, au sein d'une zone avec des caractéristiques environnementales extrêmement importantes. Aujourd'hui, on les analyse comme ça, ce n'était pas le cas de nos anciens. Mais il faut être capable d'assumer ce choix et de le prolonger dans les meilleures conditions possibles. Donc, plutôt que de se dire pour artificialisé, il faut compenser et cette compensation nous pose des problèmes. Je préfère poser la question de l'insertion de cette industrie dans un environnement naturel de très grande qualité. On a la chance d'avoir un arsenal réglementaire qui prévoit la fameuse séquence éviter, réduire, compenser dont a parlé madame Limagne concernant le réseau électrique. Le maître d'ouvrage va justifier et il a déjà commencé à le faire, de son plein engagement dans cette séquence pour la partie éviter réduire, ce qui se passe sur la parcelle. Pour ce qui va déborder de la parcelle, on va effectivement avoir besoin de compenser. Alors il y a deux choses sans être trop technique, qu'il faut compenser. Il y a éventuellement des espèces protégées qu'on va venir déranger ou qu'on va venir déplacer. Et il faut s'assurer d'avoir un effet positif au global, donc de réinvestir pour garantir des habitats pour ce type d'espèces ou pour d'autres espèces qui sont acceptables en compensation. Et d'autre part, on a la question des zones humides. J'ai compris que Monsieur Passerieux souhaitait aborder cette thématique en détail donc je ne vais pas la déflorer. Mais là, on n'a plus une approche quantitative. C'est-à-dire qu'on a des hectares qui sont qualifiés d'humides ou non. Et si on est

obligé de faire des constructions à la place, il va falloir retrouver des hectares avec en plus un coefficient multiplicateur ailleurs. Le port de Fos-Marseille a la chance d'avoir un domaine de 10 000 hectares à Fos-sur-Mer. Je ne fais pas la confusion avec ce qui se passe à Marseille. Il se trouve qu'à Marseille nous n'avons pas d'espace naturel terrestre, mais à Fos-sur-Mer et un peu à Martigues, comme cela a été dit, à Port Saint-Louis, nous avons un domaine de 10 000 hectares. Nous avons choisi sur ces 10 000 hectares, dans le cadre de l'OAZIP, les orientations d'aménagement de la ZIP, de préserver 4 800 hectares d'espaces naturels, dont 48 %, presque 50 % du total. Et l'engagement qu'on prend vis à vis des industriels qui s'installent, c'est qu'une fois qu'ils auront fini leur séquence éviter, réduire compenser dans laquelle on les accompagne, et bien pour la compensation, ils viennent nous voir. On a commencé à en parler, évidemment avec H2V comme avec les autres pour rechercher dans ces 4 800 hectares quels sont les espaces qui peuvent être proposés en compensation. Dans l'absolu, à l'échelle de tous les projets que nous avons dans le tuyau, sur les 1 000 hectares artificialisables, on sait que la compensation sur le domaine du port va être réalisable en grande majorité, mais pas en totalité. La réalité, c'est celle-là. Je ne parle pas du projet H2V parce qu'en fait, les projets qui sont dans la partie Ouest, sur le môle central et à Port Saint-Louis, sont plutôt faciles à compenser. Les principaux problèmes se posent lorsqu'on est en limite de Crau, donc vers ici, puisque là on a des habitats très spécifiques et des espèces qu'on a beaucoup de mal à retrouver ailleurs. Mais au global, on sait le faire avec une très grande probabilité sur le domaine du port. Mais ce qui est important, c'est qu'on est déjà en train de travailler avec nos collègues de la métropole, du Département, avec le Conservatoire du littoral pour partager avec eux des solutions de compensation s'il fallait sortir un peu de notre domaine. Et quand on dit ça, au-delà même de l'obligation réglementaire qui prévoit un principe de localité, il faut être à proximité de ce qu'on a détruit lorsqu'on compense, on est de toute façon dans l'environnement Camargue. Voilà, donc on est à proximité. Peut-être qu'on va aller un petit peu plus au nord ou un petit peu plus à l'ouest, mais on est toujours dans cette logique de compensation locale. Je pense que ça a été expliqué par mes collègues plus en détail, mais je voulais répondre de manière plus globale puisque la question était relativement ardente ce soir. Enfin, je voulais parler de la question de l'eau. J'ai été présent à une réunion publique dédiée lundi, il y a dix jours sur ce thème à Istres, où mon collègue Laurent Spadaro a détaillé très précisément les capacités, les infrastructures mobilisées, le rôle de distributeur d'eau du port. J'ai trouvé son propos personnellement clair et plutôt rassurant sur ces sujets-là, et notamment lorsqu'il a pu expliquer qu'on avait derrière des réserves, y compris face aux aléas climatiques, la baisse du Rhône, la remontée du niveau de la mer. Le système est robuste. Et en tout cas, la conclusion, c'est que pour le projet H2V, comme pour ses voisins, il n'y a aujourd'hui aucune inquiétude sur la capacité du port à fournir. Voilà ce que je voulais résumer. Je pense que j'ai un peu dépassé de mes cinq minutes. Je suis fier aujourd'hui, au nom du Port, de marquer mon soutien au projet H2V. Dans toutes les composantes aménageurs que nous sommes capables de mobiliser. Et aussi, comme je vous l'ai dit, en tant qu'acteur territorial au sein d'un écosystème qui est très mobilisé, et ça fait la transition avec ce que dira Monsieur le sous-préfet, pour répondre à vos questions lancinantes et répétées sur la question de la desserte notamment qui était bien dans le scope et qui l'est encore plus aujourd'hui après ces séances de concertation. Merci. »

Claude Chardonnet : « Merci Monsieur Costantini. Si vous voulez bien, je vais appeler Monsieur Gournès de la Métropole pour venir à son tour nous dire finalement quel écho a trouvé au sein de la métropole cette concertation, ce projet. »

Jean-Pascal Gournès : « Bonsoir à tous. Alors d'abord, je voudrais juste faire une remarque par rapport à la qualité des porteurs de projets et de tous ceux qui ont présenté et participé à

plusieurs de vos réunions et j'ai trouvé un climat très apaisé ici. On sent qu'il y a une culture de la concertation, qu'il n'y a peut-être pas dans d'autres territoires. Donc c'est le sentiment que j'ai eu et j'ai l'impression qu'il y a une possibilité d'échange et de discuter en bonne intelligence. Tout à l'heure, le monsieur est intervenu et nous a bien montré qu'il y avait des réflexions très intéressantes à écouter. La position de la métropole n'est pas très différente de celle du port. Je crois que, au risque de répéter des lieux communs, nous avons d'un côté le besoin de réindustrialisation de notre pays. Je crois que pendant des décennies, on a laissé filer l'industrie ailleurs et aujourd'hui, on est particulièrement dépendant de pays qui ne sont pas forcément vertueux. Et puis, de l'autre côté, eh bien, je crois qu'il ne faut pas penser que plus d'industries, mais mieux d'industries. Et donc, si on accueille de nouvelles industries sur notre territoire, là je raisonne à une plus grande largeur, il faut qu'elles participent à la décarbonation et à faire que les industries existantes deviennent plus vertueuses et plus vertes. Je crois que c'est ça l'enjeu. Donc tout à l'heure, Monsieur a fait là la remarque très pertinente, c'est de dire d'un côté, vous apportez une industrie lourde, c'est vrai, quelles sont les nuisances qui vont être afférentes ? Et de l'autre côté, vous allez aider à la décarbonation de gros producteurs de CO₂ comme Arcelor par exemple. Alors je vais juste vous donner quelques chiffres qu'il faut bien se remettre en perspective. On est la deuxième région la plus émettrice de CO₂ en France, après Dunkerque. 25 % des émissions nationales. Et dans ces 25 %, 67 % proviennent de l'industrie. Donc c'est vraiment là où il faut vraiment travailler, beaucoup plus que la mobilité, beaucoup plus qu'autre chose. C'est sur l'industrie qu'il faut travailler. De l'autre côté, il y a d'autres chiffres, c'est l'industrie, c'est notre industrie ici, sur la métropole d'Aix-Marseille-Provence, c'est 50 % des emplois industriels de toute la région Sud et c'est presque 40 % des emplois sur notre territoire. Donc c'est énorme. La métropole est un territoire d'industries, c'est un fait. Alors on a bien entendu, on a le sentiment qu'on est en Provence, qu'il y a du tourisme, que c'est la douceur de vivre. Mais notre territoire est un territoire industriel et il a vocation à le rester. Alors moi, je suis ravi de voir qu'il y a des entreprises de cette dimension qui s'intéressent à nous. Aujourd'hui, si on veut réussir notre reconversion industrielle, c'est par l'intermédiaire de projets comme le vôtre. Et je tiens à remercier l'État qui est représenté ce soir par le sous-préfet, de nous avoir proposé dernièrement un copil des grands projets industriels. Parce qu'à un moment donné, il fallait que l'État prenne en main les choses et qu'il devienne le leader dans tous ces projets. Parce que c'était, monsieur le sous-préfet, vous en conviendrez, c'était un peu confus et remettre un peu de l'ordre dans la maison, je crois que c'était nécessaire. Et aujourd'hui, on s'aperçoit que l'État a vraiment conscience qu'il y a un enjeu national au niveau de notre territoire.

Autre chose intéressante, aujourd'hui, nous étions ensemble avec monsieur le sous-préfet. Nous étions ensemble au premier forum du programme Sirius qui est un programme que nous avons porté, la métropole avec la Région Sud, qui est piloté par une association de Fos-sur-Mer, qui s'appelle PIICTO. Et c'est une espèce de laboratoire de... On phosphore à Sirius pour essayer de trouver des solutions de décarbonation alors autant dans les systèmes d'enfouissement comme de réutilisation du CO₂. Et donc là, il y a un vrai mouvement. Et tout ça, je trouve, va vraiment dans le bon sens.

Alors bien évidemment, la métropole soutient le projet H2V parce qu'il correspond parfaitement à la feuille de route qu'on s'est fixée il y a un an de ça. La métropole a voté à l'unanimité un agenda du développement économique métropolitain qui fait la part belle à l'industrie et à la décarbonation de l'industrie.

Donc, c'est pour ça que des projets comme le vôtre, comme celui de GravitHy, comme celui de Carbon, s'inscrivent tout à fait dans la politique métropolitaine et ce qu'on attend des grands industriels qui vont venir nous rejoindre. Et là, on ne parle pas seulement du secteur de l'Étang de Berre, Fos-sur-Mer. La métropole, c'est un grand territoire, ce sont 92 communes. Je pense aussi au bassin minier de Provence sur lequel on travaille. Il ne faut pas oublier [l'iter], ce qu'on a tendance à faire.

Aujourd'hui, on a une chance extraordinaire, c'est que quand on parle d'électricité décarbonée, c'est en grande partie grâce au nucléaire et que je crois qu'il faudra peut-être réfléchir à ce qu'il va falloir faire dans les années à venir pour renforcer notre capacité de production électrique. On voit les besoins qu'il y a et on sait très bien que les ENR n'arriveront pas à compenser tout ça et qu'il faudra effectivement travailler de manière beaucoup plus intelligente sur le programme nucléaire. Voilà.

Donc la métropole soutient. Par contre, on va être quand même très attentif à ce qui va se passer. Je crois qu'on en a discuté avec l'État. C'est vrai qu'il y a des points de friction, notamment sur les infrastructures routières. Je pense que là, la présidente a été particulièrement précise là-dessus. Elle a écrit au président de la République en disant qu'il fallait une aide inédite de l'État pour les infrastructures routières, pour arriver à désenclaver le port et la liaison, notamment Fos - Salon, qui devient indispensable. Ça, c'est important et je crois que c'est une chose sur laquelle nous serons très attentifs.

Moi, j'ai écouté. La métropole est un EPCI, c'est-à-dire qu'elle est le porte-parole des maires. Et les maires portent exactement... Tous les maires du secteur portent le même message : il faut nous aider. Le PCER de l'État et des Régions ne suffira pas. Il faudra un petit coup de main un peu plus solide de l'État et c'est ce qu'on attend. Mais on est sûr que vous serez au rendez-vous. Voilà. »

(Applaudissements pour Monsieur Gournès)

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup monsieur le vice-président. Je vous invite à vous installer à côté de monsieur Costantino. Et j'invite monsieur le sous-préfet pour son intervention également.

Ensuite, la parole sera proposée à Vincent Delcroix pour tirer un premier bilan à chaud. Monsieur le sous-préfet. »

Régis Passerieux : « Monsieur le vice-président représentant Madame la présidente, Monsieur le directeur général, Mesdames, Messieurs, nous tirons un bilan intermédiaire dans cette phase puisqu'il y aura un bilan écrit. Puis, il y aura une concertation continue.

Pour ce qui est de l'État, les choses sont aujourd'hui assez clairement fixées sur l'hydrogène puisque hier, je crois que c'était hier, la première ministre a décliné la stratégie nationale pour le développement de l'hydrogène décarboné en France. En 2020, il y a déjà eu une première esquisse et ce document est publié. Et l'État l'affirme clairement, mais il n'est pas le seul, l'Allemagne le fait, pratiquement aujourd'hui tous les pays sur la voie de la décarbonation le font - l'hydrogène comme un des grands axes de politiques publiques. La production d'hydrogène décarboné comme un étendard de politique publique dans la décarbonation. De manière extrêmement claire, puisque l'État prévoit de se fixer pour objectif à 2030 6,5 gigawatts et en 2035 10 gigawatts de production, d'y consacrer 10 milliards d'euros dans les dix prochaines années, 9 milliards. Pourquoi ? Parce que c'est une filière qui est un changement, une révolution industrielle. Et à un moment donné, il va falloir que cette filière arrive à trouver son équilibre économique sur le marché.

Et pour ça, il faut qu'on arrive à monter en puissance, pour que la courbe des coûts s'harmonisent et qu'on puisse avoir un équilibre économique. Et donc l'État accompagnera, y compris sur les prix, sur le soutien au prix d'achat, comme on a voulu le faire à un moment donné avec l'énergie photovoltaïque, pour les énergies renouvelables. Alors pourquoi ? Parce qu'il y a l'industrie et qu'il faut remplacer cet hydrogène carboné, 5 millions de tonnes par an dans le monde industriel d'hydrogène aujourd'hui hautement carboné à cause de l'hydrogène carboné. Remplacer déjà cet hydrogène qu'on utilise, le remplacer aussi dans l'agriculture

parce que la production d'engrais massif agricole vient d'hydrogène carboné. Et puis avoir des process industriels, on a cité l'acier, qui permettent d'utiliser... Mais il y en a d'autres notamment dans la chimie, d'utiliser cette énergie plutôt que d'autres énergies. Dans l'acier, c'est très clair, c'est d'abandonner le coke, le charbon, pour aller vers l'utilisation de l'hydrogène décarboné.

Et puis la mobilité. N'oublions pas qu'une partie de cet hydrogène décarboné doit favoriser une nouvelle mobilité à côté des batteries électriques. C'est aussi un sujet majeur. Notamment dans le transport maritime et le transport aérien, mais pas seulement. On a là des sujets qui sont majeurs en termes de capacité à atteindre les objectifs de la politique du climat, tout en restant compétitif. C'est une mutation profonde qui est clairement aujourd'hui affirmée, déterminée, souhaitée, validée par le gouvernement et donc par les autorités publiques. En tout cas, c'est important de le dire parce que dès lors, c'est explicitement énoncé par cette stratégie nationale qui vient d'être présentée par le gouvernement. Il nous faut de la recherche, de la finance, dans le cadre de France 2030, ces soutiens-là. Et puis des gigafactories avec des électrolyseurs et pouvoir faire face en construisant des électrolyseurs et si possible d'ailleurs tous les ans, qu'ils soient produits en Europe, c'est aussi une autre partie de la stratégie. Donc de ce point de vue-là, la réponse est claire sur l'opportunité du projet. C'est un projet qui rentre pleinement dans la stratégie nationale de l'État, qui s'est décidé sur dix ans à accompagner ce développement et à le soutenir et à le consolider dans le cadre de la politique après la sobriété énergétique, bien sûr, avec les énergies renouvelables.

Évidemment, ça pose un certain nombre de difficultés que nous connaissons et que nous rencontrons et qui ne vont pas être simples à résoudre. Certains propres à tout un équipement industriel, d'autres qui sont spécifiques à ce type d'équipements. Je n'ai pas pu participer à vos débats. Aujourd'hui, j'ai lu le Power Point et je me suis renseigné quelques instants sur ce que vous avez dit. Je voulais juste aborder quelques problèmes. Sur l'électricité, évidemment, il n'y aura pas de décarbonation sans électrons. Pour nous, ça nous met en difficulté car nous sommes une presque île électrique la région PACA. Et cette presque île électrique, bon ce n'est pas le cas sur la vallée du Rhône, les centrales nucléaires, ailleurs. À Dunkerque, on va doubler la capacité de Gravelines, la centrale nucléaire qui est contre le port. Nous, nous avons une difficulté. À Dunkerque, ils n'ont pas d'eau. J'y reviendrai. Mais nous avons cette contrainte qui va rendre nécessaire cette discussion, ce débat, cette concertation qui doit être transparente et franche sur la ligne 400 000 volts. Qui faut vraiment l'avoir, elle est difficile, je comprends. En vérité, ce n'est pas seulement pour satisfaire quelques projets gigafactories qu'on aura besoin de cette ligne électrique. Aujourd'hui, on a une seule ligne, et la région dans cette période de saisonnalité est en menace parce qu'il n'y a pas que l'hydrogène. Il y a les batteries électriques et fait tout évoluer vers le tout électricité. La région ne peut pas prendre le risque de ne pas être sécurisée en termes électrique avec une seule ligne existante aujourd'hui qui serait une défaillance. Un simple incendie près du réacteur, on l'a vu quelques années, peut couper la région de toute capacité de vie. Donc c'est la réalité. C'est difficile, ça n'empêche pas la difficulté, la réalité et la sensibilité légitime parce qu'on est dans une zone qui a la chance, la merveille d'avoir des territoires comme la Camargue, la plaine de Crau, qui sont des territoires extraordinaires et merveilleux. Et donc on doit évidemment prendre en compte cette grande chance. Mais en même temps, on voit bien que les électrolyseurs, c'est aussi une capacité d'effacement. C'est-à-dire ça, l'hydrogène permet d'utiliser l'énergie renouvelable et puis de la stocker et de la réinjecter dans les circuits. Donc, ça concourt plutôt à pousser, à pouvoir gérer ces éléments-là. Est ce qu'il faut l'enterrer, pas l'enterrer ? Nous en discuterons. Moi, je ne suis pas technicien. Je remarque simplement que l'Allemagne a décidé de faire une ligne enterrée, et que ça veut dire qu'on va déforester en Allemagne. Il y a des débats, des contestations très violentes parce que sur 800 kilomètres, il faut faire une tranchée de deux ou trois kilomètres dans la forêt. Vous imaginez le bilan carbone de l'opération pour enterrer des lignes électriques ? Bon, là, il y a des solutions qui se cherchent. On parle sur la partie du parc de Camargue de pouvoir enterrer l'ancienne ligne de 100 000 volts et de mettre

la 400 à la place de la 200. Il y a des solutions intelligentes qui se dessinent. Je ne vais pas les déflorer ici. Le principe de cette ligne est un principe qui, évidemment, intéresse le projet parce que sinon, il sera difficile. Mais sinon, je vais vous dire franchement, sinon la décarbonation, c'est comme la guerre de Troie elle n'aura pas lieu, mais bon... En même temps, il y a des droits contestés dans ce pays et heureusement, parce qu'on a vu des choses qui paraissent logiques une décennie qui ne l'étaient pas la décennie suivante. Donc on a le droit, il y aura un débat, il y aura des échanges, il y aura peut-être aussi d'autres développements. Et ces choses-là vont commencer dès le début de l'année prochaine. Il y a l'eau, de ce point de vue-là, on est rassuré. Je n'y reviens pas parce qu'il n'y a pas d'enjeu. C'est l'eau du Rhône et pour une toute petite partie, et je pense que c'est un enjeu qui a bien été développé, mais je ne veux pas revenir sur ce débat. Il est extrêmement important. Il y a les compensations qui se posent sur l'ensemble de la zone, mais pas seulement pour ce projet, pour tout projet sur le port et tout projet portuaire. Un port qui est concerné. Alors il y a la compensation des zones humides qui sont aussi des zones de qualité. On commence maintenant à rentrer dans l'analyse, etc. Mais elle est en cours et je ne vais surtout pas donner de conclusions. Il y a physiquement et juridiquement. Physiquement, la réalité semble-t-il, mais il faut l'analyser un peu plus ; les études d'écologie sont en cours. En fait, ces zones ont été brisées par l'État, il y a 50 ans. En réalité, les zones humides sont trois, quatre mètres sous la terre. Y'en-a-t-il encore en surface ? En réalité physique, en réalité végétale, il faut les expertiser. Et ça, ce sont les spécialistes qui sont en droit de le faire. Ce que dit la loi, c'est qu'il y a deux critères pour une zone humide, il y a la caractéristique du sol, et deuxièmement des espèces végétales qui sont, comment dire, symptomatiques on va dire. À l'époque, ces critères, c'était l'un et l'autre. Il fallait les deux. Maintenant, c'est l'un ou l'autre. Et dans le critère végétal, ça renvoie à un arrêté ministériel qui fixait ces arbres dont certains se retrouvent là. Donc on a vraiment un débat qui est technique, juridique, parce que sinon on se pose la question. S'agit-il aujourd'hui de recréer des zones humides qui ont disparu ? Compenser, ce n'est pas ça. Compenser, dans la loi, c'est quand on les détruit, on doit les refaire. Là, est-ce qu'il s'agit de refaire des compensées ? Je dirais avec une machine à remonter le temps. Refaire des zones qu'on a détruites à 50 ans. Pour ça, il faut d'abord caractériser les choses et on va le regarder posément, juridiquement parce qu'il faut aussi que les choses soient établies juridiquement. En tout cas, ce qu'il faut, c'est être exigeant en termes de biodiversité et en termes de protection des zones qui sont en cause. Et en même temps, il ne faut pas aller dans l'absurde qui consisterait à ne pas compenser à certains endroits des zones humides qui ne le sont plus. Mais là il faut regarder le droit. Il faut que les spécialistes regardent véritablement mètre par mètre et puis les juristes regarderont la qualification de ce les hommes et les femmes de l'art ont regardé et on appliquera la loi pleinement, totalement et surtout la protection des terrains qui seront tous qualifiés comme de qualité, devra s'établir selon les textes de loi et les directives européennes dans ce cadre-là. Voilà les points sur lesquels je voulais intervenir. Mais je vous invite à terminer aussi par deux points, ce sont les routes puisque vous en avez parlé. Et que depuis que nous nous sommes, le volet mobilité du contrat de plan État Région a été signé entre le ministre des Transports, le préfet représentant le ministre des Transports, mais en sa présence et le président du conseil régional. Ça a été dit dans les allocutions des uns et des autres, l'impératif non pas de construire de nouvelles routes sur la zone autour du port mais de recalibrer les flux routiers, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. Le but, c'est de dire on n'est pas là de voir construire de nouvelles autoroutes. Il s'agit de mettre, je dirais, un calibrage des routes qui saturent. Quand elles saturent, elles produisent plus de pollution en plus que quand elles sont plus larges. Et le but n'est pas d'attirer une nouvelle circulation. Le but, c'est de faire face avec plus de confort, avec un rattrapage et des normes correctes, et de vie économique et des citoyens. La liaison, la déviation Martigues Port-de-Bouc a été inscrite. C'est la principale opération routière de la région qui est inscrite. Il y a un point de rendez-vous d'un avenant en 2024 pour terminer boucler le financement. Mais l'objectif serait de commencer les travaux à l'automne 2024, trimestre de l'année 2024.

Donc aujourd'hui, le volet mobilité reconnaît pleinement la nécessité et a organisé l'essentiel du financement de cette opération. La liaison Fos-Salon elle-même est abordée dans ce volet mobilité puisqu'il y a les crédits d'études pour 5 millions qui sont prévus. Sachant que depuis l'origine, il a été prévu que cette opération serait réalisée dans le plan suivant, 2027-2032. Mais d'ici là, il faut faire des études, quelques acquisitions, pas beaucoup, parce que l'essentiel est fait, notamment au droit d'Istres et arbitrer les dernières variantes au nord et au sud. C'est un sujet qui n'est pas facile. C'est une opération qui est estimée entre 500 et 600 millions d'euros, selon les options qui sont choisies. Dans les deux cas, ça se fait dans un contexte, faut bien le comprendre, où les crédits routiers sont diminués dans le plan national au profit des crédits notamment ferroviaires et des modes alternatifs. Ça a pour conséquence, et ça a été la difficulté de financement que la zone de Fos-Istres-Berre consomme pratiquement tous les crédits routiers des grandes opérations. Il ne se fait pas beaucoup de choses en routier sur la région et que c'est ici qu'on le fait parce qu'ici on considère qu'il y a un besoin de rattrapage. Et ce n'est pas pour rien, il y a une raison. Mais ce n'est pas facile quand même dans les arbitrages à réaliser. Et, donc Fos-Salon est considéré aussi comme une priorité, ce sur quoi nous nous sommes mis d'accord dans ce cadre-là, qui n'est pas un cadre pessimiste, c'est que nous puissions aussi avoir une vision globale de la situation. Et le département demande à l'État de réunir autour d'un groupe de travail avec la métropole, la Région, le département, l'État pour essayer de penser globalement ce réseau routier. Et ça va se faire à partir de début janvier. Ça ne remet pas en cause les opérations, mais il faut réfléchir notamment à la voie départementale de desserte du port, les voies même du GPMN, qui a des voies routières aussi à l'intérieur. Et nous allons réaliser ce travail très opérationnel. L'ensemble amène évidemment un chantier assez gigantesque, parce que derrière aussi se pose beaucoup de questions, mobilité, alternative, etc., qui devraient être aussi développées. Donc voilà les réponses que je voulais apporter. Mais je ne peux pas aller plus loin parce que j'ai déjà beaucoup dit. Pour l'État, l'hydrogène est une affaire de politique du climat, et de souveraineté nationale. On ne peut plus continuer à dépendre pour nos énergies. Oui, on a vu ce qui s'est passé sur le gaz et on ne peut pas continuer à dépendre. Pour le port, c'est une question de vie ou de mort : 53 % des occupants du port, ce sont aujourd'hui les énergies fossiles. Et le but en partie de l'hydrogène, entre autres, c'est de sortir des énergies fossiles. Donc tout cela est cohérent et pour une fois, on a une chance, mais il faut essayer de la saisir et ce n'est pas facile parce qu'il faut un peu mûrir tout ça. Les objectifs nationaux ? De souveraineté de la politique climat peut être une convergence avec les objectifs des populations locales. Parce qu'on passe dans une énergie moins émettrice, plus verte, avec des inconvénients - on a parlé des pylônes. Mais aussi beaucoup d'avantages en termes de qualité de vie, en termes sanitaire, en termes de qualité de l'air, en termes de particules, en termes de pollution. Donc, je crois que c'est à nous de construire ce sentier. Mais il ne sera pas facile. Merci. »

Claude Chardonnet : « Merci beaucoup Monsieur le Sous-Préfet. Merci à tous d'être intervenus. La métropole, le Grand Port Maritime, pour fixer finalement à la fois l'horizon et la détermination qui est la leur, à atteindre cet horizon. Mais je pense qu'il est important maintenant que nous accédons à la cinquième partie de notre réunion, qui est celle des premiers enseignements tirés par les garants qui représentent l'autorité indépendant qu'est la Commission nationale du débat public, et dont la parole est tout à fait importante pour les suites de ces échanges et de cette concertation. »

Vincent Delcroix : « Merci Claude Chardonnet. Donc symboliquement, je viens pour la première et la dernière fois en tribune puisque la concertation est terminée. Donc je peux partiellement abandonner mon devoir de neutralité. Ce soir, je vais essayer d'être beaucoup

plus bref que ce que j'avais prévu initialement, parce qu'il commence à se faire bien tard. Je serai le seul intervenant de la soirée à ne pas donner mon avis sur le projet. Par contre, je vais vous donner mon avis sur la concertation, sur la manière dont elle s'est déroulée. Et puis je vous donnerai aussi quelques petites informations sur les suites de la concertation. Alors la question à laquelle tout bon garant doit répondre, c'est est-ce que les droits du public à l'information et la participation ont été respectés ? Donc la réponse est oui. Évidemment, il y a eu quelques petits dérapages. On en a encore eu un ce soir, et jamais tout est complètement parfait. Quelques personnes se sont plaintes de ne pas avoir assez la parole. Pourtant, bon, on a quand même comptabilisé les temps réservés aux échanges avec la salle et on dépasse la moitié, à l'exception notable de ce soir. Mais c'est une réunion exceptionnelle. On a eu quelques reproches aussi sur une intervention en tribune trop longue, des prises de parole intempestives. Mais bon, tout cela est quand même resté très limité. Les insatisfactions, on peut les compter sur les doigts d'une main. Bon, allez peut-être les deux, mais guère plus. Et donc tout ça me fait penser que cette concertation s'est quand même extrêmement bien déroulée sur ce plan-là. Alors sur le droit à l'information, je ne vais pas revenir sur ce qui a été dit précédemment. De la même manière, le droit à l'information a été respecté. Le droit à l'information, on doit le séparer en deux parties. La première partie, c'est informer le public pour qu'il puisse venir. Donc ça, ça a été fait correctement. Et est-ce que l'information délivrée au public a été satisfaisante ? Bon, ça, vous en serez beaucoup plus juges que nous. Nous nous avons fait, disons avec le maître d'ouvrage, nos meilleurs efforts pour que le dossier de concertation soit le plus clair et le plus complet possible. Nous, il nous a semblé que l'objectif avait été atteint, en fait, de traiter tous les sujets et de mettre le maximum d'informations à disposition du public. Bon, une critique qu'on a reçue complètement et qu'on ne peut que retransmettre à la CNDP, je m'en suis déjà expliqué tout à l'heure, sur le rythme trop élevé des réunions, les concertations qui se télescopent. Mais bon, malheureusement, c'est comme ça. Bon, il n'en reste pas moins vrai que l'assistance aux réunions publiques est jamais descendue en dessous de 50 personnes, que les échanges ont été nourris. Les interventions étaient d'une manière générale, à quelques exceptions près, respectueuses et argumentées. Donc ce sont des qualités précieuses pour une concertation. Et je rebondis sur ce que disait Monsieur Gournès tout à l'heure, où nous avons participé ensemble à des concertations qui ne se sont pas passées aussi bien que celles-ci. Et pourtant, ce n'est pas dans un territoire très éloigné d'ici, donc, vous avez eu beaucoup de chance. Mais tout le monde doit s'en auto-féliciter. Parce que bon, c'est quelque chose de là, de totalement collectif. Une mention particulière aux institutionnels. Il est extrêmement rare que les politiques, les parties prenantes au sens large, et là je pense au GPMN, se motivent autant sur ce type de concertation. Très souvent, on voit les politiques plutôt absentes des concertations alors que là, ils ont été non seulement présents mais actifs et donc là on peut les remercier. Nous n'avons pas décelé de langue de bois de la part du maître d'ouvrage de ces insistances, ni de volonté de dissimuler quoi que ce soit. Il y a eu quelques petites, on va dire à un petit bémol près, RTE a eu un peu de mal à comment dire, à livrer l'information. Mais ils ont des excuses. Mais toujours est-il, le résultat est là. Pour finir, vous avez une information qui était donc nécessaire pour saisir cette concertation et les concertations GravitHy à venir. Donc il ne faut pas mélanger non plus la concertation à venir sur la ligne à 400 000 volts avec la concertation H2V. Donc nous avons eu le sentiment d'une grande transparence et d'enthousiasme communicatif du projet de la part du maître d'ouvrage et on le salue. Alors, sur le fond, on doit rester prudent. Parce que donc il faut qu'on relise absolument tous les verbatims de toutes les réunions pour vérifier qu'on n'a rien oublié, qu'on saura retranscrire toutes les thématiques qui ont été abordées. Mais on peut quand même déjà vous communiquer quelques constats. Sur le plan des opportunités, les objectifs du projet en gros, à une exception près, donc la quasi-totalité des personnes qui sont intervenues, que ce soit en tribune ou dans la salle, n'ont pas remis en cause l'intérêt et le bien fondé du projet. Donc ça, c'est important. Ça, c'est un élément très fort qui permettra au maître d'ouvrage de se prononcer ou pas sur la poursuite de son projet. Concernant les caractéristiques du projet

et ses impacts, le maître d'ouvrage a pris quelques engagements. Ils vous en ont parlé, on les listera dans le bilan. Et on donnera la liste la plus exhaustive possible, de manière que l'on puisse un jour retrouver relativement facilement ce qui s'est dit à ce sujet-là. Sur la localisation, elle n'a pas fait vraiment débat. Le positionnement des installations au plus près des clients potentiels et des fournisseurs de CO2 semble avoir convaincu la quasi-totalité des participants. Sur l'aspect Seveso de l'usine, ça a été disons bon, c'est vrai que le mot fait un peu peur, mais bon, ça a quand même été relativement bien accepté. On n'a pas ressenti, comment dire, de rejet en fait de cette installation, simplement parce qu'elle serait probablement estampillée Seveso. Ce qui est la marque en fait, comment dire, d'un territoire particulier. On a noté que le public en général était très au fait des problématiques liées au PPRT, au classement Seveso. Enfin, en gros, pour dire les choses clairement, ici, vous êtes habitués Seveso, vous savez ce que ça veut dire quoi. Et donc ça a permis, en fait, comment dire d'avoir une approche dépassionnée du sujet, ce qui n'est pas toujours le cas. Par ailleurs, sur le plan technique, il s'est dit des choses tout à fait intéressantes. J'en ai noté une particulièrement. C'est en fait sur l'option que H2V étudie, à savoir faut-il utiliser de l'eau de mer pour faire le refroidissement ou faut-il utiliser de l'eau brute ? On s'aperçoit que ce qui semblait une bonne solution, comme ça sans réfléchir, ne s'avère pas forcément si génial que ça. Pour preuve, si pour refroidir avec de l'eau de mer, il faut traiter l'eau de mer et ça se finit dans l'eau de mer. Donc c'est un sujet intéressant. Je rejoins le maître d'ouvrage. En fait, quand il aura décidé l'option, ce qu'il a choisi finalement, refroidissement au brut ou refroidissement par l'eau de mer, qu'il essaie de le faire savoir au public et d'expliquer les raisons qui ont guidé son choix et rentre un peu dans le détail parce que la chose me semble tout à fait intéressante. Bon, je ne vais pas revenir sur l'alimentation 400 000 volts sur la ligne. Je suis très heureux que RTE ait expliqué les choses clairement. Et puis, je vous donne rendez-vous à la concertation à venir pour discuter de l'opportunité de cette ligne, des caractéristiques et de ses impacts comme toute bonne concertation. Donc merci à RTE de fournir via la concertation, la concertation H2V, GravitHy également. Dès que les modalités détaillées de la concertation seront définies, qu'elle le fasse savoir par tous les moyens possibles et imaginables. Bon, je ne reviendrai pas sur les problèmes de circulation, si ce n'est de redonner un coup de chapeau aux politiques qui ont mouillé leur chemise clairement sur ces sujets-là. Même si les réponses qu'ils ont apportées ne satisfont pas la totalité du public, il n'en reste pas moins vrai qu'ils ont au moins eu la franchise et le courage de venir vous les dire en face. Enfin un dernier point sur la suite de la concertation. Alors donc moi, le travail des garants, donc de Christophe Karlin et de moi-même, ne se termine pas ce soir mais se termine dans un mois, le 22 janvier au plus tard, où nous remettrons notre bilan. Alors dans ce bilan, on dira à peu près ce que je viens de vous raconter ce soir en termes beaucoup plus choisis. Et à la suite de la publication de ce bilan, il y aura un nouveau garant qui sera nommé pour garantir la concertation dite continue qui va donc se dérouler jusqu'à l'enquête publique, voire après, mais bon, réglementairement jusqu'à l'enquête publique. Donc l'idée, c'est de poursuivre ce dialogue et cet échange d'informations. Enfin, surtout, la fourniture d'informations sur H2V, sur tout un tas de points que vous avez évoqué, Monsieur Guillermet. De manière que le public puisse continuer à être informé et à concerter le cas échéant. Donc si vous avez des idées sur ce qu'il faudrait, comment il faudrait organiser cette concertation post les sujets abordés, tout ce qu'on peut imaginer. On a Monsieur Guillermet qui a déjà donné quelques idées. Faites-le. N'hésitez pas, vous avez encore trois jours pour le faire sur le site internet. Toutes les idées sont bonnes à prendre. Bon, le maître d'ouvrage en a, moi j'en ai, mais rien ne dit que je serais ou Christophe Karlin, nommé garant de la concertation continue. Ça peut être quelqu'un d'autre. Et donc, si vous avez des propositions à faire, surtout, n'hésitez pas. Le site internet, le module questions réponses, là où vous pouvez vous exprimer, reste ouvert jusqu'au 22 inclus. Et donc surtout, n'hésitez pas. Alors notre bilan, il sera donc rendu public au plus tard le 22, peut-être avant, si on y arrive. Vous pourrez donc le télécharger sur le site internet de la concertation et sur le site internet de la Commission nationale du débat public. Alors, à quoi va servir ce bilan ?



J'espère qu'évidemment vous vous jetterez dessus pour le dévorer. Ça sera en fait l'expression de ce qui s'est passé pendant cette concertation. Les principaux sujets qui ont été abordés, un tout ce qu'on s'est dit jusqu'à ce soir. Et chose intéressante, ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique, donc, ça sera un des documents qui servira de support à l'enquête publique. Et donc l'enquête publique étant l'ultime rendez-vous avec le public. Et à l'issue de l'enquête publique, le préfet prendra sa décision d'autoriser ou pas l'installation à fonctionner. Donc sur ce, je vous souhaite une excellente soirée et je vous remercie tous deux d'avoir pu garantir cette concertation fort agréable. Donc merci à tous et bonne soirée. »

Claude Chardonnet : « Merci Vincent Delcroix, merci Monsieur le garant. Vous êtes cordialement invités à un verre de l'amitié, à un cocktail dans la salle adjacente. De manière à peut-être aussi poursuivre certains échanges que vous avez initiés. J'ai vu des mains se lever pendant les interventions. Voilà, c'est peut-être l'occasion de poursuivre avec les maîtres d'ouvrage et les partenaires du projet. Merci. »