



Concertation préalable H2V Marseille Fos Compte-rendu de la réunion publique thématique « La filière hydrogène et ses débouchés »

Jeudi 16 novembre 2023 à 18h00 à Port-de-Bouc (salle des Aiguades)



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

En tribune :

- François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos

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

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

Table ronde n°2 – Les enjeux de trafic

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

Table ronde n°3 – Les enjeux d'emploi

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

Garants de la concertation (désignés par la Commission Nationale du Débat Public)

- Christophe KARLIN
- Vincent DELCROIX

Modération :

- Séverine DUMONT, Systra



Le déroulé de la réunion

1. Mots d'accueil	2
2. Présentation du cadre et des modalités de la concertation.....	2
3. Présentation du projet H2V Marseille Fos.....	3
4. Les tables-rondes thématiques	6
5. Mots de conclusion	14

1. Mots d'accueil

Séverine DUMONT, Systra, remercie le public pour sa présence et présente le déroulé de la réunion. Elle indique qu'une attention particulière sera apportée à l'équité du temps de parole entre la tribune et le public. Elle passe la parole à **Laurent BELSOLA**, Maire de Port-de-Bouc.

Laurent BELSOLA, Maire de Port-de-Bouc, se dit heureux d'accueillir cette concertation sur sa commune. Il estime que les nouveaux projets Carbon et H2V Marseille Fos sont de beaux projets qui favoriseront l'emploi et les énergies vertes. Cependant, il rappelle ses inquiétudes en matière d'infrastructures routières, totalement saturées et obsolètes, et appelle à ce que les aménagements routiers soient réalisés le plus rapidement possible.

Séverine DUMONT, Systra, introduit les garants désignés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), **Christophe KARLIN** et **Vincent DELCROIX**. Elle demande aux personnes présentes dans le public si elles ont assisté à la réunion d'ouverture. Une vingtaine de personnes lèvent la main.

2. Présentation du cadre et des modalités de la concertation

Christophe KARLIN, Garant de la concertation, présente le rôle des garants. Ils garantissent le droit du public à la participation aux décisions impactant l'environnement, droit ayant valeur constitutionnelle. Ils veillent à la bonne information et à la participation du public au cours de la concertation, afin que celui-ci puisse débattre de l'opportunité du projet, de ses caractéristiques et de ses enjeux. Ils ne donnent pas d'avis sur le projet et établissent un bilan de la concertation un mois après sa clôture. Deux mois après sa publication, au plus tard, le maître d'ouvrage indique les suites données à son projet : s'il le poursuit en l'état, s'il le modifie ou s'il l'abandonne.

Il indique que la CNDP a fait face à une situation inédite puisque trois porteurs de projet – Carbon, H2V et GravitHy – ont réalisé une saisine sur un intervalle d'un mois pour des projets implantés à proximité. Ces projets étant spatialement et temporellement liés, la CNDP a réalisé une page internet listant les effets cumulés de ceux-ci. Il encourage le public à le consulter. [Lien vers le site.](#)

Séverine DUMONT, Systra, détaille les modalités de la concertation. Celle-ci se déroule depuis le 30 octobre et jusqu'au 22 décembre 2023, sur un périmètre constitué des communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts.

Les modalités d'information :

- Le dossier de concertation, sa synthèse et le dépliant d'information disponibles sur le site internet de la concertation et distribués lors des réunions publiques ;
- [Le site internet de la concertation](#) ;
- Communications dans les journaux municipaux, sur les sites internet et les réseaux sociaux des collectivités du périmètre de la concertation ;

- Deux expositions : une exposition permanente à Fos-sur-Mer et une exposition itinérante, actuellement à Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Les modalités de participation :

- Les rendez-vous de la concertation ;
- L'espace d'expression sur le site internet de la concertation ;
- Le coupon T attaché au dépliant d'information ;
- Par mails sur les questions relatives à la concertation, auprès des garants (delcroix@garant-cndp.fr et christophe.karlin@garant-cndp.fr).

Echanges avec le public

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, demande que le lien vers le site internet de coordination des concertations soit indiqué sur le site internet de la concertation H2V Marseille Fos. Il pointe également du doigt la lenteur d'édition des comptes-rendus et la nécessité de les avoir plus rapidement.

Christophe KARLIN, Garant, présente le processus de validation d'un compte-rendu. Il demande de la compréhension pour le travail important que nécessite la réalisation et la validation d'un compte rendu. Il explique que la CNDP a décidé de porter le site internet de coordination des trois concertations mais qu'un lien va être ajouté sur le site internet dédié au projet H2V Marseille Fos.

Séverine DUMONT, Systra, précise que les documents de la réunion d'ouverture sont en ligne depuis ce matin. [Lien vers les documents de la réunion d'ouverture.](#)

NB : la mention et le lien vers le site internet de coordination des concertations sont bien indiqués sur le site internet du projet H2V Marseille Fos : [lien ici.](#)

3. Présentation du projet H2V Marseille Fos

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, précise les axes de cette réunion sur les impacts socio-économiques du projet :

- Les besoins en hydrogène sur le territoire ;
- Les perspectives en termes d'emploi du projet H2V Marseille Fos ;
- Les impacts trafic du projet et les enjeux territoriaux liés à cette thématique.

Il présente la société H2V et notamment sa stratégie d'implanter ses usines dans les zones portuaires qui concentrent des industries polluantes, afin de proposer des solutions de décarbonation pour les usages industriels et pour les mobilités maritimes, aériennes et terrestres. Il présente les processus des productions d'hydrogène bas carbone et de e-méthanol, réalisées à partir d'électricité d'origine renouvelable ou issue du mix électrique français bas carbone.

Il présente les chiffres clefs du projet :

- 2 phases du projet :
 - Phase 1 – mise en service en 2028 : 2 unités de production d'hydrogène associée à une unité production de e-méthanol ;
 - Phase 2 – mise en service en 2030 : 4 unités de production d'hydrogène.
- 265 emplois directs et indirects ;
- 910 millions d'euros d'investissements.

Echanges avec le public

Mathieu, citoyen, salue l'ambition de ce projet. Il souhaiterait connaître la source d'approvisionnement des énergies : est-ce que la construction d'installations de production d'énergies renouvelables est prévue ou est-ce qu'elles seront achetées sur le réseau, en espérant qu'il y en ait suffisamment de renouvelables ?

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, indique qu'un atelier dédié à l'électricité est prévu et permettra de rentrer dans le détail. L'usine H2V Marseille Fos serait connectée au réseau de transport d'électricité. L'objectif n'est donc pas de produire de l'électricité bas carbone ou renouvelable sur site mais d'en acheter.

L'approvisionnement électrique dépendrait de deux facteurs :

- 1) Les besoins des clients : s'ils souhaitent de l'hydrogène décarboné ou renouvelable ;
- 2) L'amortissement des investissements et le taux de charge du projet : l'objectif est de fonctionner de manière quasi permanente, c'est-à-dire autour 8 200 heures par an.

Vincent DELCROIX, Garant, demande la définition de l'électricité bas carbone.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, indique qu'il s'agit d'électricité qui serait fournie par le réseau électrique français avec un mix bas carbone, principalement produit par le nucléaire.

Mathieu, citoyen, demande pourquoi H2V se positionne sur une production catalytique et si ce choix est lié à des raisons de rendements. Il demande également si la technologie choisie est plus éprouvée que des méthodes alternatives et biologiques.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, confirme que le facteur principal de décision est la maturité technologique car il s'agit de filières naissantes.

Gilbert DAL COL, Mouvement Citoyen de Tous Bords (MCTB) Golfe de Fos Environnement, souhaite revenir sur les propos de H2V lors de la réunion d'ouverture, dont il a retenu que la production de e-méthanol serait destinée aux poids lourds. Il souhaite savoir si elle pourrait également servir pour l'aviation. Il demande également où H2V a prévu de se fournir en CO₂ si celui-ci venait à manquer.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, explique que la production de e-méthanol n'est pas destinée aux poids lourds mais au secteur maritime. L'hydrogène gazeux – et non le e-méthanol – serait à destination des poids lourds et représenterait autour de 6% de la production d'hydrogène. Il rappelle que quasiment 100% de la production d'hydrogène de la première phase du projet serait destinée à la production de e-méthanol. Pour la phase 2 du projet, une partie de la production pourrait être vendue à des producteurs de carburants de synthèse du secteur de l'aviation.

Christophe KARLIN, Garant, demande si le chiffre de 6% d'hydrogène gazeux dédié aux poids lourds est une estimation nationale ou propre au projet.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, précise qu'il s'agit d'une estimation propre au projet. Il explique la méthode de calcul, basée sur le nombre estimé de poids lourds nécessaires pour la production d'hydrogène.

François LALANDE, Association de Défense et Protection du Littoral du Golfe de Fos (ADPLGF), revient sur les propos de **François GUILLERMET** sur la récupération de CO₂

auprès des usines existantes. Cela lui paraît être une bonne chose, en phase avec les principes de l'économie circulaire. Il souhaiterait savoir ce que cela peut représenter au niveau de l'utilisation de matière pour soutenir la production du projet.

Vincent DELCROIX, Garant de la CNDP, rappelle que le maître d'ouvrage n'a pas répondu à la deuxième question de Monsieur DAL COL sur ce même sujet.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, explique que le CO₂ est une composante essentielle pour la production des carburants de synthèse. Il confirme que trouver du CO₂ est un enjeu. Il précise que H2V ne serait pas producteur de CO₂ mais acheteur. 200 000 tonnes de CO₂ par an seraient nécessaires. Des discussions sont en cours avec des industriels. Un certain nombre d'inconnues existent, notamment sur le *sourcing*.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, s'étonne de l'absence de panneaux solaires ou d'ombrières dans la présentation du projet. Il demande à H2V ce qui est prévu sur le sujet, considérant que chacun doit participer à l'effort de production. Sur le CO₂, il souhaite savoir quelles sont les pistes d'achat si H2V n'arrive pas à trouver des contrats localement, et si cela pourrait passer par des certificats d'achat de CO₂, y compris pour les contrats locaux. Si tel était le cas, il souhaiterait savoir s'il est possible de connaître la provenance du CO₂.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, explique que la connexion physique avec les émetteurs de CO₂ est importante et se ferait par *pipe* (canalisation), ce qui faciliterait l'identification de la provenance du CO₂. Sur les certificats, des textes européens doivent sortir dans les mois à venir pour préciser les mécanismes. Sur la production solaire, H2V n'a pas communiqué sur le sujet car le niveau de production prévu sur site semble anecdotique par rapport aux enjeux de consommation du site. Certains panneaux et ombrières sont visibles sur le visuel 3D du projet, au niveau du parking et des bâtiments administratifs. Les panneaux ne peuvent pas être installés sur les bâtiments de production pour des raisons de contraintes techniques.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, demande des précisions sur l'hydrogène produit pour le transport des navires. De même, il souhaite connaître le nombre de baies de chargement de camions prévues à destination des stations-services et si la flotte utilisée serait privée et fonctionnerait à partir d'hydrogène.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, rappelle que le secteur maritime serait fourni en e-méthanol et non en hydrogène. Sur les débouchés, H2V ne ferme pas de porte, dont celle de la mobilité routière. Si ce débouché se confirmait, l'objectif serait de produire de l'hydrogène gazeux – et non du e-méthanol – pour alimenter les stations-services d'hydrogène de la région. Aujourd'hui, il n'est pas possible d'indiquer le nombre de baies de chargement prévues ou si cette flotte serait privée et/ou à l'hydrogène.

Olivier BEURET, Association de Lutte contre toutes formes de Nuisances et de Pollutions (ALNP), comprend la valeur ajoutée de l'utilisation d'hydrogène en remplacement du carbone dans les processus industriels. Il aimerait savoir si cette production de e-méthanol se ferait à partir de CO₂ fatal. De même, H2V ayant indiqué que des clients pourraient racheter de l'hydrogène pour produire des e-carburants, il demande si le même principe serait appliqué pour les carburants de synthèse, c'est-à-dire une production à partir de CO₂ fatal pour essayer de valoriser et de produire une énergie.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, confirme que le même principe serait appliqué pour le e-méthanol et pour les carburants de synthèse. La réglementation européenne indique que l'utilisation du CO₂ fatal est possible jusqu'en 2041.

Ensuite, du CO₂ biogénique produit à partir de sources naturelles de type biomasse serait utilisé.

Olivier BEURET, ALNP, demande des précisions sur le projet de pipeline Barcelone – Marseille et comment ce projet se conjugue avec l'activité de H2V.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, explique que ce projet de pipeline, intitulé *BarMar*, constitue un élément important de construction de l'écosystème d'hydrogène. Il indique que H2V pourrait devenir exportateur mais que sa viabilité économique ne dépend pas de ce projet.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, demande s'il restera du CO₂ à acquérir après 2041, notamment auprès des industriels, et quelle est la surface d'artificialisation des sols prévue sur les 40 hectares du site.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, rappelle qu'à partir de 2041, pour obtenir la labellisation « RFNBO » (*carburants liquides et gazeux renouvelables d'origine non biologique, ndlr*), la législation européenne impose l'utilisation de CO₂ biogénique. C'est la tendance globale fixée par les orientations européennes. Si des industriels émettent du CO₂ à partir de biogaz, la récupération de CO₂ serait toujours possible.

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, souligne que le projet H2V Marseille Fos s'inscrit dans un écosystème général et rappelle que le programme SYRIUS s'intéresse à la décarbonation de l'ensemble de la ZIP de Fos-sur-Mer. Dans un futur très proche, l'appel à projets de l'ADEME permettra de déboucher sur des préconisations claires pour décarboner la zone.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, ajoute que la donnée sur l'artificialisation des terres est présente dans le tableau de la page de coordination des concertations Carbon, H2V et GravityHy¹.

Séverine DUMONT, Systra, indique qu'une question a été posée en ce sens par carte T et qu'une réponse détaillée va être publiée sur le site de la concertation.

Christophe KARLIN, Garant, confirme la réponse de **François GUILLERMET**.

4. Les tables-rondes thématiques

Séverine DUMONT, Systra, présente les modalités des tables rondes. Elle invite les intervenants, **Anne-Marie PEREZ**, Déléguée régionale de France Hydrogène Sud, et **Stéphane COPPEY**, représentant de FNE 13 et FNE PACA, à rejoindre la tribune.

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

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, présente les usages actuels de l'hydrogène gris et les débouchés espérés pour l'hydrogène décarboné de demain. Il précise que l'hydrogène n'est pas adapté à tous les usages mais est destiné à des usages « premiums ».

¹ <https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravityhy-4495>

La trajectoire de décarbonation de RTE précise que la place de l'hydrogène bas carbone dans le mix énergétique serait faible mais incontournable pour décarboner certains usages. Il propose un focus sur le secteur maritime, sujet important pour le territoire.

Séverine DUMONT, Systra, demande à **Anne-Marie PEREZ**, Déléguée régionale de France Hydrogène Sud, de présenter son association et d'expliquer pourquoi produire de l'hydrogène bas carbone, et surtout, pourquoi en produire ici, sur la ZIP de Fos-sur-Mer.

Anne-Marie PEREZ, Déléguée régionale France Hydrogène Sud, présente son association qui réunit, depuis 2020, une cinquantaine d'acteurs du territoire afin d'accélérer le déploiement de la filière hydrogène. Elle se compose de sociétés de production, de futurs consommateurs, de collectivités territoriales ou encore d'organismes de formation.

Elle explique que l'hydrogène fait sens sur le territoire au regard de son tissu industriel conséquent, qui induit de nombreux emplois – plus de 50 000 – mais aussi de ses émissions importantes de carbone – 24% des émissions nationales de l'industrie ont lieu dans la zone de Marseille-Fos. Elle précise que l'hydrogène n'est pas la solution à tous les besoins mais qu'il est pertinent pour certains secteurs et process industriels. D'autres usages vont se développer au fur et à mesure que cette filière va acquérir de la maturité industrielle, qui permettra notamment de baisser les coûts.

Un comité de bassin Marseille Fos a été créé pour mettre en commun les données et définir les perspectives de la filière hydrogène à horizon 2030-2050 : selon l'étude produite, en 2030, la production se situerait entre 190 000 et 300 000 tonnes par an pour atteindre 500 000 tonnes annuelles en 2040 puis 600 000 tonnes annuelles en 2050, soit 25% de la production et de la consommation d'hydrogène sur le territoire français. Cette étude a permis de travailler avec la Plateforme Industrielle & Innovation de Caban Tonkin (PIICTO) et de construire le programme SYRIUS avec les industriels. L'objectif est de réduire de 80% les émissions de CO₂ à horizon 2050. Pour y parvenir, la réponse à l'appel d'offre de l'ADEME permettra de définir et d'affiner des orientations précises pour la zone en matière d'énergie.

Séverine DUMONT, Systra, passe la parole à **Stéphane COPPEY, représentant FNE 13 et PACA**, et lui pose la question des défis à relever pour cette filière bas carbone de l'hydrogène.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, soutient qu'il y a encore de nombreux doutes par rapport à l'hydrogène, comme il a pu le constater lors d'une réunion publique sur la création d'une ligne 400 kV. Même si la réponse de PIICTO à l'appel d'offres de l'ADEME est une bonne nouvelle selon lui, il estime qu'il ne s'est rien passé depuis sa création. Il soulève la question des débouchés de l'hydrogène dans les domaines des transports, de l'agriculture, de l'industrie et de l'énergie. Il pointe les risques de maintenir un modèle daté et fortement consommateur.

Il ajoute que l'étude de l'Office Parlementaire d'Evaluation des Choix Scientifiques et Technologiques (OPECST) sur les modes de production de l'hydrogène prouve que la méthode actuelle de production, le vaporeformage, a un coût de production peu compétitif, un rendement limité et est fortement émetteur de gaz à effet de serre. Pour la production par électrolyse, il met en avant le faible rendement du processus global de production, à la fois au niveau des étapes d'électrolyse, de compression, ou encore des piles à combustible.

Il souligne le peu de recul sur cette technologie, notamment en matière de risques industriels. Il conclut en appelant à mieux évaluer les besoins de production d'hydrogène, à explorer les possibilités de captation du CO₂ et à limiter les nouvelles utilisations de l'hydrogène.

Enfin, il sollicite des précisions de **François GUILLERMET** sur le faible rendement de l'usine H2V Marseille par rapport aux petites unités de production.

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, met en cause des approximations de **Stéphane COPPEY**, notamment sur PIICTO. Il rappelle que l'association a été créée en 2015 car une usine était en danger et risquait de fermer, et que la question initiale était celle de l'efficacité de la production, et non de la décarbonation. Il souligne que l'embauche de Nicolas MAT a changé la donne et que les premiers effets seront visibles dans quelques jours avec la réponse à l'appel d'offres de l'ADEME.

Il déplore également l'ancienneté des publications utilisées par Stéphane COPPEY et relève les avancées technologiques qui ont eu lieu depuis 2013. Il donne l'exemple du changement d'image du nucléaire, désormais en plein développement, y compris sous la forme de mini-réacteurs. Il rappelle la présence d'un écosystème territorial important dans le domaine de l'hydrogène, qui contribuera à réduire drastiquement les émissions de gaz à effet de serre sur la zone.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, répond qu'il s'agit de modèles de sociétés différents et qu'il porte une vision nationale et pas uniquement locale des enjeux de l'énergie.

Christophe KARLIN, Garant de la CNDP, invite François GUILLERMET à reprendre la parole.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, explique que les usages présentés par **Stéphane COPPEY** ne correspondent pas aux débouchés visés par H2V et que le sujet de l'atelier est l'hydrogène de demain et les débouchés à venir ; et non pas ceux d'aujourd'hui. H2V se positionne sur les transports, mais dans les secteurs maritimes, aériens et routiers de marchandises. Par ailleurs, H2V ne se positionne pas sur l'agriculture et l'engrais. Concernant l'acier décarboné, le sujet va venir avec la concertation de GravitHy. Pour les débouchés liés au raffinage, il renvoie vers le rapport de RTE qui indique que cet usage de l'hydrogène va diminuer mais que les autres usages se maintiendront.

Concernant le tableau de l'OPECST, il relève que défendre la capture du carbone revient à plaider pour continuer d'utiliser les énergies fossiles, en les liquéfiant et stockant dans des réservoirs. Sur les gains de rendement, il souligne des économies d'échelle très importantes entre les petites et les grandes installations (facteur 2 en termes d'investissements). Sur le rendement, il appelle à la vigilance sur le graphique présenté (*diapositive n°35*) qui ne correspond pas au modèle porté par H2V. Aujourd'hui, le rendement du modèle H2V s'élève à 70%, et non 22%.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, demande si les perspectives de coûts se situent bien entre 4 000 et 6 000 euros la tonne comme indiqué dans son tableau.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, confirme cette donnée.

Echanges avec le public

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement, demande s'il est envisagé d'exporter l'hydrogène produit localement.

Anne-Marie PEREZ, Déléguée régionale de France Hydrogène Sud, explique que la stratégie française se base sur une production locale pour des usages locaux. Elle rappelle le projet d'import en provenance de la péninsule ibérique, *BarMar*, avec une prolongation vers tout le reste de l'Europe via le projet *H2Med*. La Région Sud se mobilise pour faire de l'export et dispose d'atouts importants comme les cavités salines de Manosque pour le stockage de l'hydrogène. Le programme SYRIUS va permettre d'établir des scénarios.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement, demande la correspondance entre les tonnages présentés et une représentation des volumes en m³, sachant qu'un moteur thermique actuel consommera moins que les camions qui marcheront à l'hydrogène.

Anne-Marie PEREZ, Déléguée régionale de France Hydrogène Sud, rappelle que l'hydrogène est une solution uniquement pour certains usages. Par exemple, il peut être intéressant pour les poids lourds car il enlève les contraintes de charges liées à une batterie électrique. Pour les bus et bennes à ordures, certaines communes en utilisent comme Dijon. Elle précise que la transition énergétique est en cours : on part de l'ancien modèle pour tirer des bords et aller vers le nouveau modèle. Des ajustements sont nécessaires.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, met en cause le poids des lobbies dans ces évolutions de stratégie avec de grands volumes d'argent en jeu, comme pour le glyphosate.

Bernard VIGNAL, Alternatiba, tient à mettre en avant le peu de temps d'expression accordé au public. Il lui semble nécessaire de rééquilibrer les choses.

Il estime que les projets présentés interrogent le modèle de société à mettre en place, avec un choix entre, d'une part, aménager l'industrie en essayant de capter le CO₂ pour poursuivre la trajectoire vers un réchauffement climatique accru ; et, d'autre part, changer de société en réduisant nos consommations. Concernant le projet de H2V, en termes d'usages, il considère que la fabrication de carburants de synthèse pour le secteur maritime et aérien intéresse surtout les gens aisés qui peuvent payer des voyages de croisières ou en avion. Pour une transition énergétique vers une énergie bas carbone, il rappelle que des études ont été réalisées par RTE, l'association négaWatt ou l'ADEME. Dans ce cadre, des scénarios de sortie du nucléaire ont été élaborés.

Il estime que la filière *Power to Gas* est intéressante : l'énergie peut être stockée avec des électrolyseurs pour garder des hydrocarbures de manière à pouvoir les réutiliser dans les moments où l'énergie renouvelable vient à manquer. Les autres paramètres importants sont ceux de la sobriété et de l'efficacité. En l'occurrence, il estime que le projet de H2V essaie d'avancer malgré des rendements à 22% comme présenté par FNE : selon lui, on peut admettre ce pourcentage s'il s'agit de stocker des intermittences électriques mais pas pour faire des bio-carburants. Il souhaite savoir pourquoi H2V ne s'inscrit pas dans une filière *Power to Gas*.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, explique que le *Power to Gas* a aussi beaucoup de défauts et qu'il ne s'agit en aucun cas d'opposer hydrogène et efficacité énergétique car cette opposition induit selon lui une forme d'immobilisme. Le rapport RTE reprend bien les 4 leviers : l'hydrogène est associé à la sobriété, à l'efficacité ainsi qu'à la production de nucléaire et d'énergies renouvelables.

Un citoyen, ancien portuaire, revient sur le projet de production de e-méthanol, qu'il considère comme très pertinent, pour le replacer dans son contexte : 800 000 à 1 million de tonnes de fuel léger sont consommées par an pour assurer la continuité avec la Corse. Ce projet viendrait décarboner cette liaison. Il indique que les bateaux de croisières ne s'alimentent quasiment pas ici, de même que les porte-conteneurs. Il invite à ramener le débat au projet H2V Marseille Fos.

René RAIMONDI, Maire de Fos, demande à **Stéphane COPPEY** si FNE est bien pour la disparition de l'utilisation des énergies fossiles.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, répond qu'il s'agit d'une question complexe, celle de la transition énergétique, et que rien n'a été fait pendant de nombreuses années.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, juge inacceptable que le temps accordé aux questions ne soit pas plus important. Il souhaite dénoncer le raisonnement selon lui schizophrénique de FNE qui soutient une décarbonation des activités au niveau national mais qui rejette ce projet, avec un même raisonnement pour PIICTO et SYRIUS. Il ajoute qu'il lui semble particulièrement important d'avoir la correspondance en m³ du tonnage.

Séverine DUMONT, Systra, indique que la réponse sera apportée ultérieurement car elle n'est pas disponible actuellement. D'autres réunions, notamment celle du 27 novembre sur les impacts environnementaux, permettront d'aborder ces sujets.

Table ronde n°2 – Les enjeux de trafic

Séverine DUMONT, Systra, invite **Franck SANTOS**, Conseiller métropolitain d'Aix-Marseille Provence Métropole, à rejoindre la table ronde sur les enjeux de trafic. Elle invite **François GUILLERMET** à présenter l'impact du projet H2V Marseille Fos sur le territoire.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, présente l'impact du projet H2V Marseille Fos sur le trafic routier : il considère que la situation globale est critique mais que l'impact du projet serait réduit. Tout d'abord, H2V prioriserait au maximum les canalisations et le fret maritime plutôt que les camions pour les entrants et les sortants. Seuls 6% des exports et imports se réaliserait par camions.

Ensuite, les mesures de réduction de l'impact identifiées consisteraient à accompagner les projets de territoire. En phase de travaux, H2V étalerait les travaux de remblaiement et utiliserait le plus possible la voie finale. Pendant la phase d'exploitation, H2V souhaiterait co-construire les solutions avec les salariés pour qu'elles soient adaptées à leurs besoins.

Séverine DUMONT, Systra, demande à **Franck SANTOS** quel est le rôle de la Métropole en matière de mobilités et quelles sont les priorités.

Franck SANTOS, conseiller métropolitain, tient à excuser Martine VASSAL, présidente de la Métropole. La Métropole soutient les filières industrielles productives et innovantes comme l'hydrogène.

La répartition des missions sur la question des mobilités est la suivante :

- L'Etat gère les routes nationales ;
- La Région gère le ferroviaire ;
- Le Département gère les routes départementales et les autres routes de voiries ;
- La Métropole s'occupe des transports en commun et des infrastructures liées. Elle gère le développement du multimodal afin de transporter le plus de personnes possibles tout en diminuant les flux et les émissions de CO₂.

Séverine DUMONT, Systra, demande quels sont les axes définis par les Plans Locaux des Mobilités (PLM) de la Métropole sur le secteur.

Franck SANTOS, Conseiller métropolitain, explique qu'un groupe de travail pour le PLM est en place depuis 2020. Plusieurs pistes sont à l'étude, notamment au niveau des transports en commun et du covoiturage. Il souligne les efforts individuels à réaliser et l'importance de travailler avec tous les acteurs concernés – l'Etat, la Région, le Département, la Métropole, les industriels. Il invite à ne pas oublier la responsabilité du salarié qui préfère souvent voyager

seul. Aujourd'hui, 100 000 déplacements ont lieu tous les jours sur cette ZIP : 30 000 sorties, 30 000 entrées et 39 000 déplacements internes. Parmi ces flux, 88% sont réalisés par des véhicules particuliers seuls, 3% par des véhicules de fonction, 3% par du covoiturage, 1% à vélo et 1% en bus. Ces chiffres l'ont surpris alors qu'on lui a confirmé que les transports en commun étaient adaptés à la situation. Au niveau de la Métropole, 4,7 milliards d'euros sont prévus dans le cadre d'appels à projets pour les mobilités sur la période 2023-2027.

Bernard NICCOLINI, Président de l'association « L'Etang Marin », comprend l'aspect philosophique du covoiturage mais estime que cette idée ne marche pas car le changement d'habitude est trop compliqué. Il déplore l'inaction depuis 50 ans et considère qu'il est donc normal que la situation empire sur tout le territoire. Pour lui, il est nécessaire d'alerter le Président de la République : à situation exceptionnelle, mesures exceptionnelles et budget exceptionnel. Il note les nombreuses propositions des industriels, qui font le choix d'investir, mais considère que si l'Etat n'est pas prêt à s'impliquer, il est vain de continuer à se développer.

Franck SANTOS, Conseiller métropolitain, répond que Martine VASSAL a écrit une lettre au Président de la République pour l'interpeller sur le développement du territoire : s'il souhaite que ce développement continue, un investissement dans les mobilités est indispensable. Il précise que des échanges ont eu lieu avec la préfecture pour le Contrat de Plan Etat-Région.

François LALANDE, ADPLGF, rappelle la position de son association, à savoir que l'Etat doit réaliser un effort pour mettre en place un réseau routier qui soit convenable et avoir une desserte portuaire qui soit digne de ce nom. Par ailleurs, au nom de l'ADPLGF, il tient à saluer les actions mises en place en faveur de la décarbonation et de l'amélioration des nouvelles technologies sur le territoire. L'ADPLGF est favorable au projet H2V Marseille Fos.

Franck SANTOS, Conseiller métropolitain, ajoute que la Métropole s'inscrit dans cette dynamique de décarbonation et d'écologie.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, indique, au nom de sa fédération et en tant qu'ancien président d'une autorité de transport, que les solutions sont déjà connues. La Métropole avait lancé un appel à projet il y a quelques années : FNE PACA avait rédigé une réponse qui consistait à proposer le renforcement des connexions de train et de bus mais aussi à mettre en place un système de taxis collectifs. En ce sens, il tient à souligner la bonne idée de Carbon de mettre en place une navette fluide maritime afin de faire la connexion fer – maritime – routier – bus et d'offrir un maillage. Finalement, FNE PACA n'avait pas été retenu car le système ne s'autofinçait pas et nécessitait une contribution financière de la personne transportée.

Il aimerait revenir sur la déclaration du préfet à l'issue du débat sur la liaison Fos-Salon, qui a indiqué que l'Etat attendait que la Métropole et la Région prennent leurs responsabilités. Il déplore que la Région n'ait rien fait de plus depuis. De son point de vue, un travail doit être mené au niveau du routier, mais pas seulement pour bitumer et élargir : il appelle à travailler les connexions et l'amélioration du fonctionnement des infrastructures pour réduire le risque d'accidents.

Franck SANTOS, Conseiller métropolitain, rappelle que des mesures ont été mises en place pour encourager le covoiturage : le conducteur est rémunéré financièrement et les passagers bénéficient de la gratuité des transports en commun. La Métropole a donc investi. Il ajoute que le bus à la demande est en cours de développement.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, considère qu'on ne peut pas rester sur le constat que ce sont les routes qui augmentent les trafics : il estime que les nouveaux projets y contribuent également.

Stéphane COPPEY, FNE 13 et PACA, répond qu'il n'y a pas un contre-exemple de projet routier qui n'a pas augmenté le trafic en France.

Franck SANTOS, Conseiller métropolitain, rappelle que la priorité reste de faire changer les habitudes et de faire en sorte que les personnes volontaires sautent le pas.

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, appelle à sortir de l'idée que ce sont les nouveaux projets qui ajoutent du monde sur les routes : les acteurs déjà présents y contribuent également.

Bernard NICCOLINI, Président de L'Etang marin, appelle à ne pas griller les étapes et à ne pas passer sous silence les deux années de chantier. Il souligne que les routes sont déjà saturées et que les nouvelles routes sont indispensables, même si elles n'empêchent pas de travailler sur la fluidification des flux. Cependant, il précise qu'il ne peut pas se contenter des pourcentages, mêmes s'ils sont petits, présentés par H2V, considérant que cette hausse peut être à l'origine d'accidents très graves.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, renvoie à sa présentation des actions prévues pendant la phase de construction pour minimiser au maximum l'impact du projet et étaler les flux.

Bernard VIGNAL, Alternatiba, rappelle que le secteur des transports est le plus gros émetteur de gaz à effet de serre en France avec un tiers des émissions, dont la moitié émise par les voitures particulières. Alternatiba souhaite que les investissements de la Métropole, des industriels et des autres investisseurs soient fléchés pour le développement des transports en commun et l'amélioration du système de covoiturage. Pour finir, il regrette que cette soirée ne laisse pas suffisamment la parole au public.

Table ronde n°3 – Les enjeux d'emploi

Séverine DUMONT, Systra, invite **Nathalie FERRY** et **Rafik BOUDJELOUDE** de la Maison de l'Emploi Ouest Provence ainsi que **Laurent RENAUX** du Campus des Métiers et des Qualifications d'Excellence (CMQE) Industrie du futur Sud à rejoindre la table ronde. Elle demande à **François GUILLERMET** de présenter les chiffres du projet H2V Marseille Fos.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, présente les chiffres estimés à date : 165 emplois directs et 100 emplois indirects. Il détaille les postes, les grandes familles de métiers ainsi que les filières de formation qui intéressent H2V. A ce stade, les enjeux identifiés tournent principalement autour de l'attractivité des métiers, de l'évolution des formations ainsi que de l'inscription de H2V dans des partenariats et des dynamiques territoriales. H2V développe aussi d'autres projets en France et souhaite organiser un partage des connaissances. C'est le rôle de **Gauthier DELMARRE**, Directeur industriel de H2V.

Séverine DUMONT, Systra, demande à **Rafik BOUDJELOUDE** de présenter le rôle de la Maison de l'Emploi Ouest Provence.

Rafik BOUDJELOUDE, Directeur de la Maison de l'Emploi Ouest Provence, explique qu'il s'agit d'une association portée par la Métropole avec une gouvernance tripartite entre l'Etat, la Métropole et Pôle Emploi. Elle accompagne et anticipe les mutations économiques ainsi que le développement local de l'emploi. Elle est donc intéressée au premier chef par le projet H2V Marseille Fos.

Séverine DUMONT, Systra, demande à **Nathalie FERRY** quelles sont les mesures prises pour féminiser les métiers de l'industrie.

Nathalie FERRY, Cheffe de projet diversité et égalité-professionnelle à la Maison de l'Emploi, explique que sa mission consiste à accompagner les femmes à aller vers les métiers industriels. Aujourd'hui, elles représentent 10 à 15% de l'emploi industriel. L'objectif est qu'elles soient plus nombreuses demain. Cette mission a été lancée en 2009 et a été ouverte en 2018 à d'autres publics, notamment les jeunes issus des Quartiers Prioritaires de la Ville. L'accompagnement proposé par la Maison de l'Emploi permet de faire découvrir les métiers de l'industrie et de soutenir les personnes dans leurs parcours de préqualification.

Séverine DUMONT, Systra, demande à **Laurent RENAUX** quels sont les grands chantiers en termes de formation et de recrutement.

Laurent RENAUX, Directeur du CMQE Industrie du futur Sud, explique que la présidence de l'association est partagée entre le Président de Région, le Recteur et des représentants de l'industrie. L'idée est de regrouper tous les acteurs pour répondre aux problématiques de mutations du territoire. Les enjeux sont considérables, avec plus de 4000 emplois annoncés dans l'aéronautique et plus de 3000 emplois liés au projet Carbon. En parallèle, des destructions d'emplois ont lieu : il s'agit de voir comment organiser ces mobilités, en identifiant les compétences intéressantes. L'hydrogène fait partie des filières à enjeux identifiées : l'idée est d'accompagner la recherche des bons profils, en s'appuyant sur le réseau local.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, explique qu'il n'a pas eu le temps d'écouter toutes les interventions mais se dit convaincu que l'envie de trouver des salariés sur le territoire est évidente. Sa question porte sur l'avant-projet : pendant la période de travaux, les entreprises font souvent appel à des entreprises étrangères, qui font elles-mêmes appel à des salariés qui viennent de l'étranger. Très souvent, un nombre majoritaire de salariés étrangers, proche des 80%, a été constaté. Employer des salariés avec une implantation territoriale, c'est-à-dire de la région PACA, doit être selon lui une priorité.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, répond que la phase travaux ferait partie du périmètre de recherche des compétences.

Rafik BOUDJELOUDE, Directeur de la Maison de l'Emploi, souligne que les clauses d'insertion dans les marchés des chantiers sont possibles. Cela a été fait à Miramas avec plus de 40 000 heures d'insertion. La collaboration mise en œuvre avec H2V va dans ce sens.

Nathalie FERRY, Chargée de mission à la Maison de l'Emploi, explique qu'une expérimentation a été mise en œuvre en 2007 avec LNG. Des points relais emplois délocalisés avaient été installés à proximité immédiate des chantiers. Une personne faisait le relais entre les besoins chantiers et les demandeurs d'emplois.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, rappelle que LNG avait mis un bungalow sur le chantier pour expliquer son projet et pour recevoir des demandeurs d'emplois.

Un citoyen estime que le taux de chômage a augmenté et que recruter en proximité doit constituer une priorité. Il souhaite savoir si des ententes bilatérales ont eu lieu avec les communes afin de construire des logements pour les futurs salariés.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, répond que l'objectif est de s'appuyer sur des professionnels existants qui connaissent le marché de l'emploi local et que le sujet du logement n'a pas encore été abordé avec les communes.

Un citoyen demande si le recours aux formations en alternance est envisagé.

Gauthier DELMARRE, Directeur industriel de H2V, explique que cette question touche un peu à toutes les discussions qui ont eu lieu aujourd'hui. Il confirme que la formation en alternance est une priorité pour sensibiliser et former les plus jeunes.

5. Mots de conclusion

Séverine DUMONT, Systra, relève que 25 questions ont été posées tout au long de la réunion. Elle invite les garants à prendre la parole.

Vincent DELCROIX, Garant CNDP, ajoute que la réunion a duré 2h50 et que le public s'est exprimé pendant 1h30, soit légèrement plus que la moitié de la réunion publique. Il note donc que le principe d'équivalence, selon lequel la parole de chacun a le même poids, a été respecté. Concernant la surface artificialisée, il précise qu'elle s'élève à 16 hectares. Pour les questions qui n'ont pas pu être posées, il rappelle qu'elles peuvent être déposées sur le site internet. Il note qu'il s'agit d'une réunion qui s'est plutôt bien passée, dans le respect et l'écoute.

Séverine DUMONT, Systra, indique qu'un compte-rendu de la réunion sera mis en ligne sur le site de la concertation, et invite le public à la prochaine réunion thématique le 27 novembre à Port-Saint-Louis-du-Rhône, ainsi qu'à la visite préalable, ce même jour, du futur site du projet H2V Marseille Fos.