

Concertation préalable H2V Marseille Fos

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

*Mardi 28 mai 2024 à 18h à la Maison de la Mer et du Sport
Fos-sur-Mer*



La réunion d'ouverture de la concertation continue a duré 01 heures et 27 minutes. Elle a rassemblé près de 39 participants.

L'équipe projet H2V :

- Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V
- François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos

Les intervenants :

- Rémi COSTANTINO, Directeur Général Adjoint, Grand Port Maritime de Marseille
- Patrick GRIMALDI, Conseiller métropolitain, Aix-Marseille Provence Métropole
- Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, Conseillère régionale – Présidente de la Commission Entreprises – Artisanat et commerces – Economie Sociale et Solidaire – Economie Circulaire, Région Sud-PACA

Garant de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

- Vincent DELCROIX

Modération :

- Séverine DUMONT, Systra

Déroulé de la réunion

Mots d'accueil.....	2
Présentation des enjeux et des modalités de la concertation continue.....	3
Le rôle des garants.....	3
Présentation des grandes lignes et des enseignements du bilan des garants	5
Présentation du dispositif de concertation continue	6
Rappel des grandes lignes du projet et des enseignements de la concertation	9
L'actualité du projet : prochaines étapes, nouveautés.....	10
Intervention des partenaires.....	17
Mots de conclusion	20

Mots d'accueil

Séverine DUMONT, Systra : Merci pour votre présence. Ce soir, on ouvre une nouvelle phase de dialogue avec la concertation continue du projet H2V Marseille Fos. La réunion de ce soir poursuit trois objectifs :

- Revenir sur le bilan des garants de la concertation préalable ;
- Présenter les modalités de la concertation continue ;
- Puis échanger, bien sûr, sur l'actualité du projet.

Je vous présente rapidement le programme de la réunion. Donc, on aura un mot d'accueil de monsieur le maire de Fos-sur-Mer, suivi d'un mot d'accueil de monsieur Alexis Martinez, Directeur général de H2V. Monsieur Vincent DELCROIX, garant de la concertation continue, présentera les enjeux de cette nouvelle phase de dialogue, et puis, on vous présentera également les modalités de la concertation. On rappellera les grandes lignes du projet et les principaux enseignements de la concertation préalable et on vous présentera l'actualité du projet. On a également prévu de donner la parole aux partenaires, notamment au GPMM, à la Métropole d'Aix-Marseille Provence et à la Région Sud-PACA.

Donc, monsieur le Maire, est-ce que vous voulez dire un petit mot supplémentaire, ou c'est fait ?

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, indique qu'il ne souhaite pas prendre la parole car il n'a rien de nouveau à annoncer par rapport à la concertation préalable.

Séverine DUMONT, Systra : Ok, très bien. Merci beaucoup. Monsieur MARTINEZ.

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : Merci à monsieur le Maire et à Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON qui représente la Région. C'est aujourd'hui que l'on tire les enseignements de cette concertation préalable, qui a été, pour nous, très riche et qui présente clairement un bilan très positif. Cette concertation a renforcé, plus que jamais, notre volonté d'avancer sur le projet.

H2V Marseille Fos va être un projet qui va permettre de décarboner le bassin de Fos-Marseille. Chez H2V, nous avons beaucoup apprécié la concertation. Nous sommes de ceux qui pensent que c'est un exercice qui, au départ, peut paraître contraignant, mais qui a l'immense mérite de permettre d'expliquer de manière pédagogique le projet dans un état d'esprit de transparence ; état d'esprit qui a toujours été le nôtre puisque nous avons déjà mené des concertations préalables, en Normandie et à Dunkerque.

Globalement, nous avons décidé de continuer le projet. Le projet avance. Nous avons notamment, et on y reviendra, signé un partenariat stratégique avec la Banque des territoires, avec le soutien de la CMA CGM qui a manifesté son intérêt pour le projet.

Aujourd'hui, nous allons rentrer dans un processus de concertation continue dans lequel la règle du jeu sera de vous tenir au courant de manière régulière de l'évolution et des informations sur le projet. Nous serons toujours dans ce processus de partage d'informations car un projet vit et évolue. Nous nous engageons donc à le faire de manière régulière dès qu'il y aura des informations pertinentes à partager.

Voilà, donc, je suis très heureux d'être là. Je serai presque venu toutes les saisons ici, à Fos-sur-Mer. Je reviendrai peut-être cet été, avec le début de la saison de basket. Encore une fois, je suis très heureux d'être là avec vous ce soir, pour partager et vous expliquer le processus de concertation continue et vous donner un point d'avancement sur le projet et ses bonnes nouvelles, parce qu'on a plusieurs à partager avec vous. Je vous remercie.

Séverine DUMONT, Systra : Merci, on les attend avec impatience. Du coup, je laisse la parole monsieur DELCROIX pour la première partie de la réunion. Il va nous présenter les enjeux de cette nouvelle phase de dialogue qui démarre ce soir.

Présentation des enjeux et des modalités de la concertation continue

Le rôle des garants

Vincent DELCROIX, Garant CNDP : Exceptionnellement, je vais venir face à vous. Je vais quitter mon rôle, ma place attitrée.

Bonsoir à tous.

Donc, ce n'est peut-être pas un scoop pour tout le monde : Philippe QUEVREMONT et moi-même avons été nommés garants de la concertation continue. Ce n'est pas un scoop dans le sens où il y a une certaine forme de tradition de la CNDP de renommer les garants qui ont assuré la concertation préalable pour la concertation continue, notamment pour des questions de simplicité puisque les garants sont au courant du projet et ont vécu toute la concertation.

Aussi, je vous demande de bien vouloir excuser Philippe QUEVREMONT, deuxième garant de cette concertation continue, qui n'a pas pu venir.

Donc, nous avons été nommés garants de la concertation continue avec Philippe QUEVREMONT. Nous sommes également garants de la concertation continue de CARBON, et il est possible que nous soyons également renommés tous les deux garants de la concertation pour GravitHy.

Alors, ce n'est pas l'effet du hasard. Il y a toujours eu une volonté forte de la CNDP d'assurer la coordination des trois concertations préalables (*H2V, CARBON, GRAVITHY, ndlr*). Et la

manière la plus simple et la plus évidente d'assurer cette coordination, c'est de le faire au niveau des garants et de nommer les mêmes personnes sur ces trois concertations. Comme ça, la poursuite et la coordination se font naturellement.

Alors, bon, quelques rappels. Je vais encore avoir le plaisir de vous le répéter, le droit du public à la participation des projets qui ont un impact environnemental est un droit constitutionnel, c'est-à-dire qui est au-dessus des lois. Et donc, les garants sont là pour s'assurer que ce droit à l'information et à la participation du public est bien effectif.

Les garants sont nommés par la Commission Nationale Du Débat Public (CNDP), autorité parfaitement indépendante. Elle est rattachée au ministère chargé de l'environnement, mais uniquement pour des questions administratives et financières. Son indépendance est garantie par le code de l'environnement. Les garants sont, on va dire, le bras armé de la CNDP, pour toute une catégorie de projets dans laquelle rentre H2V. Nous sommes neutres et indépendants, de la même manière que la CNDP l'est. Nous signons d'ailleurs une charte où nous nous engageons justement à garantir cette indépendance. La CNDP vérifie également que nous n'avons pas d'intérêts – à la fois géographiques, politiques, financiers – ou de sympathie avec les porteurs de projets.

Vous pouvez le passer le transparent suivant, s'il vous plaît ?

Voilà les trois temps de la participation du public. Donc, vous avez vécu la concertation préalable. En fait, la concertation préalable permet de débattre de tous les sujets relatifs au projet, mais en particulier de son opportunité : est-ce qu'il y a lieu de faire ou de ne pas faire ce projet ? Alors, donc, ça a été en effet largement débattu pendant la concertation préalable. A l'issue de la concertation préalable, le maître d'ouvrage a manifesté son souhait de poursuivre le projet. Nous avons donc enclenché la deuxième phase, qui est celle de concertation continue.

Alors, la concertation continue. A priori, on ne re débattera pas de l'opportunité puisque le maître d'ouvrage a décidé de continuer son projet. Donc, on peut dire que le sujet, d'une certaine manière, est clos. Cela dit, si des personnes posent des questions, je pense que le maître d'ouvrage se fera quand même un plaisir d'y répondre. Cette phase de concertation continue est beaucoup plus axée sur les modalités de projets et, disons, les impacts en général du projet et de sa construction à venir. Alors tout ça, ça va se terminer.

En fait, l'implication de la CNDP va se terminer au début de l'enquête publique. A ce moment-là, il y aura un changement. Pour ceux qui ne sont pas familiers avec l'enquête publique, je résume assez rapidement. Une enquête publique, c'est dense. Dans le cas de H2V, le dossier de demande d'autorisation sera mis à la disposition du public et soumis à l'enquête publique. Ce dossier est fort volumineux et rassemble tous les impacts au sens très large du projet. La totalité sera mise à la disposition du public. Pour le public, malheureusement, les dossiers d'enquête publique sont beaucoup plus arides et beaucoup moins agréables à lire que les dossiers de maître d'ouvrage fabriqués par H2V pour les concertations préalables.

Mais c'est d'une certaine manière, disons-le, la bible du projet. En plus du public, l'administration se prononce sur ce projet pendant l'enquête publique. A la fin, le préfet prendra la décision d'autoriser la mise en service de l'installation ou de ne pas l'autoriser. Il prendra l'avis, en fait, de toute l'administration, y compris l'avis du commissaire enquêteur.

Vous pouvez passer la diapositive suivante, s'il vous plaît.

Les responsabilités pendant la concertation continue. Donc, il y a un changement de réglementation entre la concertation préalable et la concertation continue. J'explique de manière très simple. Pendant la concertation préalable, les garants ont un droit d'intervention,

c'est-à-dire qu'ils ont le droit de dire si ce que veut faire le maître d'ouvrage leur plaît ou ne leur plaît pas. On peut donc influencer sur le déroulement de la concertation et son organisation.

En théorie, sur la concertation continue, on joue plus un rôle de simple observateur que de prescripteur. Donc, en théorie, H2V peut ne pas suivre nos directives ou nos conseils pendant cette phase de concertation continue. Des premières discussions qu'on a eues avec H2V, ils seraient a priori disposés à continuer sur la même organisation que celle de la concertation préalable, c'est-à-dire suivre quasiment à la lettre nos recommandations. Mais lors de la phase de concertation continue, ils ne sont pas obligés de le faire, et c'est à signaler.

Alors, c'est le maître d'ouvrage qui est responsable de la concertation continue. Donc, il a informé la CNDP des modalités de concertation qu'il comptait mettre en œuvre. On en a largement, et de manière collégiale, discuté. Tout le monde est tombé d'accord sans aucun problème sur les modalités de cette concertation continue. En fait, la CNDP, comme je vous le disais, a accepté ces modalités. En plus, elle a recommandé de continuer à se coordonner avec CARBON et GravitHy pour la poursuite des concertations, dans un double objectif : d'une part, d'essayer que les concertations soient le plus cohérentes possibles et, d'autre part, pour autant que faire se peut, de ne pas solliciter trop inutilement et trop souvent le public.

Les garants continuent toujours à veiller au respect des droits du public. Nous ferons systématiquement, tous les ans, un bilan du déroulement de cette concertation pour expliquer ce qu'on pense de cette concertation et témoigner du respect des droits du public ou non.

Présentation des grandes lignes et des enseignements du bilan des garants

Vincent DELCROIX, Garant CNDP : Alors, pour terminer, je vais faire un très rapide bilan de la concertation (*préalable, ndlr*). Alors donc, à l'issue de la concertation préalable, nous avons publié un bilan. Si vous ne l'avez pas encore dévoré, je ne peux que vous conseiller de le faire. Il est téléchargeable sur le [site de la concertation H2V Marseille Fos](#) et sur le [site de la CNDP](#).

Bon, je ne vais pas m'étendre dessus. Globalement, la concertation – et vous avez pu aussi vous en rendre compte en assistant aux différentes réunions – s'est très bien déroulée. On a conclu sans aucune difficulté à dire que les droits du public ont été respectés. Dit clairement et en d'autres termes, H2V a joué le jeu de la concertation. Les garants ont pu constater qu'ils ont respecté les droits du public.

L'opportunité du projet a été largement débattue pendant la concertation. Et elle est globalement partagée. Bon, alors, évidemment, il y a toujours, en fait, quelques exceptions, ou quelques personnes qui ne sont pas d'accord. Globalement, on a quand même senti une grande majorité de personnes qui participaient aux réunions qui étaient prêtes à accepter ce projet, de même que ce qu'on a pu lire sur les contributions sur internet.

N'empêche que ce n'est pas en fait un blanc-seing sans condition.

Il y a eu des interrogations sur les impacts, sur les conséquences du projet, notamment sur les impacts environnementaux au sens très large et sur la vie des riverains.

Donc c'est une des raisons pour lesquelles cette concertation continue va permettre d'approfondir ces thèmes, au fur et à mesure de l'avancement du projet et de la précision que peuvent apporter les porteurs du projet.

Alors, les thèmes les plus débattus ont été la mobilité, la ligne 400 kV de RTE et les mesures de compensation sur le plan écologique. Bon, ce n'est pas une surprise, ça a été quasiment la même chose pour Carbon. Et je crois que ça a également été le cas pour GravitHy.

Donc, ce sont en fait des thèmes qui ne relèvent pas complètement de la responsabilité de H2V. Le problème des routes, bon, H2V fait ce qu'il peut pour faire avancer les solutions routières à l'étude et est dans les starting-blocks. H2V n'a que cette possibilité d'implication.

Alors, les garants ont fait quelques recommandations, parce qu'il faut toujours essayer d'améliorer les choses. On a demandé des précisions sur le projet et ses impacts, d'informer le plus tôt le public. Donc, voilà, une des réponses passe par le fait que nous soyons ensemble ce soir.

Nous avons aussi recommandé à H2V de s'adresser au préfet et à la métropole, puisque des thèmes qui ont été débattus ne relevaient pas uniquement du maître d'ouvrage.

Donc. Voilà donc en résumé, c'était une concertation de très bonne qualité. Et qui, je l'espère se poursuivra exactement dans la même orientation et ira gentiment jusqu'à l'enquête publique.

Je vous remercie d'être venu et je vous souhaite une bonne soirée.

Présentation du dispositif de concertation continue

Séverine DUMONT, Systra : Comme l'a évoqué tout de suite monsieur le garant, la concertation continue va durer plusieurs mois. Elle commence au mois de mai et elle va se terminer en fin d'année. Elle va être continue jusqu'à l'enquête publique.

Nous avons prévu plusieurs modalités.

Tout d'abord, le site internet. Il est resté en ligne depuis la fin de la concertation préalable. Mais il y a deux nouveautés :

- On a réactivé [le module de participation](#). Vous pouvez à nouveau donner votre avis sur le site.
- On a créé un nouvel onglet dédié à cette concertation continue, où vous retrouverez toute la documentation qui va venir : les fiches thématiques sur l'actualité du projet et les comptes rendus des échanges qui vont avoir lieu tout au long de ces prochaines semaines.

On a également prévu des réunions publiques, avec une première réunion ce soir qui ouvre le bal. Mais il y en aura d'autres. On en a prévu au moins quatre jusqu'à la fin de l'année sur des thématiques que l'on va définir au fur et à mesure de l'actualité du projet, mais aussi au fur et à mesure aussi de vos demandes et de vos avis, notamment si vous souhaitez approfondir des thèmes particuliers. C'est pour ça que là, ce soir, on vous présente les réunions publiques sans avoir défini les thèmes.

On va également organiser des rencontres de proximité, plutôt focus sur les jeunes. C'est ce que nous a demandé la CNDP et c'est ce que nous avons commencé à faire dans le cadre de la concertation préalable. Il y a déjà eu un temps d'échange le 15 mai avec les étudiants de [Centrale Méditerranée – Campus de Marseille](#). Puis, on va poursuivre avec des rencontres auprès des Centres de Formation des Apprentis, des Maisons des Jeunes et des lycées techniques. Voilà, pour les rencontres à venir.

A la fin de la concertation, on a prévu d'organiser ce qu'on appelle un « comité de suivi ». On va identifier des membres : ce sera un comité de suivi sur invitation. On vous le présentera à la toute fin de la concertation continue et on vous laissera également la parole sur ce comité de suivi, notamment sur sa constitution.

Voilà, et je vous laisse la parole désormais si vous avez des questions sur les modalités et sur les propos introductifs de Monsieur DELCROIX.

Vous connaissez les règles. Vous levez la main et Angèle va vous vous passer un micro.

Merci

Echanges avec le public

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement : Bonsoir, Romuald MEUNIER, pour MCTB Golfe de Fos Environnement.

Alors, plusieurs petites choses. La première : on a vu que l'Etat envisage de retirer une partie des compétences de la CNDP sur les projets industriels. Est-ce qu'il y aura des conséquences sur le suivi du projet, ici ? Donc, ça, c'est le premier point.

Le deuxième point c'est la planification que vous nous avez présenté. Elle n'est pas très lisible de loin. Et donc les dates sont importantes. Notamment, j'ai remarqué que vous envisagiez une information régulière jusqu'à l'enquête publique. Vous situez ça en octobre 2024, si j'ai bien compris, alors que monsieur DELCROIX, tout à l'heure, nous a dit qu'il y aurait un suivi sur plusieurs années. Donc, je ne comprends pas tout à fait la cohérence qu'il y a entre les deux. Je vous remercie.

Séverine DUMONT, Systra : Peut-être voulez-vous répondre ?

Vincent DELCROIX, CNDP : Je peux répondre sur tout. Nous sommes dans un état de droit et les lois ne sont pas rétroactives. Dans le sens où je pense – car jusqu'à maintenant on n'a pas d'informations détaillées – que la concertation de H2V va se faire sur l'ancien modèle. Il y aura un suivi jusqu'à l'enquête publique.

Alors, en effet, dans l'enthousiasme, je me suis un peu trop avancé. En effet, la concertation continue se termine à l'enquête publique. J'ai rajouté quelques années. Mais je vous rassure, c'est uniquement jusqu'à l'enquête publique. Parfois, ça peut aller sur plusieurs années, comme le projet Hynovera à Gardanne, où le maître d'ouvrage est en train de reconfigurer le projet et a dépassé l'année. Nous (*les garants, ndlr*), on continue toujours à assurer, disons, le job de la concertation continue, même s'il ne se passe pas grand-chose du point de vue du public. Mais n'empêche, on continue toujours à interroger le maître d'ouvrage, à lui demander où il en est, ce qu'il se passe, *et cetera*. Et donc si tout va bien, ça se terminera avant la fin de l'année.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Oui, alors, bonjour, monsieur MEUNIER. Donc, pour ceux qui ne me connaissent pas, François GUILLERMET. Je suis directeur du projet H2V Marseille Fos. Je suis ravi d'être avec vous aujourd'hui pour cette relance de la concertation.

Je souhaitais rebondir sur un sujet qu'on avait prévu de développer après, celui du calendrier. Donc là, il y a quelque chose d'important, avec une modification législative issue de la nouvelle loi APER (*dite d'accélération de la production des énergies renouvelables, ndlr*) qui modifie le processus d'instruction du DDAE (*Dossier de demande d'autorisation environnementale, ndlr*).

Jusqu'à présent, l'enquête publique arrivait à la fin de l'instruction du dossier par l'administration. Donc, c'était au terme de plusieurs mois d'instruction. Avec la loi APER, ce processus d'enquête publique arrive au moment du dépôt complet du DDAE. Donc, ça veut dire que lorsque l'on dépose notre dossier d'autorisation, si l'administration considère qu'il est complet, l'enquête publique démarre immédiatement. Pour l'instant, on est encore dans le flou

concernant l'application concrète de ces mesures. On attend des retours de l'administration sur ce sujet.

Si vous vous souvenez bien, nous avons annoncé un dépôt de permis à l'été 2024. Cela pouvait effectivement entraîner ce calendrier d'enquête publique à la fin de l'année. Donc, par la magie de la modification législative, on peut conserver ce calendrier : une enquête publique à la fin de l'année 2024, puisqu'on vise désormais un dépôt du dossier de demande des autorisations à cette période de l'année. Voilà le calendrier sur lequel on travaille, avec ce dépôt des autorisations pour la phase 1 du projet à la fin de l'année 2024, puis, l'enquête publique qui arriverait dans le même temps.

Alors, il y a une petite incertitude sur les modalités d'organisation de ce nouveau processus. On a posé des questions à la DREAL. En théorie, elles s'appliquent à partir du 24 octobre 2024, c'est précis. Mais, par exemple, on ne sait pas exactement comment vont être nommés les commissaires enquêteurs ou autre. Il y aura des petites choses à caler, mais on est bien sur ce calendrier d'enquête publique à la fin de l'année.

Séverine DUMONT, Systra : Et peut-être juste pour compléter, puisque je n'ai pas dit tout à l'heure, mais on prévoit aussi la publication de lettres d'information de façon régulière, qu'on vous enverra directement dans votre boîte mail. C'est pour ça qu'il est important de bien émarginer quand vous arrivez en réunion. Comme ça, on peut vous envoyer l'ensemble des documents pour rester au courant.

Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe De Fos : J'ai dû sauter plusieurs étapes parce que je ne trouve pas le débat public, comme avant. Donc je ne comprends pas pourquoi on a sauté cette partie d'autorisation : le débat public puis l'autorisation. Donc là, avec la concertation continue, je ne me retrouve pas dans les démarches d'avant. Voilà, donc j'aimerais en savoir un petit peu plus sur ce changement : depuis quand et pourquoi ? Merci.

Vincent DELCROIX, CNDP : Non, en fait, il n'y a pas de changement. Cela a toujours été comme ça. Attendez, je vais faire un cours sur la CNDP. On va prendre trois minutes. Selon les catégories de projets, c'est principalement pour les projets industriels, ce sont des seuils financiers qui vont déterminer si le maître d'ouvrage doit saisir ou pas la commission nationale du débat public. En l'occurrence, le seuil financier du projet H2V était suffisamment élevé pour devoir saisir la CNDP, ce qui a été fait. La CNDP, ensuite, décide selon ses propres critères : elle analyse le contexte du projet et le contexte local, et décide s'il faut organiser soit un débat public, soit une concertation. Même si la CNDP décide d'organiser une concertation, il y a deux types de concertation. Donc, vous avez soit une concertation *hard* - on va dire que c'est du costaud, c'est celle qui a été retenue - soit une concertation allégée. Alors, pour ceux qui ont suivi, c'était par exemple le projet Masshyla (*porté par Total Energies sur la ZIP de Fos-sur-Mer, ndlr*). C'était une concertation allégée, mais du point de vue du public, la différence est quasiment imperceptible. Et donc, c'est soit un débat public, soit une concertation. Ici, la commission nationale du débat public a décidé d'organiser une concertation pour le projet H2V Marseille Fos. Bien sûr, elle a justifié pourquoi elle avait décidé de le faire. Elle considère que les débats publics doivent être réservés aux projets d'ampleur, disons, nationale. Ce sont des projets extrêmement importants. Et donc, elle a jugé que le projet de H2V n'était pas assez important pour justifier un débat public. Mais ce sont, je vous dis, des critères décidés par la commission nationale du débat public, qui prend les décisions lors de ses réunions plénières. Non, non, non. (*propos inaudibles dans la salle*). C'est saisine obligatoire de la commission nationale du débat public, puis la commission nationale du débat public décide d'organiser un débat public ou une concertation. Vous savez, il n'y a pas fondamentalement de différence sur le fond entre une concertation et un débat public. L'inconvénient du débat public, c'est que c'est une machine très lourde. Lourde et lente, parce que vous devez mettre en place une commission particulière du débat public avec au moins cinq ou six personnes. C'est beaucoup

plus lourd et beaucoup plus long. Alors que les concertations, en fait, on nomme les garants, et les garants, disons, « s'arrangent ». Mettez bien les guillemets. Quand je dis s'arrange, c'est se mettre d'accord avec les maîtres d'ouvrage sur les modalités, sur la manière d'organiser la concertation, etc. Mais ce n'est pas fondamentalement différent : vous avez toujours des réunions, des comptes-rendus, etc. C'est simplement plus simple et plus léger. Je vous en prie.

Propos inaudibles dans la salle.

Alors le vocabulaire est flou parce que la commission nationale du débat public a changé souvent, au fur et à mesure de l'évolution de la réglementation. Alors, aujourd'hui, les vrais mots, c'est concertation préalable et concertation continue.

Mais - et j'en suis désolé - nous aussi on se loupe parce qu'on a du mal à suivre le train. De temps en temps, on nous dit : ah ben non, c'est comme si, c'est comme ça, etc. Globalement c'est la même chose. Bon, c'est plus ou moins compliqué, mais c'est à peu près la même chose. Et les concertations coûtent beaucoup moins chères que les débats publics.

Séverine DUMONT, SYSTRA : Est-ce qu'il y a d'autres questions sur les modalités de la concertation continue, sur les procédures ?

Rappel des grandes lignes du projet et des enseignements de la concertation

Séverine DUMONT, SYSTRA : On va passer à la deuxième partie. Donc, je passe la parole à François GUILLERMET, qui va vous rappeler les grandes lignes du projet, et puis on reviendra sur les principaux enseignements de la concertation préalable.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Peut-être une question préalable : est-ce que vous avez besoin d'une présentation du projet ?

Séverine DUMONT, Systra : tout le monde le connaît par cœur ? Eh bien, on passe aux enseignements directement.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Sur les enseignements de la concertation, je vais faire aussi extrêmement rapidement, puisque monsieur DELCROIX a déjà rappelé des éléments. Donc, bon, ce sont des choses que vous avez, pour la plupart d'entre vous, vécu. Voici la liste de toutes nos réunions. On a fait huit semaines de concertation, avec deux réunions de concertation en commun avec GravitHy. Donc, ça, c'était une première réussite, parce que ça nous a permis de mutualiser un certain nombre de sujets et de donner une vision des impacts cumulés. Je pense que ce sont des choses qu'on va essayer de reproduire dans le futur, avec GravitHy et CARBON. Ça vous permettra de ne venir qu'une fois et l'objectif c'est aussi de donner un aperçu des impacts cumulés des projets sur des sujets qui sont transversaux. Cela vaut pour tous les sujets clés qui portent à l'aménagement du territoire : le transport routier, l'électricité et l'eau. Le bilan des garants, on l'a déjà dit.

Séverine DUMONT, Systra : Ce sont les éléments nouveaux. Les bilans qui ont été publiés sur le site, que vous pouvez consulter.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Sur les préoccupations, je vais dire la même chose que Monsieur DELCROIX, en insistant sur le fait qu'on a bien entendu qu'il y a certains sujets, en particulier, qu'il faut travailler :

- On ne va pas traiter le sujet ce soir, mais c'est un sujet qui va avoir un traitement particulier lors de la concertation continue : c'est celui de la ligne électrique 400 kV et

de son raccordement. Nous avons les représentants de RTE qui sont là aujourd'hui dans la salle, mais qui n'ont pas vocation à intervenir. Je m'explique : l'objectif c'est d'avoir une concertation qui porte sur le projet H2V Marseille Fos. Vous avez eu une concertation dédiée sur la ligne 400 kV avec des questions propres à ce projet. Ce sont des questions que l'on souhaite traiter séparément, puisqu'en fait nous, par exemple, on ne peut pas répondre aux questions sur la ligne 400 kV. Néanmoins, je crois que si vous avez des questions sur le processus de concertation, ces messieurs pourront y répondre. Je me dois d'en informer le public. Voilà pour le sujet électricité.

- Nous avons aussi bien noté les sujets sur la desserte routière, qui fait partie des choses que nous allons travailler en priorité pour éviter au maximum l'engorgement des routes. On va essayer de trouver des solutions, que ce soit en phase de travaux ou en phase d'exploitation. Voilà, je ne détaille pas plus.

Donc, les engagements, c'est un peu dans la lignée des discussions :

- Anticiper et coconstruire le plan de mobilité ;
- Utiliser et étudier l'utilisation du fluviaux maritimes pendant les travaux. J'ai envie de dire qu'on va aller au-delà de ça, puisque l'objectif, c'est de travailler avec les autres porteurs de projets et avec les collectivités pour faire en sorte que la desserte routière soit vraiment adaptée à tous ces projets.

L'actualité du projet : prochaines étapes, nouveautés

Séverine DUMONT, Systra : On enchaîne sur les actualités, puis on vous laissera la parole ensuite.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Alors, les actualités du projet. Premier point, le calendrier de dépôt des dossiers de DDAE. On en a parlé tout à l'heure à la suite de la question de Monsieur MEUNIER. Comme on vous l'a expliqué, on vise désormais dépôt du dossier d'autorisation pour la fin d'année 2024. Il est en cours de rédaction, sur l'étude d'impact aussi, toutes les études réglementaires, de sols, etc.

Deuxième sujet, C'est l'accord de partenariat d'investissement signé avec le groupe Banque des territoires, aux côtés du groupe CMA CGM. Alexis MARTINEZ en a également parlé. Donc ça, c'est important. Pourquoi ? Parce que ça montre que le financement du projet est solide, à la fois du point de vue investisseur et du point de vue débouché. Quelque part, on valide le modèle de l'utilisation des carburants maritimes. Alors, ça valide le modèle, mais sous conditions, et en particulier sous conditions de subvention.

Et ça, c'est le troisième point. Donc, on a répondu à l'appel à projets « Innovation fund », un appel à projets européen, qui nous permettrait de viser d'importants montants de subventions d'investissement. Si on obtient cette subvention, ce sera un vrai pas en avant.

Donc, vous allez me dire : mais qu'est-ce qu'il se passe si on ne les obtient pas ? On avisera, le cas échéant. Mais on a d'autres pistes.

Alexis Martinez, Directeur Général de H2V : On a on a postulé à l'Innovation Fund, mais on pourra aussi postuler ultérieurement à la Banque européenne de l'hydrogène dans laquelle il va y avoir des fonds spécifiquement dédiés au maritime. Et on pourra éventuellement regarder du côté du Mécanisme français de soutien à l'hydrogène, qui n'exclut pas les carburants. Ça, c'est pour la partie hydrogène. On a plusieurs options.

Pour l'Innovation Fund, c'est une demande de subvention supérieure à cent millions d'euros. C'est assez significatif. Elle a mobilisé beaucoup de ressources qui nous ont permis de bâtir un dossier. Mais on n'est pas tout seul. Il y a une compétition très importante. Et on a aussi la

possibilité, éventuellement, de soumettre de nouveau le dossier « Innovation Fund » l'année prochaine puisqu'il y a des levées annuelles. C'était la première étape, à suivre les résultats. On aura une idée pour la suite à l'été.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Après, plus local, on a voulu insister sur les liens avec le territoire. Il y d'abord l'ouverture de nouveaux locaux au domaine de la Mériquette à Fos-sur-Mer, puis la participation à plusieurs événements. Les labels aussi, donc voilà. Ce n'est pas que de l'anecdote.

On a donc reçu le label « Invest in Provence » de Provence Promotion. Cela traduit un travail qu'on a commencé en 2018 avec Provence Promotion. Avec Capénergies aussi, on a acquis la labellisation de notre projet. Alors, ça peut paraître un peu anecdotique, mais ce n'est pas tout à fait le cas puisqu'il y a un comité de labellisation important à qui on a dû expliquer le projet : comment il est structuré, quel est l'équilibre économique, etc. Ce comité a considéré que c'était un projet solide. Donc, ça fait partie de notre travail aussi d'être en contact avec toutes les institutions et les organismes mentionnés ou pas, comme PIICTO.

Donc, je ne m'étends pas plus là-dessus, mais ça témoigne aussi de notre volonté de participer, de continuer à participer à ces instances locales.

Echanges avec le public

Séverine DUMONT, Systra : Est-ce que vous avez des questions sur l'actualité du projet et les enseignements de la concertation préalable ? On va vous passer le micro. Allez-y, parlez dans le micro, ça devrait fonctionner.

Jean-Marc MAUCHAUFFEE, Génération Ecologie 13 : Bonsoir. Il a été dit, en amont de toute la présentation des projets divers, intéressants d'ailleurs pour certains, qu'on avait aussi comme objectif de réindustrialiser la France, et en particulier, la zone de Fos. En quoi le tour de table, le bouclage financier illustrera cette connotation française ou européenne ? Ou est-ce que vous avez l'intention d'aller chercher des fonds ou des financements hors de ce périmètre européen et français ?

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : Quand on fait du financement d'un projet tel qu'il est aujourd'hui – et qui représente pour le méthanol plus de 700-800 millions d'euros – voilà comment ça se passe :

En fait, les banques prennent leurs garanties sur les actifs industriels, qui doivent générer suffisamment de cash pour permettre le remboursement de la dette parce qu'on va lever beaucoup de dettes.

Avec l'accord partenarial qu'on a avec la Caisse des dépôts, cette dernière dit qu'elle contribuera au financement du projet pour la partie « capital ». Puisqu'en fait, quand on a un projet, on va devoir injecter du capital et on va avoir de la dette pour financer les investissements, moins les subventions. Donc, la Caisse des dépôts - Banque des territoires est un établissement français. On va aussi regarder pour des financements via des subventions européennes.

En complément, il y aura besoin de lever de l'argent pour financer la partie « capital » et ça sera aujourd'hui essentiellement via des fonds français ou européens.

Au niveau industriel, ce qui est très important, c'est qu'aujourd'hui, on travaille avec un attelage qui s'appelle Rely. C'est une coentreprise entre Technip Energies et John Cockerill, qui a une usine de production de modules qui est en Alsace. Donc, on est bien sur un couple qui est français et européen puisque c'est une joint-venture franco-belge. On est clairement dans une

optique de travailler au niveau européen, aussi dans le choix de nos fournisseurs et dans le choix de nos financements. C'est ce qu'on va faire. Et a priori, c'est vraiment l'idée, travailler là-dessus avec des partenaires. Mais on ne peut pas se contenter de travailler au niveau la France, il faut être au niveau européen.

Bien entendu, pour tout ce qui est travaux de construction, on travaille avec les entreprises locales.

Donc, on va contribuer à la réindustrialisation au travers des achats de matériel, d'électrolyseur, de compresseurs. Tout le travail qu'on va faire aussi sur la partie méthanol va également y contribuer.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Je reviens sur la question des délais. Vous envisagez donc une enquête publique à la fin de l'année, vous dites fin 2024. A quelle date se situe votre premier engagement financier formel, tel que vous le prévoyez, en termes de travaux, de fourniture de matériel, etc. ?

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : En termes d'engagements financiers, on a déjà dépensé plusieurs millions d'euros. Dans le jargon, c'est ce qu'on appelle la *Final Investment Decision (Décision Finale d'Investissement, ndlr)* qui va être déterminante. Elle se situe probablement fin 2025, début 2026.

Pour y arriver, il faut effectuer des travaux d'études qui représentent des budgets importants. Aujourd'hui, le budget développement est de l'ordre de 25 millions d'euros, dont la plupart va être dépensée avant la décision finale d'investissement. Donc, on va mettre de l'argent avant de prendre la décision finale d'investissement.

Une fois qu'on a pris cette décision finale d'investissement, il faudra compter à peu près deux ans et demi pour la construction. On pourrait commencer les premiers coups de pelle à la fin 2025 – début 2026 pour un démarrage de l'usine à la mi-2028. Mécaniquement, on doit être capable de démarrer l'usine. Après, il faudra l'alimenter avec du CO2 et toutes les connexions. Mais, c'est ça l'objectif.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Donc, vous dites : décision finale d'investissement, fin 2026.

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : Non, fin 2025. Entre la décision finale d'investissement et la mise en service de l'usine, il faut entre deux ans et demi et trois ans pour la mise en service.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Ok, ça me permet de faire le lien avec ma deuxième question. En ce qui me concerne, je tiens à ce qu'il n'y ait aucune décision d'investissement prise sur la ligne très haute tension tant qu'il n'y a pas de décision finale d'investissement prise pour H2V. Et donc, oui, sur le bilan de la concertation : je n'ai pas entendu le fait qu'on ait demandé, ou en tout cas pointer le fait que nous ayons demandé une étude d'impact globale, c'est-à-dire qui porte sur l'ensemble des conséquences du projet tel que vous l'envisagez¹. Votre projet ne peut se réaliser qu'à partir du moment où il y a une ligne très haute tension qui alimente votre projet. Donc la ligne à très haute tension, par définition, fait partie de l'impact. En tout cas, c'est ce qu'on défendra devant les tribunaux, comme on l'a fait à Gardanne et comme on l'a fait à la Mède. Donc, on défendra la même chose, de la même façon qu'effectivement vos approvisionnements en matériel, etc. font partie également des conséquences et des impacts de votre projet. Que ce soit bien clair et bien enregistré dans votre bilan, que c'est une revendication claire et précise.

¹ Après vérification, cette vérification a bien été traitée dans le rapport du maître d'ouvrage (p.39).

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : Juste un point pour la phase 1, on n'a pas besoin de la ligne 400 kV.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Alors, à ce moment-là, expliquez effectivement peut-être mieux l'articulation des différentes phases de votre projet. Et en quoi et sur quoi porte l'enquête publique : est-ce que l'enquête publique ne porte que sur la phase 1, auquel cas on peut éventuellement vous suivre dans votre raisonnement. Ou est-ce que l'enquête publique et la décision finale d'investissement, comme vous dites, portent sur l'ensemble des deux phases, auquel cas on ne vous suivra pas.

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : La décision finale d'investissement va d'abord porter sur la phase 1 du projet, qui est d'une production de 200 mégawatts d'hydrogène et une production de 140 000 tonnes de méthanol, et qui est liée à une connexion électrique déjà existante.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Et donc, l'enquête publique ?

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Juste, vous avez indiqué que vous aviez demandé que l'ensemble du périmètre de la ligne 400 kV soit intégré dans l'étude d'impact de notre projet lors de la concertation préalable. Je ne suis pas sûr que vous l'ayez indiqué dit. Si ça doit être marqué au compte-rendu, je voudrais juste qu'on précise si cela a été dit ou non.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Vérifiez-le, si ce n'est pas pour H2V, c'était peut-être pour GravitHy, mais bon, peu importe. Il me semble l'avoir dit aux deux. La logique est la même. Et donc, vous n'avez pas répondu à la question : l'enquête publique porte sur la première phase ou sur la deuxième phase ?

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : L'autre point important, c'est que le projet de ligne 400 kV n'est pas un projet H2V. Donc, ce qui a été indiqué.

Stéphane Coppey, FNE 13 : Ça, on a bien compris.

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : Oui, mais voilà. Le périmètre de la concertation préalable est celui du projet.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Donc, votre décision finale d'investissement ou l'enquête publique porteront bien sur la totalité du périmètre de l'ensemble du projet ?

François GUILLERMET, Directeur de projet H2V Marseille Fos : L'enquête publique portera sur le projet tel qu'il est défini dans notre dossier de concertation, mais ce périmètre n'englobe pas la ligne 400 kV.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Une autre question, auquel il n'a pas été – ou en tout cas je ne m'en souviens plus – répondu, ou tout du moins fait la synthèse : le CO2 dont vous avez besoin pour la fabrication de l'e-méthanol, vous le prenez où ?

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : On a différentes sources. Jusqu'en 2040, on est autorisé à utiliser soit du CO2 biogénique, soit du CO2 industriel. Jusqu'à cette date, on pourra utiliser du CO2 émis par ArcelorMittal ou toute autre installation industrielle. Par la suite, on a tout un travail de maillage. On pourra utiliser du CO2 émis par des cimenteries qui intègrent des combustibles biogéniques ou des méthaniseurs. On est en train de travailler tout ça et, en fait, il y aura toute une infrastructure de transport de CO2, qui pourra venir d'assez loin. En 2041, on ne pourra plus utiliser que du CO2 dit « biogénique ». Nous sommes dans la démarche de sécuriser, à l'horizon 2041, l'intégralité des besoins pour la phase 1 du projet

en biogénique. Il y a toute une économie du CO2 qui est en train de se mettre en place avec du transport. On est tout à fait dans cette démarche.

Séverine DUMONT, Systra : Merci, on va passer la parole à monsieur MEUNIER.

Romuald MEUNIR, MCTB Golfe de Fos Environnement : Merci encore. Je rejoins l'avis de FNE. On vous l'avait exprimé pendant la concertation ou à la fin de la concertation. Nous sommes tout à fait d'accord pour l'installation de votre entreprise dans sa phase 1. La phase 2, pour emporter notre accord, il faudrait que nous ayons la totalité de l'information sur la liaison THT 400. Ce n'est pas le cas. Donc, nous n'avons pas donné notre avis sur, en tout cas notre avis favorable, sur la phase 2.

Ce que je voudrais dire, c'est que si nous sommes d'accord pour l'installation de votre entreprise parce qu'elle correspond à des besoins, il reste qu'il ne faudrait pas vous exonérer de toutes les conséquences de votre implantation. On a parlé tout à l'heure de la mobilité et on vient de parler à l'instant de la THT, on a également parlé des transports. Et tout cela ne dépend pas de vous, il ne faut pas s'en exonérer pour autant. Nous jugerons les futures installations à Fos-sur-Mer d'autres industriels à l'aune des efforts et de l'implication que vous aurez mis dans la résolution de ces problèmes.

Il faut désenclaver Fos. Et pour ça, on a besoin de votre présence. Vous vous installez ici parce que ça correspond à des besoins, à des volontés gouvernementales. Mais il faut que le reste aille avec. Je ne voudrais pas que l'on considère d'ores et déjà que, parce que ça ne dépend pas de vous, il y a moins d'implication de votre part. Non, au contraire, on jugera votre implication au niveau des actes, des rendez-vous futurs dans le domaine, peut-être, des aides financières que vous serez capable de donner aussi dans certains cas.

Donc, vraiment, c'est absolument nécessaire pour qu'on ait un accord global à donner à votre entreprise comme aux autres. Comme je vous l'ai dit, elles seront jugées à l'aune de ce que vous aurez fait comme effort. Merci.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos : Juste, je pense qu'on a déjà plus ou moins répondu à la question. On a bien souligné qu'on allait travailler à ça, après, avec les rôles qu'on a. On ne peut pas se substituer à la puissance publique, on ne peut pas prendre le rôle pour l'ensemble des porteurs de projet. Dans notre rôle de porteur de projet, en collaboration avec les autres porteurs de projets et avec la puissance publique, c'est de trouver des solutions sur les périmètres et les problèmes qui ont bien été identifiés.

Romuald MEUNIR, MCTB Golfe de Fos Environnement : On ne se substitue pas à la puissance publique en tant qu'association. Mais nous attendons à ce que vous faisiez suffisamment pour qu'on ait l'impression que vous essayez.

Séverine DUMONT, Systra : Peut-être juste rappeler les mesures envisagées dans le cadre de la mobilité des salariés ? On en avait déjà parlé dans le cadre de la concertation préalable mais peut-être juste rappeler les réflexions en cours.

François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos : À ce stade, je ne suis pas sûr que ça satisfasse monsieur MEUNIER. Ce que vous voulez, c'est un engagement de notre part à prendre le sujet à bras le corps et à participer, ne pas faire semblant de trouver la solution. Voilà, on a bien compris.

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : Nous, on est en plein support de monsieur le Maire et de la Région pour trouver des solutions. Mais on ne peut pas se substituer au pouvoir politique. On donnera tout le support qu'on peut.

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Merci, donc pour enfoncer un petit peu le clou. On a cette chance de dire qu'on a un certain nombre de projets. On a des délais de concertation qui s'étalent dans le temps. Enfin, une concertation nouvelle qui avance. Vous nous avez promis des points réguliers. Et ce qu'on aimerait, effectivement, c'est que lors de ces points réguliers, on ait des informations complémentaires et pas seulement, comme vous venez de le dire, un engagement à mouiller la chemise, mais qu'effectivement on avance. Et quand on dit on aimerait, ce n'est pas seulement vis-à-vis de vous, mais que ce temps soit aussi mis à profit par les collectivités, et au premier rang desquels, bien évidemment, la métropole, mais la région également. Pour, justement, apporter les éléments. Toutes ces concertations sur ces projets industriels ont démarré maintenant deux ans en arrondissant un petit peu. J'avoue qu'en deux ans, on n'a pas entendu un mot rassurant de quelque collectivité que ce soit sur ces sujets. Vous-même, on vous attend sur les questions, par exemple, d'approvisionnement du chantier, l'utilisation du ferroviaire pour les matériaux, etc. Là-dessus, effectivement, on vous attend fort, sur vos salariés aussi. Mais ça, ça dépend beaucoup plus de la métropole. Voilà moi, ça fait deux ans que je viens ici dans les mêmes conditions de transport que vous connaissez. Je le répète une fois de plus ce soir : je vais m'en aller dans dix minutes parce qu'après, c'est le couvre-feu à Fos-sur-Mer. Donc voilà, on attend des nouvelles.

(Propos inaudibles de Madame Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON)

Stéphane COPPEY, FNE 13 : Oui, madame SAVON, à partir 19h25, on peut plus décoller de Fos-sur-Mer. Donc. Voilà, qu'on ait des informations : quelle est cette structuration du réseau, quelle est la densification du ferroviaire, quels sont les cars, quels sont les services de transport à la demande, quelles sont les navettes maritimes. Qu'on avance sur ces sujets. Ça fait deux ans que les collectivités auraient pu, déjà, en parallèle de ces concertations, nous présenter un certain nombre d'éléments. On n'a rien entendu.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement : Merci, bonsoir tout le monde. J'ai une question à vous poser – je n'ai pas trop bien compris – sur l'investissement : vous avez parlé ce que ce sont des capitaux essentiellement français et européens. « Essentially », ça ne veut pas dire « tout » : on n'a pas le pourcentage, ni la totalité. Est-ce qu'il y a des fonds de pension anglo-saxons dedans, notamment le groupe Ardian.

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : On ne sait pas. Si moi-même je le savais, je vous le dirais. Aujourd'hui, on est dans la phase où on est en train de sécuriser des fonds pour financer la partie développement du projet. Pour ça, il y a un certain nombre d'actions qui sont en cours, qui nous permettront d'avoir assez, suffisamment d'argent pour financer le développement du projet. C'est une première chose pour être capable d'arriver au permis et à la décision finale d'investissement. Ça, c'est la première chose. Après, il va falloir financer les investissements. Les investissements ça se finance, dans notre cas, en deux parties : par du capital, c'est-à-dire des fonds, et par des banquiers qui vont nous prêter de l'argent. Alors, les banquiers qui vont nous prêter de l'argent aujourd'hui : on a travaillé avec le crédit agricole, potentiellement Natixis, la Bnp, par exemple. Mais on ne s'interdit pas de travailler avec d'autres banques.

Et puis, en ce qui concerne les fonds. Aujourd'hui, c'est Alain Samson, qui est actionnaire unique de H2V, mais qui, bien sûr, va trouver des relais. On a déjà parlé de la Banque des territoires et on est en train de travailler sur un tour de table qui sera de toute façon européen.

Mais on ne s'interdit rien, sauf à ce que, bien sûr, l'origine de ces fonds ne soit pas exemplaire. Ce qui est sûr, c'est que tout l'argent qu'on utilisera sera audité. Il viendra d'investisseurs qui seront exemplaires au niveau de la moralité et de l'éthique. Mais pour le reste, on ne s'interdit rien.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement : Donc, il n'y aura pas d'appel aux particuliers, au public ? Vous ne faites pas appel aux petits porteurs ?

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : C'est ce qu'on appelle les prêts participatifs. C'est quelque chose qui, aujourd'hui, si vous voulez, est un produit de financement qui peut prendre la forme d'obligations remboursables. Ces financements vont s'élever autour de 3-5 millions d'euros. Ce n'est pas du tout en ligne avec ce dont nous avons besoin pour Fos. Mais on peut avoir ce qu'on appelle des prêts participatifs : on émet des obligations sur un marché où les petits porteurs peuvent participer avec des bons taux de rendement, mais ça restera extrêmement limité. Ce n'est pas aujourd'hui en ligne avec nos besoins.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement : Vous avez parlé que vous avez Natixis comme banquier – Natixis, c'est une fusion, je crois de la Banque populaire et la Caisse d'épargne. Il faut savoir que Natixis, elle a bien planté des citoyens dans ce pays. Vous connaissez l'affaire.

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : Cela peut être potentiellement Natixis. Mais on fera en sorte que les fonds soient éthiquement corrects, qu'ils passent tout le screening RSE et qu'ils soient tout à fait compatibles avec nos ambitions.

Jean-Marc MAUCHAUFFE, Génération Ecologie 13 : Sur le rôle de l'industriel. Alors, bien sûr, pour notre part, chez Génération Ecologie, on accueille assez favorablement l'implantation d'une industrie qui vient pour décarboner notre industrie. Dont acte. Cela étant, il y a des choses qu'il faudra peut-être voir en termes d'impacts sur l'environnement. Tout n'est pas réglé, sur les mesures de compensation notamment. Mais j'aimerais revenir sur le rôle de l'industriel, qui n'est pas que de faire son business. Un industriel, quand il s'implante sur un territoire, il participe à la vie du territoire. Bien sûr, il crée de l'emploi, donc il crée une activité économique. Mais au-delà de ça, il génère lui-même des besoins sur ce territoire-là. On parle souvent, à raison, de la mobilité et des transports. Mais est-ce que H2V envisage d'investir sur des infrastructures lourdes ? Par exemple en termes de mobilité et de transport, mais pas que de véhicules, aussi d'énergie. Par exemple, la ligne 400 kV, on en revient à celle-là. Pourquoi cette ligne à 400 kV ? Parce qu'il y a des clients en bout de ligne qui ont besoin d'énergie, et quelque part, on peut aussi voir que ce client participe à l'élaboration et au financement du projet de ligne 400 kV.

J'ai connu une époque, alors vous allez me dire, c'était avant. Peut-être, mais les industries sont toujours là. Les industriels, lorsqu'ils s'installaient, ils participaient également à l'aménagement du parc de logement, soit de la ville, soit du territoire un peu plus large. Un exemple que je connais bien, puisque j'étais responsable d'une usine, il n'y a pas si longtemps de ça, qui avait fait construire ses propres logements pour ses salariés, de façon à les avoir à proximité. On parle beaucoup d'une proximité. Est-ce qu'il est envisagé de la part de H2V d'investir dans le développement de futures actions immobilières à Fos ou ailleurs ? Et j'élargis forcément le scope, à la métropole, au département, voire à la région ?

Alexis MARTINEZ, Directeur Général de H2V : En ce qui concerne la partie électrique, nous payons notre connexion 400 kV. On a un investissement significatif qui nous est facturé à juste titre par RTE. Donc, il y a notre contribution là-dessus. Pour ce qui est du reste, je pense qu'on ne peut pas dire que H2V n'est pas dans le territoire. On est résolument dans le territoire depuis 2-3 ans, depuis le début du projet. On n'a pas l'intention de faire des logements propres pour nos employés. On vous le dit tout de suite. En revanche, bien sûr, s'il y a des initiatives qui sont conjointes avec GravitHy et CARBON, on pourra y participer. Mais les enjeux d'emplois créés par H2V n'ont rien à voir avec ceux des emplois créés par CARBON notamment, ou même GravitHy. Voilà donc, on veut être pleinement dans l'écosystème local, mais on en a déjà fort à faire pour financer notre projet et le mener à bout. On n'a pas les

moyens de financer d'autres programmes. On n'est pas un grand groupe, on est 25 aujourd'hui.

Séverine DUMONT, Systra : On prend une dernière question et puis on laissera la parole aux partenaires, qui permettra d'ouvrir une nouvelle session d'échange avec vous.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement : Merci, oui, c'est juste pour rebondir sur le l'intervention de Jean-Marc MAUCHAUFEE. Votre implication ne se traduit pas forcément par l'achat d'appartements et de programmes immobiliers, mais par une facilité à loger vos employés. On a vu qu'en quelques décennies, nous sommes passés à des entreprises qui construisaient des logements sur le terrain de l'entreprise, où les employés avaient très peu de trajet à faire pour aller travailler. Pour des raisons de sécurité, on a abandonné ce mode de fonctionnement pour arriver à un seul type de fonctionnement, c'est l'utilisation du 1% patronal. Et on est très très loin de la facilité pour les uns et les autres d'aller rejoindre leur travail. Et c'est pour ça que vous devez aussi fournir des efforts de ce côté-là, c'est pour éviter que les routes ne soient engorgées et que les uns ou les autres n'aillent se loger qu'avec les moyens qu'ils vont trouver, aux alentours. Vous devez aussi leur fournir des moyens. Ces moyens, je vous dis, ne passent pas forcément par des programmes immobiliers, mais par une aide. On a vu ça, par exemple chez GDF, lorsqu'ils se sont installés sur le Cavaillon. Ils ont facilité énormément la recherche de logements pour les futurs employés. D'autres industriels ont suivi et ont emboîté le pas. Pour vous, il faudrait que ce soit aussi, évidemment, la même chose. Facilitons la vie des uns et des autres. Faciliter la recherche de logements pour vos employés au plus proche de votre activité, c'est aussi faciliter notre vie en tant que riverain. Donc merci.

Intervention des partenaires

Séverine DUMONT, SYSTRA : Merci. Je vous propose de passer à la quatrième partie de notre réunion et de laisser la parole aux partenaires, donc avec monsieur Rémi COSTANTINO, Directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Marseille.

Rémi Costantino, DGA du GPMM : Bonsoir à toutes et à tous. Nous sommes tous des assidus de la concertation H2V. Je suis donc très heureux d'être là aujourd'hui pour réaffirmer le soutien du port à ce beau projet. D'abord, rappeler d'où on parle. Le GPMM est actionnaire de H2V. C'est un choix que nous avons fait dès l'origine de l'implantation du projet. Je vous rassure, vu les règles qui s'appliquent aux établissements publics, notre participation est très minoritaire. C'est symbolique et elle marque, pour nous, le rôle que cet acteur industriel pionnier de l'hydrogène a eu et continue d'avoir sur notre territoire.

L'hydrogène, c'est un des vecteurs de la décarbonation de l'industrie. Cela a été rappelé. Et on continue d'y croire. Les travaux de PIICTO sur le programme SYRIUS le prouvent. J'espère que d'ici la fin de cette année, au plus tard, on pourra les partager largement. Donc, pour nous, l'hydrogène est un vecteur d'avenir. Il est d'autant plus important sur notre territoire que l'hydrogène est une molécule intermédiaire pour produire des carburants de synthèse à partir de CO2 Vert. Je ne vais pas le qualifier puisque la réglementation évolue au quotidien. Les carburants de synthèse, et c'est le cas pour H2V avec le maritime, vont être un facteur différenciant pour le GPMM dans une compétition mondiale, où les armateurs vont déployer différentes de stratégies pour choisir leurs lieux d'escale. Voilà pour nous, c'est comme ça qu'on le voit. Donc H2V, et certains de ses voisins pour lesquels on se réunira à nouveau prochainement, sont une brique essentielle dans cette grande compétition, qui fait que notre port, les emplois associés, l'activité économique associé pour la région, pour le pays, s'inscrivent dans une trajectoire mondiale de décarbonation et de compétitivité. La décarbonation et la compétitivité, ça passe par l'hydrogène. Donc c'est essentiel.

J'ajoute que tout ce qui vous a été dit l'année dernière, la stratégie de H2V, son positionnement foncier, au sein des écosystèmes industriel et capitalistique, la manière dont ils cherchent des partenaires, dont ils construisent, rendent leur projet de plus en plus crédible, tout cela donne raison finalement à cette anticipation qu'ils ont eu. On voit beaucoup d'acteurs aujourd'hui qui s'intéressent au port de Marseille-Fos pour y produire de l'hydrogène, pour utiliser du CO2 vert, biogénique ou fatal venant de l'industrie. Donc, on voit bien que la stratégie, le pari de H2V – puisque c'est quand même le premier acteur qui s'est positionné chez nous avec des engagements fonciers – commence à être de plus en plus gagnant. Donc, on espère qu'ils iront au bout, et puis on continuera de les accompagner.

Le dernier point, c'est l'accompagnement foncier. On est aussi propriétaire du site, donc, on continue à franchir des étapes pour les accompagner dans ces phases amont jusqu'au dépôt des autorisations environnementales et à la décision finale d'investissement, dont il a été rappelé qu'elle arrivera probablement fin 2025. Cela participe de la stratégie globale de valorisation du domaine portuaire au bénéfice de la réindustrialisation et de la décarbonation de l'industrie. Cela s'inscrit aussi dans la démarche des orientations d'aménagement de la ZIP, qui a été largement discutée, concertée dans les années 2019-2021.

Et donc je fais le lien avec deux choses.

D'abord, le fait que H2V fait partie, pour nous, des « Big 4 » - excusez-moi pour l'anglicisme – c'est-à-dire des quatre grands projets qui vont arriver sur le môle central. On les avait identifiés comme étant le cœur, finalement, de la logique de réindustrialisation et de décarbonation du port ; avec des programmes d'investissements énormes, des surfaces importantes qui traduisent finalement cette idée de passer à l'échelle supérieure. On ne fait pas des prototypes là, on fait des vrais projets qui vont marcher, qui vont avoir un effet massif sur le contenu carbone. Donc le môle central fait partie du cœur du réacteur - la métaphore n'est pas très habile - de la réindustrialisation. Et puis l'autre aspect, c'est vraiment cet équilibre fort qu'on a voulu, que vos élus ont voulu, et que les pouvoirs publics en général ont voulu, de trouver un équilibre entre des espaces artificialisés et des espaces à préserver et à valoriser au titre de leurs qualités environnementales, c'est le fameux schéma directeur du patrimoine naturel. Et on accompagne évidemment H2V - en tant que gestionnaire de ces espaces naturels - sur sa stratégie de compensation. Donc, ça, c'est une thématique qu'on a déjà abordé pendant la concertation préalable et qu'on continuera d'actualiser au fur et à mesure que des étapes seront franchies. Voilà donc, je termine en disant que le port est aux côtés de H2V sur toutes ses composantes que je viens de décrire. Heureux de s'être impliqué sur cette brique essentielle dès le départ, et assez confiant. Pour finir, pleinement mobilisé pour que les prochaines étapes se passent au mieux. Merci beaucoup.

Un participant demande quel est le 4^e grand projet.

Rémi COSTANTINO, DGA du GPMM : Il s'agit d'Elyse Neocarb. Je le cite uniquement parce qu'il est sur le môle central. Je laisserai les porteurs de projet nous dire dans quel calendrier ils se présenteront à vous, mais je sais que c'est prévu.

Patrick GRIMALDI, Conseiller métropolitain : Bonsoir. Donc, bien sûr, je suis là pour rappeler le soutien de la Métropole Aix-Marseille Provence au projet H2V Marseille Fos. On est au cœur de l'agenda de développement économique métropolitain et de notre feuille de route hydrogène. Cette dernière marque notre volonté de devenir un hub d'hydrogène vert ou décarboné. Puisque, cet hydrogène, on va devoir en produire et en avoir à disposition. Tout d'abord, pour décarboner les usages industriels actuels qui sont remplis par l'hydrogène gris et le méthane. Mais aussi pour d'autres utilisations nouvelles qui vont permettre de décarboner l'industrie : c'est, par exemple, le projet GravitHy qui va permettre de produire du fer réduit à partir d'hydrogène. On en aura aussi besoin pour décarboner la mobilité lourde, maritime et aéroportuaire. C'est là que le projet H2V prend toute sa place puisqu'ils vont fabriquer du e-

méthanol qui va servir pour le secteur maritime, mais qui peut aussi être, à terme, une matière première pour fabriquer du e-kérosène pour l'aviation civile. Donc, ce projet répond à la fois aux enjeux d'ancrage, de décarbonation de l'activité industrielle du territoire et aux enjeux de compétitivité portuaire. Le GPMM vient de le rappeler. C'est très important effectivement de disposer de cette force de e-méthanol. Et puis aussi, bien sûr, ce projet répond aux enjeux de maintien et de création d'emplois industriels durables sur notre territoire, qui sont des emplois à haute valeur ajoutée.

Et là, je vous le redis, on a sur le territoire, une maison de l'emploi métropolitaine. La Maison de l'Emploi Ouest Provence s'investit beaucoup dans la féminisation des emplois industriels. Donc, avec vous, on part d'une feuille blanche - on ne parle pas d'équipes masculines dans lesquelles il faut introduire difficilement des femmes. On est à votre disposition, à la Maison de l'Emploi, pour vous accompagner sur ce recrutement féminin dans l'industrie sur lequel on a maintenant une certaine expertise, puisqu'on travaille avec des partenaires comme Arcelor pour avoir des réseaux de mairaines industrielles qui permettent aux femmes qui hésitent à franchir le cap des métiers industriels à rentrer dans l'industrie.

Voilà donc, ce soutien métropolitain s'est traduit par un courrier de soutien de la Présidente qui a été envoyé au mois d'avril, et la mobilisation des services métropolitains pour faciliter et intégrer le projet.

Je termine juste avec un petit mot sur la ligne RTE qui, effectivement, est un besoin pour les industriels, mais pas seulement. C'est aussi un besoin pour la région. Parce que je rappelle que l'industrie a aussi besoin de l'électricité, mais pas seulement : le public et les usages domestiques vont aussi devoir s'électrifier pour décarboner. Que ce soit la mobilité ou le chauffage des bâtiments, cela va aussi augmenter la consommation électrique. Donc on a aussi besoin d'électricité pour ça. Et on a aussi besoin d'avoir des réseaux renforcés pour permettre l'équilibre du réseau national, parce qu'on a de plus en plus de sources de production électrique par les énergies renouvelables, qui sont des sources aléatoires, intermittentes, qui rendent plus complexes la gestion du réseau. Et donc rendre plus robuste le réseau régional avec ses modifications et ses apports d'investissement de RTE, c'est important. Et ce n'est pas que pour l'industrie. Ça va servir à tout le monde. Il faut le rappeler aussi. Voilà. Merci beaucoup.

Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, Conseillère régionale – Présidente de la Commission Entreprises – Artisanat et commerces – Economie Sociale et Solidaire – Economie Circulaire : Quand on passe en dernier, je ne sais plus ce qui me reste à dire : vous avez tout dit. Bon, bonsoir à tous et, bien évidemment, nous avons été présents lors de toutes les réunions préalables de concertation et il est évident que nous allons suivre le projet jusqu'au bout. C'est un projet que nous soutenons, bien entendu, parce que la Région est cheffe de file de l'économie. On a un président qui est très au fait de la décarbonation, qui a eu la possibilité d'être site pilote de la planification écologique. Et donc, c'est la raison pour laquelle nous travaillons sur toutes les filières qui peuvent nous permettre aujourd'hui de décarboner ce territoire. Nous avons bien entendu créé un plan régional de la filière hydrogène en 2020, et c'est la raison pour laquelle ce projet H2V correspond totalement à l'idée que nous nous faisons de cette filière sur ce territoire. Il permet de, comme l'a dit le Directeur Général Adjoint Du Grand Port, permettre l'approvisionnement des bateaux et donc de décarboner la flotte maritime, ce qui est important. Ce projet permet également de contribuer, à mon sens, au projet qui est fait par le programme SYRIUS, qui permet de capter du CO2 et de le réintégrer pour accélérer la décarbonation. Donc, c'est la raison pour laquelle nous allons continuer à travailler et à suivre H2V, à suivre ce dossier parce qu'il contribue totalement à la décarbonation de ces territoires, mais aussi à la création d'emplois et à tout ce qui s'inscrit autour. J'ai vu que le Directeur Général de PIICTO était là, Nicolas MATT. Et donc, je crois que ces travaux s'inscrivent totalement dans le travail que vous faites au sein de cette association. C'est la raison pour laquelle je l'ai évoqué.

Bien entendu, nous sommes présents aussi en soutien à la ligne RTE comme l'a évoqué Monsieur Grimaldi. Parce que, aujourd'hui, pour décarboner, il nous faut de nouveaux usages. Et ces nouveaux usages, ils commencent dans les usages domestiques. L'usage domestique, c'est quoi ? C'est on supprime les chaudières au fioul, les chaudières au gaz, et on passe à l'électrique. Et donc, la priorité aujourd'hui, c'est d'assurer la sécurité électrique sur l'ensemble de ce territoire régional et c'est la raison pour laquelle nous avons besoin de cette ligne très haute tension. Ensuite, évidemment, on a les projets de décarbonation et de réindustrialisation des territoires. On a aussi nos industries, aujourd'hui, qui sont présentes sur ce territoire et qui vont être amenées à se décarboner pour respecter cette neutralité carbone en 2050. C'est la raison pour laquelle, les uns plus les autres, nous avons la nécessité d'avoir cette ligne très haute tension qui arrive sur ce territoire. Donc, aujourd'hui nous sommes présents, nous verrons comment on peut apporter un soutien supplémentaire au projet s'il était nécessaire. Mais nous continuerons à travailler pour faire en sorte qu'il s'intègre parfaitement dans ce territoire, un territoire qui a besoin de tous ces projets industriels sur lesquels nous avons travaillé. Parce qu'il faut savoir une chose : c'est que ces projets, s'ils arrivent aujourd'hui, c'est que nous travaillons à la Région à l'attractivité de nos territoires. A faire en sorte qu'ils viennent sur notre territoire, parce que nous ne sommes pas le seul territoire en France à vouloir décarboner. D'autres territoires seraient heureux de recevoir ces entreprises. Et ça, c'est un combat que nous menons à la Région pour faire en sorte que ces entreprises, elles viennent ici et contribuent à cette décarbonation, mais aussi au développement et à la survie de ce territoire. C'est la raison aussi pour laquelle nous nous battons pour faire en sorte qu'elles s'installent ici, en région Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Merci beaucoup.

Echanges avec le public

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement : Les chaudières à fioul, contrairement à ce que vous dites, ne sont pas les plus polluantes. Regardez ce qu'il nous passe au-dessus de la tête comme avions et comme paquebots. Déjà, ce que vous avez à Marseille et, sur Fos, ce qu'ils nous envoient dans les narines. C'est une première chose. Les chaudières à fioul peuvent toujours exister, contrairement à ce que vous dites. Il n'y a pas que l'EDF, si vous mettez un nouveau carburant pour les avions, pour les bateaux, vous pouvez faire un nouveau type de fioul aussi pour les chaudières, et je pense que ça existe actuellement.

Séverine DUMONT, Systra : Est-ce qu'il y a d'autres remarques ou questions ?

Mots de conclusion

Séverine DUMONT, Systra : Eh ben, merci beaucoup. Je pense qu'on va conclure la réunion. C'est une petite synthèse rapide, que vous complétez, monsieur Delcroix. On a noté : une dizaine de questions sur des thématiques variées, donc sur les modalités, des demandes de précisions sur les modalités de la concertation, des préoccupations sur le prix ou sur le projet en lui-même, et notamment sur la provenance du CO2 dans la production du e-méthanol. On a noté également des demandes de précisions sur la phase 2 et le nouvel axe 400 kV. Donc un vrai sujet sur l'électricité et puis des questions sur la mobilité. Et enfin, les engagements concrets de H2V sur le territoire.

Vincent DELCROIX, CNDP : Moi, je voudrais juste rajouter une petite difficulté qu'on va avoir en termes de concertation, ça va être l'articulation du projet H2V avec la ligne 400 kV. C'est très clair que malgré les souhaits de tout le monde de faire la part des choses entre le projet et la ligne, les dessins sont quand même relativement liés. Je le dis au moins au niveau de la concertation.

Le seul problème qu'on a, c'est que la concertation sur la ligne quatre cent mille volts ne relève pas de la commission nationale du débat public. C'est une concertation, donc, qui est menée sous l'égide du préfet, parce que la réglementation le dit, ce n'est pas parce que le préfet a dit : « *moi, la CNDP, je m'assois dessus* ». C'est simplement parce que tout le monde a appliqué la réglementation en vigueur et ça pose un problème. Donc, on peut voir, en fait, qu'il va falloir qu'on réfléchisse sérieusement à une articulation intelligente entre la ligne 400 000 volts et la concertation continue de H2V. Malheureusement, je n'ai pas la solution. Donc, on va y réfléchir. Je n'ai pas de recette miracle.

Sinon sur cette concertation, elle est bien partie.

Eh bien, merci beaucoup. Merci pour votre présence et bonne soirée à tous.