

Concertation préalable au projet H2V Marseille Fos

Compte-rendu de la réunion publique de clôture

*Mardi 19 décembre 2023 à 18h00 à Fos-sur-Mer (Salle Polyvalente de la
Maison de la Mer et des Sports)*



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

En tribune :

- Alexis MARTINEZ, Directeur général, H2V
- François GUILLERMET, Directeur du projet H2V Marseille Fos, H2V
- Elisabeth LIMAGNE, Responsable des raccordements Carbon – H2V Marseille Fos – GraviHy, RTE Méditerranée

Intervenants :

- Régis PASSERIEUX, Sous-préfet de l'arrondissement d'Istres
- René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer
- Jean-Pascal GOURNES, Conseiller métropolitain délégué à l'industrie, Métropole d'Aix-Marseille Provence
- Rémi COSTANTINO, Directeur Général Adjoint du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
- Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense du Littoral et du Golfe Foséen (ADPLGF)

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

- Vincent DELCROIX

Modération :

- Claude CHARDONNET, Systra

Le déroulé de la réunion

Mots d'accueil	2
Le cadre de la concertation	2
Intervention exceptionnelle de Daniel MOUTET	3
Présentation du projet H2V Marseille Fos.....	4
Rappel des modalités de la concertation et présentation des chiffres clés.....	5
Synthèse des principaux sujets abordés sur l'opportunité, les caractéristiques, les impacts du projet sur l'environnement et sur le territoire.....	5
Premiers enseignements tirés et les prochaines étapes	8
La parole aux partenaires.....	11
Les premiers enseignements des garants	13

Mots d'accueil

Claude CHARDONNET, Systra, remercie le public pour sa présence et explique qu'il s'agit d'une réunion publique de clôture. Elle présente de manière détaillée le déroulé de la réunion. Elle invite **René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer**, à rejoindre la tribune pour prononcer le mot d'accueil républicain.

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer, rappelle le bien qu'il pense de H2V et de la dynamique de décarbonation dans laquelle l'entreprise évolue au niveau local. Cette dynamique doit notamment permettre de faire disparaître les émissions de gaz à effet de serre. Toutefois, il regrette le manque d'investissement en matière d'infrastructures routières. Pour lui, les actes manqués du passé pèsent au quotidien. Il estime donc qu'il est nécessaire de rattraper le retard. Il mentionne le deuxième Contrat de plan Etat-Région (CPER), signé la semaine dernière. Il considère qu'il n'est pas à la hauteur des enjeux car il permettra au mieux de réaliser la liaison Martigues/Port-de-Bouc, même s'il manque plusieurs millions d'euros. Concernant la liaison Fos/Salon, elle devrait être prévue dans le troisième CPER qui arriverait en 2027. Il espère que ce troisième CPER sera davantage ambitieux car il estime que le ferroviaire et le fluvial ne pourront pas absorber tous les besoins. Il illustre ses propos avec l'impraticabilité occasionnelle du Rhône, qui ne garantit pas d'alternatives fluviales permanentes. Pour lui, l'urgence est avérée, même sans l'installation des nouvelles usines. Il ajoute que la lutte contre le réchauffement climatique est inévitable et que l'hydrogène fait partie de ces nouvelles énergies de transition. Il remercie H2V d'avoir choisi Fos-sur-Mer pour s'implanter. Il appelle de tous ses vœux l'installation de H2V sur sa commune.

Claude CHARDONNET, Systra, demande s'il y a des nouveaux participants à la concertation. Elle note que plusieurs personnes lèvent la main. Elle introduit, **Vincent DELCROIX**, garant de la concertation H2V Marseille Fos.

Le cadre de la concertation

Vincent DELCROIX, Garant, explique le rôle des garants. Ils veillent au droit du public à l'information et à la participation quant aux décisions impactant l'environnement, afin que celui-ci puisse débattre de l'opportunité d'un projet, de ses caractéristiques et de ses enjeux. Les

garants sont neutres et indépendants. Ils ne donnent pas d'avis sur le projet mais établissent un bilan sur le déroulement 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 Marseille Fos et GravitHy – ont réalisé une saisine quasi simultanée pour des projets implantés à proximité immédiate. Ces projets étant spatialement et temporellement liés, la CNDP a souhaité mettre en œuvre une coordination, en particulier sur les thèmes communs (eau et électricité). En ce sens, la CNDP porte une page internet listant les effets cumulés des projets. Il encourage le public à la consulter. [Lien vers la page](#).

Il excuse **Monsieur KARLIN**, deuxième **garant** de cette concertation, de son absence à la suite de problèmes de santé.

Il ajoute qu'une base documentaire est disponible sur le site internet de la concertation H2V Marseille Fos. [Lien vers la page](#).

Il interpelle **Monsieur MEUNIER** sur un flyer mentionné par ce dernier lors de la réunion publique du 7 décembre, qui présenterait les modalités de concertation de la nouvelle ligne 400 kilovolts (kV) Fos-Jonquières portée par RTE. Il n'a été trouvé aucune trace de ce document, puisque la concertation n'a pas commencé.

Monsieur MEUNIER explique qu'il s'agissait du dossier de présentation et de proposition d'aire d'étude de la nouvelle ligne 400 kV Fos-Jonquières, et non d'un flyer.

Intervention exceptionnelle de Daniel MOUTET

Vincent DELCROIX explique que **Monsieur MOUTET, Président de l'ADPLGF**, va prendre la parole pour réaliser la présentation qu'il n'a pas pu assurer lors de la réunion thématique du 16 novembre dédiée aux débouchés du projet.

Monsieur MOUTET, ADPLGF, précise qu'il s'adresse à l'ensemble des nouveaux porteurs de projet : H2V, Carbon et GravitHy.

Il présente les conclusions de la synthèse du dossier de saisine de la CNDP pour le projet de liaison Fos-Salon, en date de juin 2019. [Lien vers le document](#).

Il explique que ces conclusions, émises bien avant la venue de nouvelles entreprises, attestent d'une augmentation très significative des déplacements au sein du périmètre étudié à l'horizon 2030. Selon ce dossier, cette augmentation se caractérisera par une aggravation des congestions sur les RN568 et RN569. Malgré le développement du ferroviaire, le trafic devrait augmenter de 21% sur la RN569, du fait du fonctionnement propre à la couronne logistique de la ZIP. Il considère que les conséquences seraient multiples : allongement de l'heure de pointe, propagation des perturbations de circulation au réseau de voiries secondaires, dégradation des conditions de vie des riverains et habitants des communes traversées ou encore dessertes pénalisées des communes de Miramas, Istres et Fos-sur-Mer.

Il constate que le réseau routier actuel est fortement accidentogène, avec un taux d'accident deux fois supérieur au taux de référence pour ce type de voie et un taux d'accident mortel de 66% pour une référence de ce type de voie à 25%. Il prend l'exemple du Plan Particulier d'Intervention du 2 décembre 2004 de simulation d'un accident au sein de la raffinerie ESSO pour démontrer les difficultés d'intervention des équipes de secours en cas d'accident. Il ajoute

à ces risques ceux liés à la base aérienne 125, qui survole à 300 mètres d'altitude des avions militaires des installations industrielles.

Il note trois sources principales de nuisances sur le territoire :

- L'exposition aux pollutions industrielles ;
- L'exposition aux nuisances sonores ;
- L'exposition à la pollution de l'air dû au trafic routier, avec un risque d'aggravation.

Il précise que la réalisation du réseau routier est urgente. Il déplore que, depuis 2004, rien n'a été fait à part les 4 grands ronds-points (Fossette, SPSE, Les Vallins et Saint-Gervais). Pour lui, il s'agit d'une nécessité absolue de réaliser le contournement Martigues/Port-de-Bouc, la voie rapide Fos/Salon ainsi que le contournement de Fos-sur-Mer par le Barreau des Etangs.

Il pose la question de la vie à venir sur le territoire. L'arrivée de nouvelles usines, des travaux liés à leur installation ainsi que les déplacements des nouveaux salariés qui vont aggraver une situation qui n'était déjà plus tenable, comme l'illustre l'expérience du Plan Particulier d'Intervention de 2004.

Il ajoute que sa contribution sera mise en ligne sur le site internet de H2V et GravitHy.

Applaudissements dans la salle.

Présentation du projet H2V Marseille Fos

François GUILLERMET, H2V, explique que le projet vise à développer des solutions de décarbonation pour les industries ainsi que pour les transports maritimes, aériens et routiers de marchandises. Le choix d'implantation à Fos-sur-Mer est donc stratégique.

Il présente les chiffres clefs du projet :

- 2 phases du projet :
 - Phase 1 – mise en service en 2028 : 2 unités de production d'hydrogène d'une puissance totale de 200 Mégawatts (MW) associées à une unité de production de e-méthanol.
 - Phase 2 – mise en service en 2030 : 4 unités de production d'hydrogène d'une puissance totale de 400 MW.
- Entre 800 000 et 850 000 tonnes de CO₂ évitées par an.
- 265 emplois directs et indirects.
- 910 millions d'euros d'investissements.

Il finit par détailler le calendrier prévisionnel du projet avec un dépôt des demandes administratives courant 2024/2025 et un phasage en deux temps des périodes de chantier et de mises en service.

Echanges avec le public

Frédéric MICHEL, Enseignant à l'Université d'Aix-Marseille, demande la méthode de calcul des tonnes de CO₂ évités.

François GUILLERMET, H2V Marseille Fos, explique qu'une note de calcul est à disposition dans le DMO. A titre d'illustration, pour le e-méthanol, les tonnes de CO₂ évitées sont calculées par rapport au fuel classique utilisé pour les bateaux de marchandises.

Rappel des modalités de la concertation et présentation des chiffres clés

Claude CHARDONNET, Systra, rappelle les modalités de la concertation : son périmètre, ses dates ainsi que les différentes rencontres qui ont eu lieu. Elle explique qu'un bilan des garants sera publié dans un délai d'un mois après la clôture de la concertation, au plus tard le 22 janvier 2024. Par la suite, la maîtrise d'ouvrage aura deux mois pour publier ses enseignements de la concertation, au plus tard le 22 mars 2024.

Elle présente les chiffres clés de la concertation en date du 19 décembre 2023 :

- 6 réunions publiques : 275 participants
- 4 rencontres de proximité : environ 120 personnes sensibilisées

La participation du public à distance :

- 1 173 visites du site internet
- 29 contributions, dont 20 questions et 9 avis

La communication et la diffusion des supports d'information :

- 21 524 exemplaires du dépliant ont été distribués par boitage au sein du périmètre de la concertation
- 130 exemplaires du dépliant et 89 exemplaires du dossier de concertation et de sa synthèse ont été distribués
- 1 exposition permanente en mairie de Fos-sur-Mer et 1 exposition itinérante (à Port-de-Bouc, Saint-Mitre-les-Remparts et Port-de-Bouc) en fonction des lieux des réunions publiques
- 200 affiches distribuées aux commerçants
- Des relais par les municipalités

Echanges avec le public

Romuald MEUNIER, MCTB golfe de Fos Environnement, déplore le manque de participation mais il considère que cette faible participation est sûrement due à la concomitance des projets et des concertations. Il aurait souhaité que ces différentes concertations soient plus longues ou décalées car le temps a manqué. De son point de vue, ce contexte général nuit au débat public.

Vincent DELCROIX, Garant, explique que le code de l'environnement ne permet pas de décaler les concertations des entreprises. La CNDP aurait pu prolonger les concertations mais cela n'aurait pas résolu le problème de l'empilement de celles-ci. En ce qui le concerne, il aimerait revenir sur les chiffres de fréquentation qui lui semblent très faibles. Il a plutôt compté 430 participants aux réunions publiques.

Synthèse des principaux sujets abordés sur l'opportunité, les caractéristiques, les impacts du projet sur l'environnement et sur le territoire

Séverine DUMONT, Systra, présente la synthèse des sujets abordés lors de la concertation. Tout d'abord, elle présente les remarques sur le périmètre de la concertation : certains souhaitent l'étendre géographiquement, d'autres, au contraire, ne voyaient pas l'intérêt de l'étendre à cause des impacts très localisés du projet. Elle note des retours positifs sur le dispositif d'information, jugé efficace, mais aussi une demande de transparence sur la parole

du public, avec des demandes de publication plus rapide des comptes-rendus ou encore plus de temps de parole pour le public.

Sur l'opportunité du projet, il a été constaté un intérêt certain des participants pour la production d'hydrogène et une convergence sur l'importance de gagner en indépendance énergétique.

Sur les caractéristiques du projet, de nombreuses questions ont été formulées sur la captation de CO₂, la production du e-méthanol, l'origine et l'acheminement des matières premières et matériaux, le mix énergétique et la consommation en électricité et en eau du projet.

Sur les impacts du projet sur l'environnement, de nombreuses interrogations ont été soulevées sur le classement Seveso seuil haut du site, les retours d'expérience de ce type d'installation, la santé humaine ou bien les mesures compensatoires et la compensation au sein du GPMM.

Enfin, les attentes étaient fortes en matière de transparence sur les impacts territoriaux du projet. L'emploi, la formation et les capacités d'accueil des nouveaux salariés ont fait l'objet de plusieurs discussions. Enfin, le sujet le plus mobilisateur a été celui du trafic et de la circulation autour du site, avec une forte volonté de voir se développer des alternatives à la voiture.

Echanges avec le public

Claude CHARDONNET, Systra, demande aux participants s'ils sont d'accord avec cette synthèse thématique.

Stéphane COPPEY, FNE 13, rappelle la réunion dédiée à l'utilisation de l'hydrogène, où les débouchés mêmes de l'hydrogène ont fait l'objet de débat : sur les 1 millions de tonnes d'hydrogène produit annuellement en France, 45% servent à raffiner le pétrole qui est amené à disparaître, et 45% à produire de l'engrais et des explosifs. Dans le modèle de société visé, il considère qu'il faut s'interroger sur la sobriété. Sur les effets cumulés des projets, il n'est pas certain que la question des risques ait été abordée. Il exprime ensuite son inquiétude liée à la loi Industrie verte (*Loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte, nldr*), que FNE 13 est prêt à combattre si besoin. Enfin, sur le maintien d'informations sur le site de la concertation, il souhaite qu'elles restent en ligne le plus longtemps possible.

Vincent DELCROIX, Garant, revient sur la question des effets cumulés en matière de risques industriels. Il indique que lors d'une réunion dédiée, la DREAL PACA a expliqué que les porteurs de projet doivent prouver que les risques les plus importants se concentrent au sein de l'enceinte du site. S'ils arrivent à faire cette démonstration, il n'y a pas de risques dominos. Sur la santé, les garants n'avaient pas trouvé d'effets cumulés. Concernant le maintien des informations sur le site de la CNDP, le site est ouvert, *a minima*, jusqu'à l'enquête publique. Pour ce qui est de la loi Industrie verte, un débat de zone va être organisé mais le décret d'application n'est pas encore sorti.

Christophe CLARET, CGT des Dockers du Golfe de Fos, considère qu'il y a déjà une saturation des marchandises et des citoyens. Plusieurs milliers de travailleurs supplémentaires vont arriver : il pense qu'il faut rattraper le retard. Il note donc une bonne dynamique de réindustrialisation. Il ajoute que l'Etat a abandonné les ports français, et que ce dernier doit prendre à charge tout ce qui est, *a minima*, routier. En ce sens, le CPER n'est pas à la hauteur des enjeux : il manque de l'argent, y compris pour financer le contournement de Port-de-Bouc. Il demande un rattrapage de l'histoire. Avec tous ces nouveaux projets, il considère que c'est suicidaire de ne pas créer le contournement de Port-de-Bouc et la liaison Fos/Salon.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos, pense qu'il est logique de d'abord réaliser les infrastructures, puis les nouvelles usines. Il mentionne un gisement d'hydrogène blanc qui a été découvert en Lorraine et souhaite savoir si cette découverte peut remettre en question le projet H2V Marseille Fos.

Alexis MARTINEZ, H2V, explique qu'il y a, depuis quelques mois, des débats sur l'hydrogène blanc et ses réserves. Elles pourraient partiellement s'auto-générer. Il relève les questions de pureté liées à l'hydrogène blanc : ces gisements ont une pureté qui s'élève autour de 90%, contre plus de 99% pour un projet comme celui de H2V Marseille Fos. Il considère qu'il s'agit donc d'une option intéressante qui ne remettra pas en cause les projets en développement, car les débouchés et les temporalités sont différents. Il ajoute que la stratégie nationale de l'hydrogène, présentée la semaine dernière, mentionne les deux formes d'hydrogène.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, revient sur l'opportunité du projet : il ne veut pas que le débat sur l'opportunité du projet se cantonne au débat sur l'hydrogène. Pour cette raison, il salue la présentation de **Daniel MOUTET** qui montre qu'il y a d'autres périmètres à prendre en compte. Il considère que cette ZIP fonctionne comme un enclos : elle a tout sur place pour accepter et accueillir des projets comme H2V mais, sorti de cet enclos, le territoire est une cocotte-minute. Il n'y a pas d'infrastructures routières, fluviales, ferroviaires ou encore de disponibilité en électricité. Ce manque d'anticipation reste incompris face à cette précipitation dans l'installation de ces projets. Le MCTB envisagerait bien de donner un avis favorable à ce projet, mais uniquement dans sa phase 1 car elle ne nécessite pas de créer de nouvelles structures de liaisons électriques. Sur la question de la ligne 400 kV Fos-Jonquières, le MCTB pourrait être pour si elle était enterrée. Il note le risque de défiguration du paysage et l'impact de ses projets sur la vie des gens.

Stéphane COPPEY, FNE 13, mentionne les différences d'ordre de grandeur entre la production d'hydrogène de H2V Marseille Fos (moins 0,1 million de tonnes) et le gisement d'hydrogène blanc découvert (46 millions de tonnes). Il considère cette accélération des projets industriels comme délirante. Pour lui, il est fondamental d'avoir des directions très claires et de savoir là où on va. Il pointe la question de la cohérence des dates. Le projet prévoit une émergence à l'horizon 2028/2030 mais l'énergie ne serait pas disponible avant 2035. Il demande si H2V a prévu d'acheter de l'électricité en Allemagne. Il ajoute que la création de nouvelles routes crée un appel d'air, rajoute des voitures et de la pollution. Il prend l'exemple de la L2 à Marseille. La sobriété et la décarbonation de nos sociétés doivent être au cœur des préoccupations. Il appelle à remettre à plat les projets routiers.

Echanges virulents entre Monsieur MOUTET et Monsieur COPPEY.

Claude CHARDONNET, Systra, synthétise les différents propos en expliquant que les projets doivent être considérés à l'aune du territoire et de ses aménités. Elle ajoute également que les problématiques abordées sont plus larges que le périmètre du projet et concerne les partenaires et l'Etat.

Alexis MARTINEZ, H2V, rappelle l'urgence climatique et la nécessité d'agir dès à présent. Il souligne une contradiction dans les propos de Monsieur COPPEY puisqu'il n'y a aucune certitude que l'hydrogène blanc fonctionne.

Applaudissements dans la salle.

Echanges virulents entre Monsieur RAIMONDI et Monsieur COPPEY.

Elisabeth LIMAGNE, RTE Méditerranée, revient sur le mot sobriété qui n'est pas tabou au sein de RTE : il s'agit de consommer mieux et efficacement. La nouvelle ligne 400 kV Fos-Jonquières est primordiale pour toute la région PACA, et pas seulement pour les nouveaux

projets de la ZIP de Fos-sur-Mer. Sur la disponibilité de l'énergie, elle sera bien présente dès 2028.

Applaudissements dans la salle.

François GUILLERMET, H2V, mentionne l'audition de H2V par le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (S3PI). Lors de celle-ci, un représentant de FNE PACA a expliqué que FNE national était favorable à l'hydrogène vert pour certains usages. Il rappelle que H2V Marseille Fos répondrait seulement à certains usages, ceux qui ont le plus fort pouvoir décarbonant, c'est-à-dire l'industrie et les transports. L'hydrogène produit par H2V ne servirait pas à produire des engrais ou des explosifs.

Christophe CLARET, CGT des Dockers du Golfe de Fos, rappelle que le système économique est mondialisé et capitaliste. Si le projet ne se fait pas ici, il se fera ailleurs. La CGT prône la réindustrialisation des ports et les emplois qui vont avec. Pour lui, l'Etat joue un rôle central et doit développer les infrastructures routières, fluviales et ferroviaires pour la souveraineté énergétique de la France.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement, rappelle sa question sur l'équivalent des tonnages en m³ du stockage d'hydrogène envisagé et mentionne un facteur de 0,71.

Claude CHARDONNET, Systra, précise qu'une réponse sera apportée sur le site internet de la concertation.

Premiers enseignements tirés et les prochaines étapes

Claude CHARDONNET, Systra, explique que les premiers enseignements de la concertation, à chaud, vont être présentés par H2V.

François GUILLERMET, H2V, remercie les participants de la concertation. Il note que des sujets pointus et philosophiques ont été abordés. H2V a également été très bien accueilli par le territoire, notamment par les jeunes rencontrés dans le cadre de la concertation.

De manière générale, il considère que la concertation a conforté le projet mais des points d'attention du public sont forts en matière d'impacts sur l'environnement et le territoire. Le sujet de la desserte routière est très fort.

H2V a pris des premiers engagements sur les sujets qui sont de leur ressort :

- Les mobilités :
 - H2V souhaite anticiper et coconstruire le plan de mobilité de l'entreprise avec les futurs salariés pour que les mesures aient véritablement un sens et qu'elles soient utiles.
 - Le phasage du chantier et l'étude de l'utilisation du fluvio-maritime pendant les travaux afin de limiter l'impact routier du projet.
- La biodiversité : H2V souhaite compenser les hectares artificialisés au sein de l'enceinte du GPMM, si possible dans sa ceinture verte.
- La structuration de la filière locale de l'hydrogène : l'objectif est de donner une « coloration » hydrogène à l'ensemble du tissu local.

Claude CHARDONNET, Systra, invite **Elisabeth LIMAGNE, Responsable des raccordements des projets Carbon, H2V Marseille et GravitHy**, à présenter les enseignements de RTE.

Elisabeth LIMAGNE, RTE Méditerranée, explique que la consommation régionale pourrait doubler d'ici 2030. Des ambitions très fortes ont été actées pour sortir des énergies fossiles afin d'aller vers la transition énergétique. Cette sortie implique deux changements majeurs : 1) Baisser la consommation générale d'énergie, 2) Electrifier des usages (secteur tertiaire, industrie, voitures électriques, etc). Si le réseau actuel reste en l'état, cette transition énergétique ne pourra pas s'opérer. Le réseau doit être revu à la hausse à travers trois axes : 1) Utilisation des capacités existantes, 2) Optimisation et renforcement du réseau existant, 3) Développement du réseau.

La réunion commune dédiée aux besoins en électricité a montré qu'il y avait une forte attente d'informations de la part des participants. Sur le raccordement, la deuxième phase du projet H2V Marseille Fos a suscité plus de réactions que la première, compte tenu de la création de la ligne 400 kV Fos-Jonquières. Celle-ci a suscité de nombreuses réactions (intégration paysagère, impact environnemental, besoins en électricité de la région). Elle rappelle qu'il s'agit d'une nouvelle ligne qui devrait répondre à tous les besoins énergétiques régionaux. Une concertation dédiée sur le sujet va avoir lieu. Elle sera menée sous l'égide du préfet. Elle présente un planning indicatif avec un début en février 2024 et une fin en avril 2024. Cette concertation sera menée sous l'égide du préfet.

François GUILLERMET, H2V, présente les modalités envisagées de concertation continue. Il explique que H2V souhaite continuer le dialogue avec le territoire, en trouvant un bon équilibre pour éviter de saturer la participation.

Le site internet serait maintenu et mis à jour jusqu'à l'enquête publique, avec une communication aux collectivités et au public de toute évolution du projet et des mises à jour communiquées par *newsletter*.

Il ajoute que des rencontres avec le public sur les thématiques clés du projet seraient organisées, en essayant de se coordonner avec les instances existantes.

Echanges avec le public

Jean-Marc MAUCHAUFFEE, Génération Ecologie 13, trouve la proposition de compensation au sein de l'enceinte du GPMM intéressante mais il souhaite savoir si les autres projets s'inscrivent dans la même démarche. Sur la ligne 400 kV Fos-Jonquières, il pense que cette ligne est le cordon ombilical de ce projet mais également son épée de Damoclès. Or, les capacités à la réaliser sont très faibles, notamment à cause de l'historique de la ligne Broute-Carros. Cette ligne n'est jamais passée à 400kV à cause des fortes oppositions. En dehors du périmètre des projets, les risques exogènes aux projets sont importants.

Elisabeth LIMAGNE, RTE Méditerranée, précise que les enjeux associés sont incommensurablement différents : cette nouvelle ligne est indispensable à plusieurs titres. Si elle ne se fait pas, les conséquences seraient très graves en termes de décarbonation et de de sécurité énergétique.

Bernard NICCOLINI, Coordination des associations de l'Etang Marin, remercie H2V d'avoir choisi cette région. Il n'exprime pas d'inquiétude sur le fonctionnement du site car il considère que les industriels sont des sachants. En revanche, il soulève ses craintes sur la concrétisation de ce projet. Il aimerait que H2V assume pleinement le classement du site en Seveso Seuil Haut et la pollution industrielle supplémentaire que l'entreprise va apporter sur le territoire. Sur la ligne 400 kV Fos-Jonquières, il faudra se poser la question de la décarbonation. Si elle est considérée comme primordiale, la ligne s'imposera : il souhaite que

le tracé le moins pénalisant pour les territoires traversés soit trouvé. Pour finir, il souhaite également que H2V effectue un travail de bilan, des « plus » et des « moins ».

François GUILLERMET, H2V, remercie **Monsieur NICCOLINI** pour son intervention. H2V a mené un exercice de bilan du projet. Parmi les « plus », il identifie la décarbonation, qui va de pair avec la dépollution, et le développement économique. Dans les « moins », il note les impacts environnementaux du projet, à la fois sur la biodiversité et les consommations d'électricité et d'eau. Il ajoute que H2V a proposé des solutions pour diminuer au maximum les impacts. Cet exercice a vocation à se perpétuer jusqu'à l'enquête publique, et après.

Daniel MOUTET, ADPLGF, ne comprend pas le besoin de compensation pour ce projet. Les terrains choisis sont industriels et ont été comblés par les dragages du Darse. Il souhaite des explications.

François GUILLERMET, H2V, explique que le cadre est posé par la législation. Les sujets environnementaux identifiés sur le terrain sont réels avec la présence de deux espèces protégées, les Myosotis et les Saladelles. Il note également la présence de Tamaris et de Peupliers Noirs qui entraîne une obligation de compensation sur les zones humides, sur un critère d'espèce. Le projet s'inscrirait donc dans la démarche Eviter-Réduire-Compenser. Un travail avec les services de l'Etat est en cours.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos, demande que les compensations se réalisent au sein de la Ceinture Verte du GPMM, au niveau du bassin Ouest, si possible à Fos-sur-Mer. Il souhaite que la compensation soit faite sur le territoire qui accueille le projet. Il estime que la ligne Fos-Jonquières va poser des problèmes et qu'il faut en discuter. Le document d'aire d'études n'apporte pas de réponses ou d'explications. Il note qu'il n'est pas envisagé de faire autre chose qu'une ligne aérienne. La réponse apportée à la réunion précédente sur les contraintes techniques liées à l'enfouissement ne le satisfait pas. Il lui semble de bon sens de discuter de tout ça avant de prendre des décisions.

Elisabeth LIMAGNE, RTE, explique que les décisions sont mûrement réfléchies et que les études ont été réalisées. Elle ajoute que les délais sont très courts et que le souterrain ne permettrait pas de tenir les délais. RTE a bien en tête l'importance d'aborder les alternatives. La concertation permettra de débattre du projet.

François GUILLERMET, H2V, explique que la compensation se fera par cercles concentriques, avec une priorité pour les compensations les plus proches possibles du site.

Gilbert DAL COL, MCTB Golfe de Fos Environnement, revient sur l'enfouissement de la ligne 225kV des Arènes de Fos, demandé à plusieurs reprises, et qui doit maintenant passer à 400 kV. Il explique que des pays enfouissent des lignes 400 kV et que c'est donc possible. Il souhaite des compensations sur l'air que les habitants respirent car la pollution atmosphérique a un impact sanitaire.

François GUILLERMET, H2V, précise qu'une étude sanitaire est prévue dans l'étude d'impact de l'enquête publique.

Christophe CLARET, CGT Dockers du Golfe de Fos, souhaite savoir qui gère les compensations et si elles peuvent être gérées par la société de chasse de Port-de-Bouc. Il souhaite également savoir comment ce cumul des projets, et donc des compensations, va être géré.

Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos Environnement, explique que certaines associations nationales peuvent gérer ces compensations. Il estime que cette gestion nationale peut échapper au territoire. Il insiste pour que les compensations soient être strictement locales, et pourquoi pas gérées par l'association des chasseurs de Port-de-Bouc.

Claude CHARDONNET, Systra, explique que des précisions vont être apportées par **Rémi Costantino, Directeur Général Adjoint du GPMM**, et **Régis Passerieux, Sous-préfet de l'arrondissement d'Istres**.

La parole aux partenaires

Rémi COSTANTINO, Directeur Général Adjoint du GPMM, remercie les maîtres d'ouvrage et les participants pour la teneur des débats et la pertinence des échanges. Il rappelle que le Port Marseille-Fos soutient pleinement le projet H2V Marseille Fos. Il estime que la réalité de l'urgence climatique s'accroît mais que les solutions de décarbonation se développent. Il mentionne les enjeux de transformation des industriels déjà installés, qui risquent de ne plus être compétitifs ou d'être interdits s'ils ne s'adaptent pas à ce nouveau contexte.

En ce sens, il considère que le contexte local évolue, depuis deux ans, avec des acteurs qui choisissent le territoire et qui apportent des solutions de décarbonation. Il estime que H2V est une pièce maîtresse de cette décarbonation dans la mesure où le pari de l'hydrogène est fait de manière collective.

Il témoigne de la rapidité de la prise de conscience des enjeux de mobilité de tous les acteurs publics, même si elle arrive bien tard. Il précise que le Port a un projet de réinvestissement dans les infrastructures routières sur le môle central.

Il a relevé des questions sur le foncier. Il explique que le Port Marseille-Fos a une contrainte liée à l'artificialisation des sols. Le statut de port national ne permet pas de se dégager de cette logique. Un dispositif propre aux ports existe avec des quotes-parts qui vont être attribuées. Cette contrainte n'entravera pas le développement du Port et des nouveaux projets. En termes de compensation et de biodiversité, il considère qu'il ne faut pas opposer cette problématique avec celle de l'industrie. Un arsenal réglementaire prévoit la mise en œuvre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser. Le maître d'ouvrage va devoir justifier de son plein engagement dans cette séquence. Pour les impacts, la compensation est double, celle d'espèces protégées et celle des zones humides. Le Port de Marseille Fos a la chance d'avoir un domaine de 10 000 hectares à Fos-sur-Mer et dans les alentours. Il a été choisi, dans le cadre de l'OAZIP 2040, de préserver 4 800 hectares d'espaces naturels. Le GPMM recherchera les espaces qui peuvent être proposés en compensation, parmi ces 4 800 hectares.

Il ajoute que le système de gestion de l'eau du GPMM est robuste et a été présenté lors de la réunion publique commune dédiée.

Il se dit fier de marquer son soutien au projet, au nom du Port de Marseille-Fos.

Jean-Pascal GOURNES, Conseiller délégué à l'industrie de la Métropole Aix-Marseille Provence, met en avant les besoins de réindustrialisation de la France et l'importance des industries vertes et vertueuses dans ce processus. Le territoire représente 25% des émissions nationales de CO₂, dont 67% proviennent de l'industrie. Il explique que le territoire est industriel et a vocation à la rester, avec plus de 45% des emplois de la Métropole. Il est ravi de voir que des entreprises de la taille de H2V s'intéressent à la Métropole. Il salue l'initiative du sous-préfet de créer un COPIL des projets industriels pour plus de clarté.

Il mentionne le programme SYRIUS, piloté par PICTO, qui est un laboratoire où des solutions de décarbonation sont étudiées. Il salue un vrai mouvement qui va dans le bon sens.

Il ajoute que la Métropole soutient le projet H2V Marseille Fos car il correspond parfaitement à l'agenda de développement économique métropolitain. Il souligne le besoin en électricité décarboné et il considère que le programme nucléaire doit être renforcé.

Enfin, sur les mobilités, il rappelle que la Présidente de la Métropole Aix-Marseille Provence a écrit au Président de la République pour demander une aide financière inédite pour désenclaver le Port. Il est sûr que l'Etat sera au rendez-vous.

Régis PASSERIEUX, Sous-Préfet de l'Arrondissement d'Istres, explique que la Stratégie Nationale de l'Hydrogène a été déclinée de manière détaillée. La production d'hydrogène vert est un grand de la décarbonation avec objectif de production de 10 GW pour 2035 et 9 milliards d'euros d'investissements consacrés. L'Etat accompagnera le développement de la filière de l'hydrogène avec un dispositif de soutien au prix d'achat. Sur les usages et les débouchés, il mentionne le remplacement de l'hydrogène carboné dans l'industrie et dans l'agriculture, les nouveaux process industriels et les mobilités. L'Etat soutien donc ce projet.

Il considère qu'il n'y aura pas de décarbonation sans électron, ce qui représente une difficulté pour la région PACA car il s'agit d'une presque île électrique. Cette contrainte rend nécessaire la concertation sur la ligne 400 kV Fos-Jonquières. Il ajoute que la région ne peut pas prendre le risque de ne pas être sécurisée en termes d'électricité : un simple incendie près de Réaltor peut couper toute capacité de vie. Le bilan carbone et les impacts biodiversité de cette ligne doivent être étudiés et concertés pour trouver la meilleure solution. Sur l'eau, l'enjeu a été développé, ce qui a permis de constater que les sources sont sécurisées.

Il estime qu'il faut faire une distinction entre la réalité juridique et physique des zones humides. Dans les faits, les zones humides de la ZIP de Fos-sur-Mer ont été brisées par l'Etat, il y a 50 ans, et sont sous la terre. Des expertises sont nécessaires pour en savoir plus. La loi pose deux critères : 1) la caractéristique physique du sol, 2) la présence d'espèces végétales symptomatiques. A l'époque, les deux critères étaient nécessaires pour caractériser des zones d'humides. Aujourd'hui, un seul critère est nécessaire. Un débat d'experts est nécessaire pour savoir s'il faut compenser ces zones détruites il y a plus de 50 ans. Il précise que la loi sera pleinement appliquée et que l'Etat fera preuve d'exigence en matière de biodiversité.

Il ajoute que le volet « mobilités » du CPER a été signé entre le préfet le président du Conseil régional. Ce volet a reconnu l'impératif de recalibrer les flux routiers. Le but n'est pas d'attirer de nouvelles circulations mais de mettre aux normes les routes. La liaison Martigues/Port-de-Bouc est la principale liaison routière inscrite dans ce CPER. Un avenant est prévu pour 2024 afin de boucler les financements pour un début des travaux à l'automne 2024. Ce volet mobilités reconnaît pleinement la nécessité de ce projet. La liaison Fos/Salon est prévue à travers différents crédits. Il rappelle que l'opération est estimée entre 500 et 600 millions d'euros, dans un contexte où les crédits routiers sont diminués au niveau national. Cela a pour conséquence que la zone de Fos – Istres – Berre consomme la quasi-totalité des enveloppes régionales dédiées aux routes car il y a un besoin de rattrapage. La Présidente du Département a demandé un groupe de travail partenarial pour penser globalement ce réseau : il se réunira pour la première fois en janvier 2024.

Il conclue en expliquant que l'hydrogène est une affaire de politique de climat et de souveraineté nationale. Pour le port, c'est une question de vie ou de mort pour sortir des énergies fossiles.

Les premiers enseignements des garants

Vincent DELCROIX, Garant, précise qu'il sera le seul intervenant à ne pas donner son avis sur le projet mais sur la concertation et ses suites.

Il considère que le droit du public à l'information et à la participation a été respecté. Il note quelques dérapages. Il ajoute que quelques personnes se sont plaintes de ne pas avoir assez la parole, pourtant le public dépasse la moitié du temps de parole à chaque réunion ; à l'exception notable de ce soir. Il précise qu'il y a eu quelques remarques sur une prise de parole très longue en tribune. Il explique que les insatisfactions peuvent se compter sur les doigts d'une ou deux mains.

Il considère que la concertation s'est globalement extrêmement bien déroulée.

Sur le droit à l'information, il estime que le public a bien reçu l'information pour participer à la concertation et que l'information transmise par le porteur de projet était satisfaisante.

Du point de vue des garants, tous les sujets ont été traités.

Il mentionne la critique reçue sur le rythme élevé des concertations, mais il ajoute que l'assistance n'est jamais descendue en dessous de 50 personnes et que les échanges étaient nourris, qualité précieuse pour les concertations. Il considère que les participants ont eu beaucoup de chance de participer à cette concertation et que tout le monde doit s'auto-féliciter de son déroulement. Il note qu'il est extrêmement rare que les politiques et les parties prenantes se mobilisent autant sur ce type de concertation. Il n'a pas noté de langue de bois de la part des maîtres d'ouvrage.

Il mentionne un seul bémol : RTE, qui a eu un peu de mal à livrer les informations, même s'ils ont des excuses. Il précise qu'il ne faut pas mélanger la concertation à venir sur la ligne 400 kV Fos-Jonquièrre et la concertation H2V Marseille Fos.

Il souligne la grande transparence et l'enthousiasme du maître d'ouvrage.

Il pose les constats suivants :

- Les opportunités et les objectifs du projet : il note, qu'à une exception près, personne n'a remis en cause l'intérêt du projet. Il estime que c'est un élément très fort.
- Le maître d'ouvrage a pris quelques engagements qui seront listés dans le bilan.
- La localisation : elle n'a pas fait vraiment débat. L'installation au plus près des besoins fait sens.
- Le classement Seveso du projet : il n'a pas été ressenti de rejet de cette installation à cause de ce seul critère. C'est une marque d'un territoire particulier, avec un public très au fait des problématiques liées aux Plans de Prévention des Risques.
- Le plan technique : il a noté les débats sur l'utilisation de l'eau de mer ou de l'eau douce pour le refroidissement. Il enjoint le maître d'ouvrage à partager son choix lorsqu'il sera fait.
- Les problèmes de circulation : il donne son coup de chapeau aux politiques qui ont mouillé leurs chemises sur ce sujet, même si leurs propos n'ont pas satisfait la totalité du public.

Il rappelle que la concertation se termine le 22 décembre, avec une publication du bilan des garants le 22 janvier. Il ajoute qu'un nouveau garant va être désigné pour la concertation continue.