

Compte-rendu de la réunion d'information

Mardi 14 octobre 2025 à partir de 18h00

Domaine de la Mériquette à Fos-sur-Mer



La réunion publique d'information a duré 01 heure et 41 minutes. Elle a rassemblé 18 participants, hors maîtrise d'ouvrage, assistance à maîtrise d'ouvrage et garant de la Commission Nationale du Débat Public.

La présentation projetée est également mise en ligne [ici](#) sur le site internet de la concertation.

L'équipe projet H4 Marseille Fos :

- Alexis MARTINEZ, Président
- François GUILLERMET, Directeur du projet
- Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales
- Fabrice ORSINI, Directeur technique
- Fanny DOCHE DE LAQUINTANE, Assistante de Direction

Garant de la concertation (Commission Nationale du Débat Public)

- Vincent DELCROIX

Modération :

- Emmanuelle CASADO, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage, Systra

La réunion a démarré par un tour de table des participants.

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « Voici le déroulé de la réunion :

- Il va y avoir un rappel du projet par l'équipe projet H4 avec une présentation des actualités et des informations en lien avec les autorisations environnementales. Puis, il y aura un premier temps d'échange.

- Ensuite, on passera aux prochaines étapes de la concertation continue avec un deuxième temps d'échange.
- Pour finir, nous aurons un mot de conclusion par Monsieur DELCROIX.

Monsieur le Maire [de Fos-sur-Mer], voulez-vous formuler un mot d'accueil ? »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Non. Juste un petit mot, par contre, pour excuser les élus. H4 a téléphoné en disant ne venez pas tous parce qu'on n'a pas beaucoup de place. Je suis là pour les représenter. Donc c'est volontaire si nous ne sommes pas tous présents. »

Vincent DELCROIX, Garant : « Oui, je vais juste vous dire quelques mots. Nous sommes passés en phase de concertation continue depuis que la concertation préalable s'est terminée. Le bilan a été fait, le maître d'ouvrage a répondu et donc là, maintenant, on est passé en concertation continue. On continue à travailler en bonne intelligence avec H2V, nouvellement nommé H4. Je tiens à souligner qu'on a plus ou moins décidé de continuer de travailler comme précédemment.

En théorie, les modes de fonctionnement auraient dû changer entre la concertation préalable et la concertation continue. La concertation préalable, c'est nous [*les garants, ndlr*] qui avons le pouvoir de décider et d'imposer à H2V/H4 le déroulement de la concertation. Par contre, en phase de concertation continue, on est beaucoup plus en position d'observation.

A priori, jusqu'à maintenant, je n'ai noté aucun changement de position de la part de la maîtrise d'ouvrage. On a convenu d'un commun accord de cette réunion, parce que ça nous a semblé important, étant donné que le projet a quand même pas mal changé.

D'ailleurs, ça fait quand même la troisième fois qu'il change, c'est ce qui le rend d'autant plus intéressant :

- Je vous rappelle, la première version du projet concernait uniquement la production d'hydrogène.
- La deuxième phase, que vous avez connue pendant la concertation, concernait l'hydrogène et le méthanol.
- Et maintenant, c'est donc hydrogène – méthanol – carburants durables d'aviation. Et là, je laisserai la place au maître d'ouvrage pour détailler tout ça.

Donc ça nous a semblé important de réaborder le contenu du projet et également ses impacts, qui n'augmentent pas forcément, mais qui évoluent. Et les risques également.

Alors on a également convenu aussi de faire ça en format réduit pour faire face à l'érosion, bien compréhensible, de la participation du public qui en a ras-le-bol de toutes ces réunions de concertation. Et donc on s'est adapté apparemment de manière satisfaisante.

Voilà, c'est tout ce que je voulais vous dire. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Effectivement, on est sur un projet qui évolue. Mais c'est normal, on est au début de la construction du projet. Il y aura quand même une enquête publique. Et lorsque l'enquête publique arrivera, et je l'espère qu'elle arrivera, ça voudra dire que le projet aboutira. Là, à nouveau, on se retrouvera, puisque la ville de Fos-sur-Mer a l'habitude de faire une réunion publique pour que le public soit au fait des projets, avant de se prononcer en conseil municipal. Après, il y aura la phase administrative. »

Vincent DELCROIX, Garant : « Pour rebondir sur ce que dit M. le maire, le début de l'enquête publique marquera la fin de la concertation. Notre rôle s'arrêtera. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « A ce moment-là, on aura le dossier complet avec les risques, avec tout dedans, avec le projet complet. »

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « On va parler ensuite du calendrier. On va passer à la présentation. François, je vous laisse la parole et présenter une petite vidéo avant. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Merci à toutes et tous déjà d'être venus jusqu'à chez nous. Je me présente, François GUILLERMET. Je suis Directeur du projet H4 Marseille Fos.

Comme cela a déjà été dit, aujourd'hui c'est une réunion de transition. On a évolué vers H4. Cette évolution s'est faite au mois de mai de cette année. On a communiqué assez largement à l'ensemble de parties prenantes. Mais c'est vrai que comme le faisait remarquer M. Delcroix, il n'y avait pas eu de réunion officielle dans le cadre de la concertation pour annoncer et expliquer plus en détail ce changement.

À l'autre bout, comme vous allez pouvoir le voir plus en détail après, notre calendrier évolue avec un dépôt du dossier d'autorisation en septembre 2026. On s'est mis d'accord avec les services de l'État sur cette feuille de route. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que des réunions d'informations sur les impacts auront lieu en 2026, sous les formats dont on va discuter aujourd'hui. Cela ne sert à rien de les faire maintenant. En fait, le dossier, plus on sera près de l'échéance, plus il sera complet, et plus il sera assez représentatif de ce qui sera justement dans le dossier d'enquête publique. Donc aujourd'hui, je vais tout de suite générer de la déception, il n'y aura pas vraiment d'annonce, de nouveauté. C'est l'état des lieux. Néanmoins, ça nous semblait également important, en plus d'officialiser le nom H4, de répondre à vos questions, si vous en avez. Le format en petit comité nous semblait aussi propice à ce type d'échange.

Voilà pour cette introduction. Alexis MARTINEZ [*Président de H4 Marseille Fos, ndlr*] va nous rejoindre. On vous expliquera aussi l'organisation qui a été mise en place autour du projet H4, dans le cours de la présentation. Mais tout de suite, cette vidéo promise par Emmanuelle. Merci. »

Diffusion d'une vidéo de présentation de H4 Marseille Fos.

Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense et de Protection du Littoral et du Golfe de Fos-sur-Mer (ADPLGF) : « J'ai une petite question avant d'intervenir. Il me semble qu'au début, le projet concernait l'aérien et le maritime. Et là, le maritime, on laisse tomber. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Alors, je vais vous expliquer tout de suite. C'est une très bonne transition.

Alors, M. DELCROIX l'a expliqué, d'ailleurs, le projet a évolué. Et pourquoi ? C'est tout simplement lié au contexte qui était à la fois institutionnel et réglementaire, ce qui a permis justement de solidifier le projet. Donc, effectivement, dans le cadre de la concertation préalable, on a proposé un projet qui était tourné autour de la décarbonisation du maritime. Simplement, on a fait le tour de l'ensemble des compagnies maritimes. Et aujourd'hui, la réglementation, telle qu'elle est, n'est pas suffisamment contraignante pour assurer des débouchés dans le maritime dès 2030. A contrario, c'est le cas pour l'aérien.

Et ce sont exactement les éléments dont je vais vous parler. On s'appuie sur un règlement européen qui est d'application aujourd'hui, qui s'appelle *Refuel EU Aviation*. L'objectif de ce règlement, c'est justement d'assurer une transition, une décarbonation du secteur aérien.

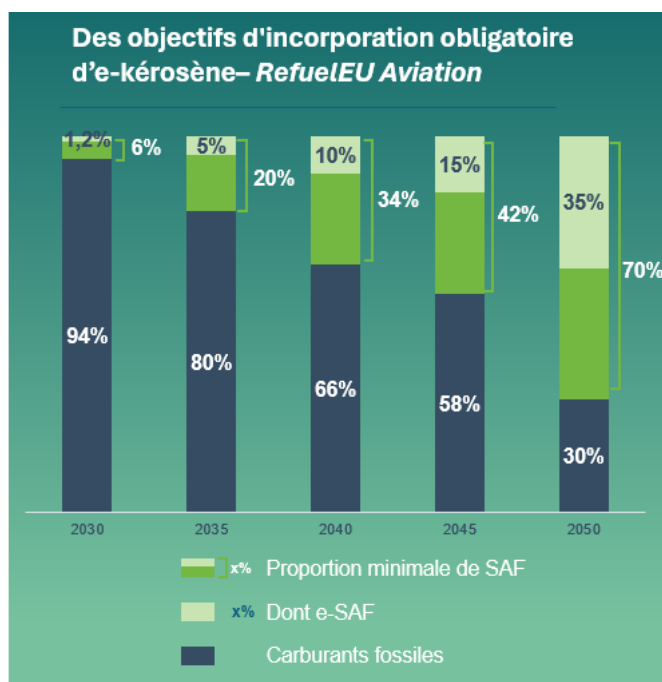
Et ce règlement oblige les compagnies aériennes à réaliser cette transition. Ce mot [« *oblige* », *ndlr*] est important. Il y a une trajectoire obligatoire d'incorporation des biocarburants et des e-carburants pour l'ensemble des consommateurs de kérosène. Le fondement du projet est solide dans la mesure où il y a des obligations d'incorporation. Des pénalités sont associées, finalement, à des manquements si les compagnies aériennes ne respectaient pas ces obligations.

Par comparaison, il y a un règlement équivalent dans le maritime, *FuelEU Maritime*. Ce règlement impose aux compagnies maritimes de se décarboner, sans fléchir sur une telle ou telle solution technologique.

Il n'y a pas d'obligation d'incorporation de e-carburants dès 2030. En particulier, la spécificité du maritime, c'est que le GNL [Gaz Naturel Liquéfié, *ndlr*] fossile est accepté dans les obligations de décarbonation jusqu'en 2035. Et c'est quand même un des atouts du Port de Fos d'avoir développé cette solution. Jusqu'en 2035, finalement, quand on a discuté de façon précise avec les armateurs, ils n'ont pas de besoin de e-carburants. Cependant, en 2035, on aura ces besoins-là.

Ce qui explique aussi le choix technologique qu'on a pris, la fameuse technologie *Methanol-to-Jet*, qui nous permet, dans un premier temps, de servir l'aviation, mais qui a vocation, à terme, à servir les deux marchés, le maritime et l'aérien. Le projet s'appuie donc sur ce règlement, qui est, encore une fois, je le répète, d'application directe, et qui est aujourd'hui en vigueur.

Ici, vous voyez, le vert clair [*diapositive n°10 et graphique ci-dessous, ndlr*], c'est le e-SAF, les carburants de synthèse dont on va parler tout à l'heure, et le vert, ce sont les bio-SAF. Ce qu'on ne voit pas dans ce graphique, c'est que dès 2025, il y a des obligations d'intégration de biocarburant dans la consommation de kérosène. Est-ce qu'il y a des questions ? »



René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Justement, pour compléter, sur le port de Fos, on a maintenant un navire qui est affrété pour ça, c'est-à-dire qu'il charge en GNL, et il livre les bateaux en GNL, c'est le gros *Gas Vitality*, qui est dans le port en permanence, avec les grosses bouées sur le bâbord. Et il ravitaille tout le monde. Donc ça part du quai d'ELENGY, et ça revient en mer. Mais il est en mer tout le temps. »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « Il ravitaille tout le monde en mer, les cargos aussi. »

Eliette FREYCHET, service Risques Majeurs de la Ville de Fos-sur-Mer : « Juste par rapport à votre projet, est-ce qu'une tonne de e-kérosène remplace une tonne de kérosène normal ? Est comment est calculé le pourcentage de réduction des émissions de CO₂ ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Le produit est le même. Il y a des subtilités techniques, ce n'est pas exactement la même composition, mais globalement, il est parfaitement mélangeable. Aujourd'hui, jusqu'à 50%, et demain, il pourra être utilisé pur dans les réacteurs d'avion. Donc là, le chiffre qui est présenté [-84% d'émissions de CO₂ par rapport au kérosène fossile, ndlr], c'est une analyse de cycle de vie qui a été faite sur le produit, en tenant compte de l'ensemble des émissions qui sont liées à la production du kérosène. Donc quand vous consommez une tonne de kérosène par rapport à la consommation d'une tonne de kérosène fossile, vous émettez 84% de gaz en moins. »

Vincent GOYET, Maire de Saint-Mitre-les-Remparts : « Peut-être pour reformuler la question, est-ce que l'énergie dégagée est équivalente ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Oui, oui, c'est exactement le même produit. C'est le même PCI [Pouvoir Calorifique Inférieur, ndlr], donc c'est quasiment le même produit. Ce sont simplement des subtilités sur la composition, en termes d'aromatique.

L'autre point que je voulais souligner, c'est l'intérêt de faire un projet de e-kérosène à Fos-sur-Mer. Aussi souligner quelque chose qui n'est pas visible, c'est qu'aujourd'hui, la zone de Fos est une zone cruciale dans l'alimentation du Sud-Est en carburant, mais en particulier en matière de kérosène grâce à une infrastructure existante de pipes. Vous avez en particulier deux pipes qui partent de Fos-sur-Mer, donc de la zone industrielle portuaire :

- Le premier, c'est le pipe qui s'appelle SPMR pour « Société du Pipeline Méditerranée-Rhône », qui dessert en particulier les aéroports de Lyon et de Genève, et en partie l'aéroport de Nice.
- Le deuxième, ce qu'on appelle le pipe ODC, qui connecte la zone de Fos à l'ensemble du système de pipes européen. Ça veut dire concrètement que, à partir de Fos, on est connectés à l'ensemble de l'Europe, avec des flux qui, aujourd'hui déjà, transitent par ces infrastructures. Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'on va pouvoir se brancher à une installation existante.

C'est tout l'intérêt du projet : on utilise les infrastructures existantes et on va progressivement remplacer une production 100% fossile. On va incorporer du e-SAF dans le kérosène fossile. C'est le même produit qui va être « blendé », c'est-à-dire « mélangé ». On a également les infrastructures logistiques qui nous permettent de faire ça, des dépôts de carburant, et qui réalisent déjà des mélanges de bio et de fossile. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Donc, demain, il faudra proposer des molécules type e-kérosène pour pouvoir les intégrer dans le kérosène qui sera utilisé dans le mélange. Le mélange se fera-t-il à Fos et au niveau des dépôts pétroliers ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Oui, le mélange se fera au niveau des dépôts pétroliers qui existent aujourd'hui, notamment à Fos. Les raffineurs pourront aussi réaliser leurs propres mélanges dans leurs propres installations. Alors, il est possible, aussi, de transporter du produit pur. Donc, après, ça, c'est aussi une facilité qui est offerte dans un port, c'est de pouvoir faire de l'export de produits. Potentiellement, sur l'ensemble de la carte [diapositive n°11, ndlr], certaines zones géographiques comme l'Italie n'ont pas du tout de projets de production de carburants durables équivalents à ceux de Fos. Faire de l'export est aussi une facilité qui est offerte par un écosystème portuaire. Il y a une grande fluidité, en fait, des échanges de molécules sur l'ensemble de la plaque pétrolière. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « C'est peut-être une question bête, mais si vous exportez votre e-SAF, vous allez utiliser un pipe qui est peut-être déjà utilisé pour transporter autre chose que du e-SAF ? Donc, est-ce que ça ne pollue pas, d'une certaine manière, votre e-SAF ? »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Ce qui n'a pas été dit, c'est qu'il y a ce que nous appelons les pipes des armées ou des militaires. Il y a plusieurs dessertes de pipes :

- Ceux cités par François GUILLERMET ;
- Les pipes de SPSE qui remontent vers l'Allemagne. Dans le passé, le pétrole transitait par Fos, mais on l'a perdu. Aujourd'hui, il transite par Gênes. Et donc, ce pipe de SPSE est disponible.
- En même temps, il y a d'autres projets, comme celui de VICAT [*cimentier français qui co-porte le [projet Rhône décarbonation](#), ndlr*], qui prévoit de réutiliser le pipe existant de SPSE pour transporter jusqu'à Fos le carbone de la cimenterie située à Montalieu-Vercieu. Ce carbone serait ensuite liquéfié chez Elengy puis stocké. Des changements sont en train de se passer avec des installations déjà en place.

Mais quand on dit un pipe, il n'y a pas qu'un pipe. Il y en a plusieurs. Ne vous inquiétez pas. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Oui, mais est-ce que vous pouvez avoir un tuyau dédié pour votre carburant qui est atypique, surtout quand on a des taux d'incorporation qui sont faibles sur les autres carburants : votre e-SAF pur ne peut-il pas être pollué par les carburants fossiles ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Pour compléter les éléments que nous avons donnés, SPSE a des infrastructures de transport de produits bruts, notamment à travers les pipes PL1 et PL2. Un des tuyaux est aujourd'hui inerté et sera utilisé pour transporter du CO₂ dans le cadre du projet Rhône décarbonation. SPMR transporte des produits raffinés. Il y a des « batch », c'est-à-dire des « paquets » de différents carburants qui sont transportés successivement. Il peut donc effectivement y avoir de la pollution entre les différents paquets. Mais ce qui est fort probable, c'est qu'on ne transportera pas d'e-SAF pur dans les tuyaux. On va le mélanger sur la zone de Fos dans des dépôts pétroliers. Et ensuite, il sera acheminé vers les plateformes portuaires, déjà « blendé ».

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « J'avais réagi parce que vous disiez que vous enverriez du e-SAF pur vers Gêne, probablement par pipe. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Non, pas par pipe, l'envoi de e-SAF pur est envisageable par bateau. Par contre, c'est important d'un point de vue commercial de pouvoir indiquer qu'il y a l'accès aux pipes qui va permettre aux clients d'accéder à des produits mélangés. »

Jean-Luc LUCCHIESSI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Vous allez utiliser des pipes existants, donc il n'y a pas de création de grands axes ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Là, on parle des grands axes de transport, on ne parle pas des raccordements qui restent à créer. On a étudié une option pipe pour transporter le e-SAF jusqu'au dépôt pétrolier, où se ferait le mélange. Dans le cadre de l'étude d'impact, on va comparer cette option à celle du transport par camion.

Sur l'amont, comme on le verra tout à l'heure, pour produire du e-SAF, il y a besoin de deux entrants majeurs, c'est d'un côté l'hydrogène et de l'autre le CO₂. Donc, sur le CO₂, se pose la question de son arrivée sur site.

Là encore, on regarde les deux options :

- On travaille avec Rhône CO₂, plus connu sous le nom de Rhône décarbonation dans le cadre des concertations. Le projet Rhône CO₂ consiste à acheminer du CO₂ par pipe. On travaille avec eux pour étudier la faisabilité d'une connexion directe par pipe. Sur Rhône CO₂, il y aura bien la création d'un morceau de pipe pour raccorder l'usine à la canalisation.
- Pour certains émetteurs de CO₂ qui pourraient ne pas être à proximité directe du pipe, on va étudier et présenter dans l'étude d'impact les impacts d'un acheminement par camion.

Cela serait du CO₂ liquéfié. Et donc, dans les chiffres qu'on a indiqués en termes d'impact, et qui seront rappelés tout à l'heure par Aude, on avait des hypothèses qui avaient été présentées de pourcentage de trafic de CO₂ entrant par camion et par pipe. Je ne vous parle des chiffres parce que je ne les connais pas par cœur, mais ils sont juste là. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Juste pour compléter là-dessus, on est encore dans un écosystème qui se construit, notamment pour le CO₂. Rhône décarbonation/Rhône CO₂, notamment SPSE et Elengy, recherchent aussi des clients. Dans un premier temps, ils utilisent uniquement la taxe carbone pour fiabiliser le projet. Mais après, l'écosystème se fera en fonction de tous ceux qui s'installent ou qui ne s'installent pas. C'est encore en construction. Mais on a la chance d'avoir tout le monde déjà en mouvement. Il y a tous les ingrédients. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « C'est un peu l'œuf et la poule. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Le positionnement de Fos est absolument remarquable. Encore une fois, la multitude de tous ces projets qui peuvent être complémentaires fait la force du territoire. On a vraiment tous les ingrédients. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Rhône décarbonation, pour ceux qui ne sont pas allés à la concertation, prévoit d'utiliser justement un pipe de SPSE, en commençant par raccorder VICAT. Mais quand on discute avec les gens qui sont sur le projet, ils sont déjà à la recherche d'autres sources sur le trajet, et en particulier dans la vallée de la Chimie dans la région lyonnaise. C'est quelque chose qui est en mouvement permanent. Même si certains opposants disent qu'on va encore amener du carbone à Fos. On est sur la transition d'une installation qui va complètement changer le produit. Chez Elengy par exemple, il y a le projet ammoniac et le projet carbone en même temps. Merci. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « C'est vrai que c'est le paradoxe parce que le CO₂ va devenir une richesse. Bien sûr. Il y a toute une économie du CO₂ qui va se développer. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Ensuite, sur l'écosystème, on souhaitait rappeler également qu'il y a l'écosystème industriel mais aussi celui des partenaires. Donc, les accords signés, tout ça ce sont des choses qui sont publiques :

- Avec l'aéroport Marseille Provence et Vinci Airports qui est opérateur de l'aéroport de Lyon et d'autres aéroports régionaux dans le sud-est.
- La Région Sud a accordé une subvention pour le financement des études à hauteur de 200 000 euros.
- Le Grand Port Maritime de Marseille qui est au capital de l'entreprise à hauteur de 5%.
- La Banque des Territoires – Groupe Caisse des Dépôts avec qui un accord de financement a été signé.

En termes de financements publics, nous avons candidaté au Fond de Transition Juste. Ce sont des fonds européens qui sont gérés par la Région.

Et puis on s'inscrit en cohérence du [programme SYRIUS](#) porté par PICTO et financé par l'ADEME. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Ce projet coche toutes les cases et fait partie des projets qui ont le plus de chance d'avancer. On est à peu près équivalents avec les projets du Nord. Alors après, il y a plus de volume côté Nord, puisqu'il y a Le Havre et l'aéroport de Roissy-Orly. Mais pour moi, ce sont vraiment les deux endroits qui sont les mieux connectés. De notre côté, on touche le reste du territoire. On travaille aussi sur la Suisse et l'Allemagne, car les pipes permettent d'aller très loin. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Justement, on a fait des quantifications en termes de besoins. D'abord, en termes de zone de desserte de Fos et de son arrière-pays, on touche Marseille, Nice, Lyon et Genève, qui sont vraiment directement connectés au site SPMR. Donc en appliquant les ratios de la réglementation européenne, le calcul donne environ 22 000 tonnes par an à partir de 2030. Ces chiffres dépendent des hypothèses de croissance de la consommation de kérosène, mais les ordres de grandeur sont les suivants :

- 22 000 tonnes par an d'ici 2030,
- 75 000 tonnes en 2035. Juste sur l'arrière-pays direct de Fos-sur-Mer, on atteint les capacités de production dès 2035.

Aujourd'hui, on a des lettres d'intention qui sont signées qui vont au-delà de ces prévisions. On a signé une lettre d'accord en Allemagne, parce qu'on a accès à un marché qui est beaucoup plus large.

Donc c'est un projet qui a, à la fois, une vocation locale pour les plateformes portuaires présentes, et une vocation d'export. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « L'alliance entre H2V et Hy2gen, donc, qu'est-ce que ça apporte ? On a acté la création de la co-entreprise au mois d'avril, rendue officielle au mois de mai. Cette union permet déjà d'avoir des moyens financiers supplémentaires, puisqu'on a des actionnaires de référence qui sont Technip et Hy24. Hy24 est notamment le fond sectoriel de référence de l'hydrogène et a levé 2 milliards d'euros pour financer des projets. Et ça permet aussi de décupler les expertises avec H2V, qui est plus focus sur la partie hydrogène, et Hy2gen, qui a toujours été plus dans les parties carburant de synthèse ou molécules dérivées type ammoniac, e-SAF ou méthanol. Cet accord nous permet aujourd'hui d'avoir une équipe projet composée de 25 personnes, soit 12 Equivalents Temps Plein. Et puis, on mélange aussi des cultures, des nationalités, puisque l'équipe projet est composée d'Allemands ou encore de Norvégiens. Donc, cet accord a permis de vraiment donner des moyens au projet qu'on n'avait pas avec H2V.

Et derrière aussi, des moyens de financement qui nous permettent de financer les développements, parce que développer un projet de SAF, c'est 50 millions d'euros. Et ça, avant la décision finale d'investissement. Cet argent est à risque, parce que potentiellement, on peut ne pas prendre la décision. Donc, il y a besoin d'actionnaires solides. H2V avait beaucoup de qualités, mais on n'avait absolument pas les moyens financiers pour poursuivre dans cette aventure des carburants synthèses. On avait besoin de nous adresser à des partenaires solides. C'est ce qui a été fait et qui a d'ailleurs donné une accélération au projet, avec des moyens à la fois humain, technique et financier. La visibilité au sommet international « Choose France » a aussi été importante. »

Vincent GOYET, Maire de Saint-Mitre-les-Remparts : « Question, vous avez dit qu'il fallait investir 50 millions avant la décision finale d'investissement et cette décision est-elle prise avant 2026 ou plus tard ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Oui, la décision finale d'investissement est prise plus tard. On ne peut pas prendre la décision finale d'investissement si on n'est pas sûrs d'avoir le permis. Dans notre façon de travailler, on a des points de passage :

- Pour le moment, on est à la phase d'étude d'avant-projet sommaire ou « pré-FEED » en anglais. Donc, on doit arriver en septembre prochain à un certain nombre de livrables. Cette phrase représente un investissement de 7 millions d'euros.
- Ensuite, il y aura les études approfondies du projet, pour lesquelles il faudra remettre 40 millions d'euros.

On essaie d'avoir des subventions publiques et autres, mais il faut des actionnaires solides, qui soient capables de lever ces dizaines millions d'euros, qui restent à risque. Et ces montants ne servent pas à financer nos salaires. Il n'y a rien de secret à ça. Si vous prenez un contracteur pour faire une étude approfondie, c'est entre 25 et 30 millions d'euros. Donc, ce ne sont pas nos salaires propres. C'est très différent des projets d'hydrogènes qu'on avait au départ, où il fallait mettre entre 5 et 10 millions d'euros. »

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Donc là, vous êtes encore dans la phase de pré-projet ? Et vous n'aurez les financements qu'après ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Alors, il y a deux étapes.

Il y a une première étape qui mobilise un certain montant, déjà sécurisé, de 7 millions d'euros. Ce montant nous permet de faire des avant-projets sommaires, plus des études complémentaires, d'avoir suffisamment d'éléments pour aller déposer le Dossier de Demande d'Autorisation Environnementale [DDAE pour la suite du présent compte-rendu, ndlr]. On travaille avec l'administration, notamment la DREAL, pour monter ce dossier. Et l'objectif, c'est de le déposer et d'avoir la complétude en septembre 2026. Cela étant, il y a tout le processus de *permitting* avec l'enquête publique. Ça, c'est une chose.

Après, il y aura une deuxième phase, ce qu'on appelle les « avant-projets détaillés », qui va remobiliser de nouveau des montants très significatifs. Et ça, pour qu'on puisse aller à l'étape suivante, une des conditions, c'est qu'on ait déposé la demande de permis et qu'on ait la complétude des services de l'État. »

Vincent GOYET, Maire de Saint-Mitre-les-Remparts : « Et petite précision, même quand les collectivités publiques sont aidantes, accompagnent, et c'est pareil pour l'État, cela ne veut pas dire qu'ils sont laxistes. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Au contraire, il y a des impératifs réglementaires à respecter, très techniques et exigeants, et pour lesquels une collaboration avec les services de l'État permet justement de faire en sorte que les sujets soient vus au fur et à mesure et que le dépôt du permis, en soi, ne soit pas un événement, parce que tout ça aura été déjà discuté au fur et à mesure. On n'attend pas le dernier moment pour soumettre 3 000 pages aux services de l'État. »

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Pour bien comprendre, une fois que vous avez fait tout ce travail, que vous avez fait tous ces trucs-là, vous obtenez votre permis, et c'est à ce moment-là que vous pouvez construire ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « On vous montre le planning. Aujourd'hui, on a lancé des études avant-projet, déjà depuis plusieurs semaines, qui vont se terminer au premier trimestre de 2026.

Donc on a un temps de latence jusqu'à, d'une part, le dépôt du DDAE, et d'autre part, le lancement des études. En fait, il faut quelque part digérer le résultat des études pour finaliser l'ensemble des éléments qui sont nécessaires pour constituer le DDAE. Avec un objectif, comme je l'ai indiqué, en septembre 2026.

De façon concomitante, une fois qu'on aura déposé le DDAE, on va lancer les études détaillées, avec un calendrier d'environ 12 mois pour arriver à la décision d'investissement fin 2027. Ensuite, le démarrage de l'usine pour les phases de test serait prévu dès 2029 et une mise en service commerciale à l'horizon 2030. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Alors là [*la phase d'études d'avant-projet, ndlr*], on engage un certain budget. Et quand on arrive à la deuxième phase, c'est-à-dire quand on a déposé le DDAE, on engage une deuxième tranche budgétaire, et ensuite, on a la décision finale d'investissement. Pour ça, il faut engager un certain nombre de montants, on parle par exemple de 50 millions d'euros. La gestion du projet se construit par étapes. »

Eliette FREYCHET, service Risques Majeurs de la Ville de Fos-sur-Mer : « Mais est-ce que les études détaillées ne sont pas comprises dans le DDAE ? Quand vous parlez des études détaillées, c'est tout ce qui est lié à l'installation technique. Et ça, vous n'en avez pas besoin pour le DDAE ? »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « Dans la continuité, qu'est-ce qui pourrait faire échouer le projet techniquement ou financièrement ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Le premier point, c'est d'avoir des clients, des débouchés, c'est-à-dire qu'il faut donc que le marché des carburants de e-SAF soit en marche. Il faut que la réglementation européenne soit bien mise en place suivant les plannings prévus, parce que c'est cette réglementation qui crée le marché et qui crée ce qu'on appelle le *premium* de prix. Les e-SAF, comme il a été dit, c'est 10 fois le prix du kérosène classique. Mais ça, les compagnies aériennes sont prêtes à le payer parce qu'elles ont des pénalités très importantes, qui sont deux fois l'écart de prix entre le e-SAF et le kérosène fossile, si elles ne respectent pas ces obligations. Et en plus, il s'agit de pénalités qui ne sont pas libératoires. Vous payez la pénalité, mais vous devez toujours acheter l'e-SAF. Ça, c'est la réglementation. Donc oui, premier point : il ne faut pas que cette date butoir de 2030 change.

Après, il y a des points plus techniques. Il faut des mécanismes de marché, notamment des chambres de compensation. C'est quoi une chambre de compensation ? En fait, vous avez des producteurs

comme nous qui, pour financer leur projet, ont besoin d'une vision sur les 15 prochaines années. En revanche, aujourd'hui, les compagnies aériennes ont de la visibilité sur les 6 prochains mois ou la prochaine année au mieux. Donc, il faut une chambre de compensation qui permettra à la fois de nous donner la visibilité sur 15 ans et aux compagnies aériennes de continuer à fonctionner normalement.

Pour ça, comment ça marche ? Vous avez des projets qui rentrent au fur et à mesure et il y a une chambre de compensation qui permet de donner la visibilité à moyen terme aux producteurs et à plus court terme aux compagnies aériennes. Et ça, c'est un mécanisme qui doit se mettre en place au niveau de l'Europe. C'est assez technique, mais ce sont des choses qui sont en train d'être discutées parce qu'on a la réglementation qui crée le besoin. En revanche, il nous manque aujourd'hui les mécanismes de marché. Ça, c'est le deuxième point.

Ensuite, techniquement, le projet n'est pas simple. On est confiant, avec des gens qui ont de l'expérience dans la production d'hydrogène et de méthanol. Sur ce qu'on appelle le process *Methanol-to-Jet*, les projets sont matures. Il y a forcément un passage à l'échelle, mais on pense que c'est tout à fait atteignable. Le vrai sujet, au bout du bout, c'est d'avoir un marché, des clients et le premium de prix lié à la réglementation.

Ce qui est aussi l'avantage, c'est qu'on est peu dépendants de subventions. Ce modèle-là ne prévoit pas de subventions sur les investissements puisque que le modèle vit avec un premium de prix lié à la réglementation. C'est un modèle qui vit par la contrainte réglementaire, qui permet de justifier le surcoût. Ça, c'est le sujet fondamental. Je dirais que le reste devrait suivre, mais il faut que le marché soit là.

Aujourd'hui, quand on discute avec la Commission européenne – j'ai discuté avec le conseiller Entreprises de la Commission la semaine dernière – il n'est pas question de revenir sur le 1,2% d'inclusion du e-SAF à l'horizon 2030. Il n'y a pas d'alerte de ce point de vue-là. Après, on a des discussions. C'est assez technique, mais vous avez beaucoup de discussions entre le e-SAF, qu'on appelle « renouvelable », et le e-SAF, dit « bas carbone » produit à base d'électricité nucléaire. Aujourd'hui, il y a des débats sur la valorisation. Les deux e-SAF sont les mêmes, en théorie, mais ils ne sont pas forcément valorisés de la même façon par l'Union européenne.

Il y a aussi toute la définition d'hydrogène bas carbone qui est en jeu. C'est un peu complexe, tout ça. Il y a des sujets réglementaires que l'on suit, mais au bout du bout, ce qui est important, c'est que le marché naisse en 2030.

Et de toute façon, en Europe, aujourd'hui, on peut faire des carbones synthèses uniquement en Europe du Nord et en France. On ne peut pas le faire dans d'autres pays puisque les autres pays n'ont pas ce qu'on appelle le « bandeau de production décarboné ». Dans les autres pays, quand vous n'avez que de l'éolien et du solaire, vous ne pouvez fonctionner que 4 ou 5 000 heures. Avec 4 000 heures seulement, parce que nous, c'est une usine qui bosse 7 jours sur 7, vous ne pouvez pas fonctionner. Ou alors, vous produisez du kérosène fossile, donc ça n'a aucun intérêt.

La France a beaucoup d'atouts. Finalement, on peut aussi parier qu'il va manquer du e-SAF, parce qu'il y aura assez peu de producteurs. On est là au bon moment. »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « Par rapport à ce qu'on a l'habitude de voir dans les raffineries, 110 000 tonnes c'est minuscule. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Ça, c'est un vrai sujet. C'est-à-dire que nous, on va produire 75 000 tonnes. C'est très peu. »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « Et à terme, 110 000 ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Pour l'instant, on a 75 000. Ce qui est vrai, c'est qu'aujourd'hui, la cherté du SAF, c'est aussi lié au fait que vous avez un investissement important pour des productions relativement limitées. Ce qui explique aussi que l'e-SAF soit beaucoup plus cher que le kérosène. Il y a l'électricité qui pèse un tiers du prix. Et puis, il y a les amortissements des investissements qui pèsent aussi pour un tiers du prix. En effet, c'est un modèle où je pense qu'on ira à la massification de la production d'e-SAF. C'est qu'une première étape. Mais il faut démarrer. Dans ce qu'on a vu, les obligations croissent. Ça veut dire que l'avion va mettre un pourcentage de l'e-SAF et le reste en kérosène normal/fossile. Et puis, petit à petit, il va augmenter cette part. En 2035, ça serait 5%. Au départ, ils ne vont pas en avoir autant besoin. Et vous voyez, sur Air France, j'ai pris un billet d'avion pour aller à Berlin. Quand vous achetez un billet Air France, maintenant, vous avez une option : « Est-ce que vous êtes prêts à financer des SAF ? ». En fait, pour aller à Berlin, cela me coûte 17 euros de plus. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Vous êtes obligés de le prendre quand vous êtes H4. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Moi, je suis obligé. Donc, j'ai payé 17 euros en plus pour financer le SAF. Le contexte réglementaire et environnemental fait qu'il y a aussi une capacité des clients à payer un surcoût.

Alors, je parle pour les compagnies normales. Je ne parle pas pour les low-cost. Parce que les vols low-costs, le premium de SAF reste un vrai sujet. Mais sur les compagnies dites classiques, par rapport à certaines clientèles, il y a aussi une capacité à payer un léger surcoût pour prendre en compte les coûts liés aux carburants de synthèse. Donc, il y a aussi ce qu'on appelle dans le jargon une « élasticité » des prix. »

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « François, il faudrait peut-être clarifier le chiffre de 110 000 tonnes de e-SAF mentionné tout à l'heure dans votre présentation ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Oui, aujourd'hui, on a des intentions d'achat qui vont au-delà de notre capacité. C'est ce qu'on voulait dire. Aujourd'hui, notre capacité, c'est 75 000 tonnes. Et dans le projet tel qu'il est fait sur la surface qu'on a et dans le modèle qu'on a, on est à la limite. Mais ça n'empêche pas de penser qu'il y aura dans le futur des installations qui vont monter probablement autour de 200 000 ou 250 000 tonnes, notamment pour baisser le coût de l'e-SAF. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Ce n'est que le début de l'histoire. Aujourd'hui, quand vous démarrez un projet, vous essayez d'avoir tous les ingrédients sur place. Si vous commencez à compter sur un autre projet pour avoir de l'hydrogène, du type BarMar¹, à la fin, vous ne faites rien. Nous, aujourd'hui, on a une première phase, notre projet. Mais derrière, BarMar arrivera un jour. On aura plus d'hydrogène, lus de CO2. D'autres projets pourront se faire derrière.

Le projet tel qu'il est pensé aujourd'hui est le modèle optimum par rapport à nos contraintes. Mais dans le temps, ça va évoluer. Je pense qu'il y aura des solutions plus importantes. Il faudra, de toute façon. Avec H4, on est une tête de série. »

¹ « Le projet BarMar de liaison entre Barcelone et Marseille est un maillon clé du projet H2med. H2med sera un vaste corridor de transport d'hydrogène en mesure de transporter 10 % des 20 millions de tonnes d'hydrogène prévues dans les objectifs RePowerEU en Europe d'ici 2030. Il s'agit de l'un des principaux corridors d'importation d'hydrogène via la Méditerranée, reliant le Portugal, l'Espagne et la France et à terme l'Afrique du Nord afin d'acheminer l'hydrogène renouvelable vers les pays consommateurs du centre de l'Europe. » Source : [BarMar-H2med | natrangroupe.com](https://barmar-h2med.natrangroupe.com)

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Vous avez dit qu'il y a peu d'endroits en Europe où on peut le faire. Donc, il faut de l'énergie 100% du temps, 1000 jours, etc. C'est grâce à l'énergie nucléaire que vous pouvez faire ce projet ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « En fait, vous avez deux options. Il faudra soit de l'hydraulique, soit du nucléaire pour avoir ce qu'on appelle des énergies non-intermittentes. Donc, vous avez des pays comme la Suède ou la Finlande qui peuvent lancer des projets d'usine. Par exemple, la Finlande va avoir à la fois du nucléaire et de l'hydraulique tandis que la Suède, aujourd'hui, a principalement de l'hydraulique.

En France, il y a le nucléaire et un peu d'hydraulique. Donc, ça permet de fonctionner parce qu'on va avoir besoin d'énergie 7 jours sur 7. Prenez l'Espagne. L'Espagne, aujourd'hui, elle n'a pas assez d'énergie bas carbone tout au long de la journée. C'est-à-dire qu'elle a beaucoup d'énergie le jour, où il y a même parfois des prix négatifs, mais elle n'a pas d'énergie la nuit. En plus, elle a un réseau qui est, vous avez vu, faible, qui s'est écroulé.

Donc, aujourd'hui, en Europe, il n'y a qu'en France qu'on peut produire. Et dans les pays où il y a de l'hydraulique, c'est-à-dire l'Europe du Nord. Mais l'Europe du Nord, ils ont un autre problème, c'est qu'ils n'ont pas assez de réseau. Il faut faire des usines proches des centres de production hydraulique parce qu'ils n'ont pas RTE. Et pour faire de l'e-SAF, il faut aussi du CO₂ biogénique. Donc, ça veut dire que l'usine doit être située à côté d'une papeterie par exemple. Mais on ne va pas raser les forêts pour faire de la biomasse non plus.

Donc, globalement, la France est bien positionnée structurellement par rapport au fait qu'on a de l'électricité abondante et décarbonée. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Petite question. Je partage complètement le fait que vous soyez une tête de série, comme vous l'avez dit. Aujourd'hui, vous vous projetez sur 25 000 tonnes puis 75 000 tonnes. Ça permet, en gros, de tenir les taux d'incorporation qui sont attendus pour 2035. Mais c'est 5% d'incorporation en 2035. Ce qu'on voit, c'est qu'en 2050, c'est 35%. Donc, en gros, si je la fais très courte, et en supposant que le trafic aérien n'augmente pas, ça veut dire qu'il faut au moins 7 usines comme la vôtre. Et encore, probablement, vous ne touchez pas beaucoup d'aéroports, vous ne touchez pas Roissy-Charles-de-Gaulle, etc. Vous touchez des aéroports qui ne sont pas négligeables en taille, etc. C'est quoi le modèle à moyen terme et comment vous le voyez ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Le modèle à moyen terme en 2040, c'est des installations où il y aura plus de capacités de raffinage, avec une partie de production d'hydrogène *in situ* ou importée. Et éventuellement aussi du méthanol importé qui permettra de faire du raffinage de carburant. Il y aura un mix, en fait. Une usine intégrée comme on fait aujourd'hui, ce n'est pas le modèle qui perdurera en 2040. Des briques existantes sont déjà en place, mais il faudra voir comment le marché évolue. Avec François [GUILLERMET, *ndlr*], on a cherché les producteurs du méthanol. Et en fait, quand on pensait en avoir, on découvre qu'en fait, on ne sait pas. Aujourd'hui, il n'y en a pas.

Cette économie-là n'existe pas. Mais après, elle va se développer donc vous aurez des optionalités et vous aurez forcément une capacité de raffinage qui va augmenter pour aussi réduire le coût. Ce sera un des axes pour réduire le coût. Au lieu de faire 75 000 tonnes, il y en aura 250 000 ou 500 000. Mais vous aurez besoin, quand même, toujours d'un mix d'hydrogène importé par pipe et produit *in situ*.

Il y aura une économie qui se créera et ça ira avec l'augmentation des capacités de raffinage. Après, le Maroc est en train de se lancer, mais le pays a encore le problème d'intermittence. Mais l'avantage de pays comme le Maroc, Oman, ou l'Arabie Saoudite, c'est qu'ils arrivent à fonctionner à peu près 6 000 heures par an rien qu'avec du solaire [et de l'éolien, ndlr], parce qu'il y a du thermique qui s'inverse la nuit. Et ensuite, avec un système de batteries, vous pouvez faire fonctionner votre usine. Mais ça, ça ne marche que dans quelques géographies dans le monde. C'est en Arabie Saoudite, à Oman. Vous en avez en Australie, potentiellement au Chili où vous avez beaucoup de vent.

Grosso modo, il faut beaucoup de vent. Surtout du vent la nuit. Et là, après, avec ça, vous mettez des batteries. Si vous êtes à 6 000 heures, vous n'avez que 2 000 heures de gap, il y a des solutions. Si vous commencez à avoir le stockage équivalent de 4 000 heures par an, ça vous fait un modèle économique qui ne fonctionne pas. Mais là aussi, les performances des batteries vont s'améliorer.

Donc, je pense que le projet qu'on fait là, aujourd'hui, dans 15 ans, il va évoluer. C'est normal. »

Jean-Luc LUCCHIESSI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Dans la continuité de la remarque de Pierre FRANC, ça veut dire qu'en gros, vous êtes tête de série. Vous lancez le truc, ça marche, etc. Et Avec l'arrivée de BarMar et l'augmentation des besoins sur place, il va falloir beaucoup plus de production ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Alors, ça ne vous a pas échappé qu'on n'est pas le seul projet déjà. Les besoins estimés confirment le fait qu'il y a de la place pour plusieurs projets. Et le projet BarMar ne s'arrête pas à Fos, il y passe. L'hydrogène transporté par BarMar est destiné à beaucoup plus loin. »

Jean-Luc LUCCHIESSI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Ce n'est pas ce que dit NATRAN ou Engie, puisqu'ils pensent se connecter à Fos. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Non, mais se connecter, c'est une chose, mais ils ne prendront pas tout. Le but, c'est d'aller alimenter l'Allemagne. Après, on pourra se connecter sur ce pipe qui sera alimenté par la production d'hydrogène du Maroc ou de l'Espagne. On pourra aussi être utilisateur. Mais on ne sera pas le seul utilisateur. L'idée, c'est d'essayer de remonter de l'hydrogène. Donc, c'est une première phase. Après, il y a d'autres projets que BarMar. Il y a l'importation d'ammoniaque avec des craqueurs par exemple. »

Jean-Luc LUCCHIESSI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Est-ce que les moteurs des avions fonctionnent pareil avec le e-SAF ? »

Une participante ajoute : « Oui, parce que pour le maritime, il faut changer les moteurs ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « La différence avec le maritime, c'est que l'aérien, vous mélangez le kérosène classique avec le e-kérosène et ça fonctionne, alors que dans le maritime, il faut changer les moteurs. C'est la très grande différence, c'est pour ça que ça va beaucoup plus vite dans l'aérien.

Jean-Luc LUCCHIESSI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Mais à 100%, est-ce qu'il faudra changer les moteurs dans tous les cas ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Pas forcément, il y aura peut-être des adaptations. »

Vincent GOYET, Maire de Saint-Mitre-les-Remparts : « Peut-être des additifs ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Oui, c'est pour ça aussi qu'on travaille en parallèle avec Airbus ou Safran, qui ne seront pas forcément nos clients, mais qui vont aussi travailler pour faire progresser le taux d'acceptation du e-SAF.

Mais aujourd'hui, les gens d'Airbus sont assez confiants d'arriver à 100% d'abandon du kérosène fossile. Ils sont beaucoup moins confiants quand on leur parle d'un avion à hydrogène. Ça prendra plus de temps, parce que ça ne peut pas être de l'hydrogène liquide. De toute façon, un avion à hydrogène, c'est au maximum 6 500 km de rayon d'action. C'est donc du court/moyen-courrier. Au-delà du moyen-courrier, il n'y a aucune autre option que les carburants de synthèse pour décarboner l'aérien. Il n'y a pas d'autre option. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « On peut faire du ravitaillement en vol, ça existe dans le militaire. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Oui et non. Vendredi dernier, je suis allé au cercle des armées pour parler de l'e-SAF, notamment pour les aspects militaires. Cela représente un enjeu fort en termes de souveraineté, surtout si on arrive à réintégrer localement de la production d'hydrocarbures. Mais il se peut qu'un jour, on ait un ravitaillement en vol, même pour les avions de ligne. Un ravitaillement de deux avions en quelques minutes, ça va très vite. Le modèle va évoluer. C'est sûr. »

Eliot BOTA, Chargé de mission, PIICTO : « Du coup, la base d'Istres, elle n'est pas considérée dans les prévisions ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Aujourd'hui, non. Cela ne veut pas dire qu'il n'y aura pas d'intérêt aussi pour les événements de sécurisation de l'approvisionnement. Dans tous les cas, ils ne vous le diront pas. Ils ne vont pas s'étaler sur la place publique. Airbus Helicopters, qui est un acteur avec des consommations de kérosène, n'a pas d'obligation. Mais potentiellement, il peut y avoir des trajectoires de décarbonation, des volontés internes. Et aussi, ça peut les intéresser pour faire des tests sur les moteurs. Il y a toute une économie qui se crée avec les motoristes, Airbus et Airbus Helicopters. Il y a tout ce que j'appelle l'axe transversal. Tout l'écosystème qui est autour des techniques, qui permettra aussi de faire avancer la technologie.

Mais à terme, à Istres, les ravitailleurs fonctionneront aussi avec du e-SAF, c'est sûr. Alors, je peux vous dire que l'armée de l'air allemande a mis ça au haut de la pile pour sécuriser les projets. Compte tenu du monde actuel, un des grands soucis de nos militaires, c'est de ne pas avoir de carburants pour leurs chars et leurs avions. »

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « L'objectif de 100% d'abandon total du kérosène fossile, c'est pour quand ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Alors là, il faudrait que je demande à Airbus. C'est leur objectif, mais pour l'instant, ils n'ont pas donné de date. Mais déjà, 50%, il y a de quoi faire. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Aujourd'hui, on a les obligations européennes. C'est 70% avec un mix 35-35 sur e-SAF et les biocarburants. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Ce sont des obligations européennes ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Oui. Elles sont en train d'être transcrites dans le droit français. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Comment ça se passe pour les vols qui ne partent pas ou n'arrivent pas en Europe ? Il n'y a qu'en Europe qu'on a cette réglementation ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Alors, il y a des règles justement pour traiter les vols qui sont à destination d'un pays hors Europe. Ce sont des règles d'une complexité redoutable. Il faut une comptabilité par vol. Il y a donc tout un accompagnement à mettre en place. Il y aura du boulot pour plein de consultants pour justement permettre aux compagnies aériennes de compter, de vérifier qu'elles ont tenu leurs obligations. Mais vous voyez, je peux vous dire, j'ai un ami qui travaille à Hong Kong et qui a été approché par des compagnies aériennes type ATPacific qui commencent à se poser la question de comment elles vont avoir du e-SAF en Europe pour leur escale. Sur les pays avec cette réglementation, hors Europe, il y a aussi le Royaume-Uni, la Suisse et je crois qu'il y a Singapour et le Japon. Les Etats-Unis, pour l'instant, on ne peut pas dire qu'ils ont un Président qui compte mettre en place ce système. Mais la différence de l'aérien par rapport au maritime, c'est que pour le coup, lorsqu'un avion atterrit, il atterrit. Donc en fait, il est coincé.

Il peut y avoir des effets de bord. Par exemple, si vous faites un Paris-Sydney. Vous avez un Paris-Sydney. Aujourd'hui, c'est l'escale à Paris. Demain, ils pourraient plutôt faire une escale à Dubaï ou à Istanbul qui n'ont pas la contrainte d'e-SAF. Donc là, ça veut dire qu'il y a potentiellement le risque, et on en parlait hier avec la Direction Générale de l'Energie et du Climat. On pense, par exemple, que le hub d'Istanbul va continuer à se développer. Et éventuellement, Dubaï. Ça, c'est le risque de perdre des vols non directs. Voilà, il y a des effets de bord qui sont possibles. C'est aujourd'hui un des soucis des compagnies aériennes. Lorsqu'un avion atterrira à Roissy, il aura une obligation de recharger. Il le fera. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Il me semble qu'il y a aussi une organisation internationale de l'aviation et du maritime ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Oui, il y a l'IATA [International Air Transport Association, ndlr] pour l'aérien et l'OMI [Organisation Maritime Internationale, ndlr] pour le maritime. Enfin, l'OMI, de toute façon, avance encore moins vite que l'IATA. Parce que chaque fois que l'OMI veut avancer, il y a un tir de barrage. Donc c'est pour ça que le maritime, ça ne décolle pas.

Pour l'aérien, on a les conditions. L'entité européenne, pour le coup, peut fonctionner en partie comme une bulle, avec des effets de bord relativement limités parce que les gens aiment bien les vols directs. Les vols d'escale, on peut les manquer... »

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Question prix. Quelle est la différence de prix entre le kérosène classique et le e-SAF ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « 10 fois plus cher, sans subvention. »

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Énorme. Sans subvention. C'est un sacré effet de bordure, ça, aussi. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Oui, mais l'obligation d'incorporation de départ n'est que de 1 % au départ. En fait, l'avantage, c'est que si vous montez en puissance jusqu'à 5 %, on considère que l'effet sur les prix du billet reste assez limité. La question va se poser quand les pourcentages d'intégration du BIO-SAF et du e-SAF vont augmenter.

Quelques chiffres. Si on dit le tonne de kérosène est à 800 euros :

- Le bio-SAF sera trois fois plus cher, donc autour de 2 500 euros la tonne.
- Le e-SAF sera quasiment 10 fois plus cher, autour de 7 000/8 000 euros.

Jean-Luc LUCCHIESI, France Nature Environnement Bouches-du-Rhône et collectif contre la ligne Haut Tension Fos/Jonquières : « Donc le projet est très dépendant du contexte réglementaire ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Tout à fait. S'il n'y a pas une réglementation avec des pénalités qui soient suffisamment dissuasives pour faire que la compagnie aérienne préfère acheter 10 fois plus cher que ne pas acheter, il n'y a pas de modèle économique. De plus, la pénalité n'est pas libératoire, c'est-à-dire que même si la compagnie paye, elle doit acheter le e-SAF qu'elle n'avait préalablement pas acheté. Dans les risques du projet, j'ai mis en numéro 1 la réglementation. Donc le point important, c'est que l'obligation d'incorporation de 1,2 % de e-SAF d'ici 2030 ne bouge pas. Je peux vous dire que les pétroliers ne sont pas trop d'accord. Mais a priori, la Commission européenne ne va pas bouger sur ce point. Quand une réglementation est sortie, la pire des choses, c'est de la changer. Même si on n'est pas d'accord. Parce qu'en fait, l'industriel s'adapte aux conditions. Ce que l'industriel ne sait pas faire, c'est quand les conditions changent. C'est pareil pour l'électrique et les véhicules thermiques. On dit maintenant qu'on va abandonner l'interdiction à la vente de véhicules thermiques neufs d'ici 2035. Mais le problème, c'est que maintenant, c'est parti. Donc, on doit s'adapter. Nous sommes pour la stabilité des règles. Même si elles ne sont pas parfaites, elles ont le mérite d'exister. Nous, on ne sait pas s'adapter à des règles qui bougent. Et nos banquiers, encore moins. »

Un participant : « Vous devez être mal à l'aise en ce moment. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Alors, oui et non. Parce qu'en fait, le sujet e-SAF est un sujet européen. Et ça, quelque part, aujourd'hui, par rapport à nos projets, entre guillemets, c'est une chance. Nos sources de financement ou les mécanismes de soutien se situent au niveau européen. Donc je ne dis pas qu'on est contents de la situation. Mais aujourd'hui, on est moins impactés. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « On va déjà répondre à la question de Madame à laquelle on n'a pas répondu. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Il faut faire attention aux questions trop techniques qui, pour le citoyen lambda, n'amèneront qu'une réponse indigeste, quoi qu'il arrive. Par contre, toutes les questions sont intéressantes. On peut aussi les poser par écrit. Voilà. Je vous le dis. Je pense que personne n'a compris votre question. Et la réponse, j'imagine que je ne vais pas la comprendre non plus. »

Emmanuelle CASADO, modératrice : « On va aborder la question avec une présentation de Aude HUMBERT, experte autorisations environnementales de H4. »

Aude HUMERT, Experte autorisations environnementales : « Donc on est sur un terrain qui fait 45/46 hectares aujourd'hui. Comme vous voyez, on l'a organisé par lots, avec une première zone avec la partie électrique et toutes les utilités, c'est-à-dire tous les fluides dont on peut avoir besoin sur le site, les bureaux, les auxiliaires. Et une autre zone plutôt dédiée à la production d'hydrogène et à l'électrolyse, avec le CO₂ qu'on va retrouver là, avec les arrivées de CO₂, le traitement, le stockage, la production du méthanol et puis la production de l'e-kérosène qui est plutôt au centre du site. Donc vous voyez que c'est quand même un site qui va être bien chargé en termes de bâtiments et d'occupation.

Voilà, et puis on va passer un peu plus sur les chiffres et puis les impacts. Donc là, je ne fais que répéter ce qui a déjà été dit plus tôt dans la réunion, mais on est bien sur 75 000 tonnes par an de e-kérosène. Et en termes d'installation, on est bien sur 300 mégawatts d'électrolyse installée.

En termes d'impact, et notamment pour contraster peut-être avec les premiers éléments sur les impacts du projet qui avaient été présentés lors de la concertation préalable, si on synthétise en quelques grandes thématiques, en termes d'énergie et donc d'électricité notamment, sur le projet, dans sa globalité, on a réduit la consommation de 40 % à peu près. Et on est sur une puissance de raccordement électrique demandée auprès de RTE de 390 mégawatts pour un fonctionnement, comme on disait, en base, donc 7 jours sur 7 toute l'année.

En termes d'environnement, sur la partie eau, là aussi, on a étudié un certain nombre d'options technologiques et techniques. Et on est aujourd'hui sur une consommation annuelle d'eau qui est estimée à environ 1,5 million de mètres cubes d'eau par an. Là, on parle d'eau brute pour l'ensemble des besoins du site.

Sur les milieux naturels et la biodiversité, je vous l'ai dit, on a une emprise foncière qui est relativement dense et densifiée. On a quand même essayé et commencé à analyser les impacts environnementaux, essayé de préserver les zones qui pouvaient être les plus sensibles en termes de biodiversité avec une volonté de préserver des espaces verts sur le site. Donc on va essayer d'éviter le plus possible l'impact sur ces zones. En tout cas, c'est dans ce sens-là qu'on travaille aujourd'hui sur l'étude d'impact.

Et en termes de qualité de l'air, sur le CO₂ évité, ce sont les chiffres que François rappelait en introduction sur le projet. En termes de sécurité industrielle, on a effectivement un certain nombre d'éléments de sécurité, d'aménagement du site, de gestion qui sont prévus et demandés dans les dossiers de demande d'autorisation.

Il y a un certain nombre de choses, de gestion de base qui sont déjà intégrées. Dans les études qu'on fait actuellement, des points spécifiques autour de la sécurité du site et de la sécurité plus largement sont prévus. Mais c'est certain que dans les études de détail qu'on fera par la suite, on va aller encore un peu plus loin. Pour autant, la philosophie globale de sécurité sur le site sera établie pour le dossier de demande d'autorisation. On est bien sur un site, une installation classée pour la protection de l'environnement, classée SEVESO Seuil Haut. Et dans les risques qu'on a identifiés, par rapport à ce qui avait déjà été présenté sur la partie hydrogène, on a un certain nombre de composés où on augmente les inventaires. On a plus de produits par rapport à ce qui avait été prévu initialement, quelques nouvelles substances forcément puisqu'on a rajouté une brique dans le process global et de stockage sur le site. En termes de procédés globaux, on a des éléments aujourd'hui. On est en train de les affiner et de vraiment rentrer dans ces nouveaux détails-là.

En termes de transport, là aussi sur les impacts, comme François l'a précisé, on a un certain nombre d'options et d'études en cours pour privilégier un approvisionnement et un export de produits par canalisation. Pour autant, si on devait faire l'ensemble de ces trajets et de ces transports par camion, ça représentait à peu près 120 trajets de camion par jour à partir de l'ouverture du site dès 2030. Aujourd'hui, il y a beaucoup d'études en cours et d'options, de choses qu'il faut qu'on clarifie, notamment en termes de planning, pour trancher complètement. L'étude d'impact reflètera aussi ces différents niveaux d'avancement des études.

Vincent DELCROIX, Garant : « Pour préciser, les 120 trajets de camion, c'est le CO₂ qui arrive et les e-carburants qui partent. Je ne sais pas, parce que vous disiez que vous aviez des études en cours pour justement décider... »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « C'est l'un ou l'autre. Aujourd'hui, par exemple, l'aéroport de Marseille est alimenté par des camions. Notre objectif, c'est de faire tout évacuer par pipe, quitte à avoir des plateformes. Le but, c'est d'avoir un minimum de camions pour l'évacuation des carburants. Sachant qu'on est quand même très bien connectés en termes de pipe. Aujourd'hui, une partie du CO₂ sera acheminée par camion. »

Vincent DELCROIX, Garant : « Pour être sûr que j'ai bien compris, quoi qu'il arrive, vous prévoyez un pipe qui ira de votre installation jusqu'aux installations de distribution de carburants ? »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « C'est ce qu'on avait dit tout à l'heure. On a étudié les deux options, pipe et camions. En termes de volume, les 120 camions sont basés sur les hypothèses suivantes : 50% d'import CO₂ par camion plus l'intégralité de l'export e-SAF. Il faut savoir qu'en termes de volumétrie, l'e-SAF est beaucoup plus dense. Dans les 120, c'est ce que disait Fabrice, c'était 8 camions de e-SAF versus 120 au total, donc la très grande majorité pour le CO₂. En fait, s'il y a un gros volume de camions, ce ne sera pas le e-SAF quoi qu'il arrive. Ce sera le CO₂ qui pourra générer ce type de trajet. Cela étant, il faut aussi avoir en tête, encore une fois, je suis désolé, je n'ai pas le chiffre, mais on pourra y communiquer, que cela reste des pourcentages en termes de trajet par rapport au trafic qui sont faibles par rapport aux trajets globaux. »

Vincent DELCROIX, Garant : « C'est juste pour faire préciser, que les choses soient claires. Je ne porte aucun jugement. La deuxième chose, qu'est-ce qui justifie le classement en SEVESO Seuil Haut ? ».

Aude HUMERT, Experte autorisations environnementales : « C'est le stockage des différents produits.

Pour compléter ce que disait François tout à l'heure en termes de planning, aujourd'hui, la loi Industrie Verte a un peu changé la mécanique des enquêtes publiques et des concertations. Nous, on va s'inscrire dans cette nouvelle procédure.

On est dans un cas où le dossier est partagé à toutes les instances qui émettent un avis dessus pour une durée de trois mois, avec deux réunions publiques qui sont prévues, une au début de cette consultation et une à la fin. C'est quelque chose qui arrivera quoi qu'il arrive, comme vous le disiez Monsieur le Maire. La concertation va se terminer au moment où cette phase de consultation d'enquête publique va démarrer. Cette phase de consultation sera marquée au début et à la fin par des réunions publiques où le dossier sera disponible, pourra être partagé et les avis des différentes instances seront là aussi partagés et rendus publics au fur et à mesure qu'ils seront publiés. »

Pierre FRANC, Délégué à la transformation industrielle, écologique et énergétique de la zone de Fos-Berre, Préfecture de la région Provence Alpes Côte d'Azur : « Peut-être juste une petite remarque. Il

pourrait être intéressant, mais ce n'est pas urgent, sur la ligne qualité de l'air, que vous indiquiez des effets vraiment sur la qualité de l'air, parce que là, vous témoignez des effets sur l'émission de gaz à effet de serre, le CO₂, et pas de polluants qui ont des effets sur la santé. Or, c'est un point, je pense, très important pour la société. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « L'oxygène, vous en faites quoi ? »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « Aujourd'hui, c'est un vrai sujet. Il y a beaucoup de production d'oxygène et on n'a pas trouvé un modèle économique qui nous permet de le valoriser. On essaie, mais on n'a pas trouvé de modèle économique. Il faut investir aussi, pour capter, purifier l'oxygène. Le modèle économique n'est pas avéré. Donc, on fait des choses, on regarde, oui, c'est la valorisation des co-produits, mais ce n'est pas... Il n'y a pas de solution. Il y a des discussions assez pointues et concrètes avec les acteurs. L'un des sujets, c'est que l'oxygène, c'est un co-produit. Donc, il y a des acteurs qui utilisent de l'oxygène aujourd'hui qui demandent une disponibilité à 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. De notre côté, on ne peut pas maintenir la production juste pour l'oxygène. C'est une petite part. Ça nous pose plein de problèmes, il faudrait assurer une continuité. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Mais vous les mettez à la mer. Vous mettez des bulleurs et les poissons, ils se regroupent. Ils rôdent. Plutôt pour les piscines à bulles sinon. »

(rires)

Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales : « Je me tourne vers les services de l'Etat, je ne suis pas certaine qu'on étudie cette solution. »

Alexis MARTINEZ, Président de H4 Marseille Fos : « La mer Baltique, notamment, il y a des gros points de sous-oxygénation. Non, mais on regarde quand même. Sérieusement, mais c'est compliqué. Donc, il y a des là-dessus. »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Si on a plus d'oxygène dans la mer Méditerranée, c'est mieux. On va avoir des poissons plus combattifs. »

François GUILLERMET, Directeur de projet : « Je vous confirme ce que j'ai dit sur les chiffres transport Monsieur DELCROIX. Là, ce sont les chiffres qui étaient déjà dans le précédent dossier qu'on avait remis sur l'évolution du projet. Donc, c'est bien ça, dans l'hypothèse où 50 % du CO₂ est importé par canalisation et 100 % de la production exportée par canalisation. »

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « Aude, si vous voulez reprendre la présentation. »

Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales : « Et dans ce contexte, on est en communication et en interaction avec un certain nombre de projets du territoire. On s'est inscrits dans les discussions qui ont pu avoir lieu autour du débat de zones, etc. On a travaillé sur un projet qui regroupe, sur un seul site, comme le disait M. MARTINEZ, l'ensemble des process de production pour ce produit fini, pour optimiser au maximum les équipements, l'emprise au sol et maîtriser les différentes composantes de ce projet.

Pour autant, on reste en lien avec ce qui se fait sur le territoire, à travers les discussions avec un certain nombre d'acteurs en termes de démarches administratives et d'autorisation. On a participé à cette démarche coordonnée de l'étude des effets cumulés qui a été menée aussi par les services de l'Etat et on s'inscrira dans la suite et la poursuite de cette étude qui a le but et l'avantage de mettre

effectivement en lien les différents projets, leurs différents impacts cumulés. Ce sont ces éléments qu'on prendra en compte dans nos dossiers afin d'avoir une vision plus large des impacts du projet. »

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « Est-ce qu'il y a d'autres questions ? »

Vincent DELCROIX, Garant : « J'oublie un peu ma fonction. Est-ce que vous pouvez donner quelques chiffres sur les pressions, températures de la brique méthanol to Jet ? C'est la brique sur laquelle nous n'avons que très peu d'information. Est-ce que ces procédés se font à haute température ou haute pression ? Est-ce qu'il y a des risques particuliers ? Et est-ce qu'il y a des odeurs qui se dégagent ou pas ? »

Fabrice ORSINI, Directeur technique : « La pression la plus élevée concerne la vapeur et s'élève autour de 40 bar. On a plusieurs niveaux de pression, 40 bar ou 20 bar. Et après, pour les odeurs, il y a une étude qui est prévue dans le cadre du dossier pour évaluer les odeurs qui seront amenées avec le projet. »

Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales : « En première approche, ce n'est pas forcément un sujet sur lequel on a tellement d'inquiétude, mais ça fait partie des études à mener. Après, on atteint effectivement des températures importantes dans les process *Methanol-to-Jet*. »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « Est-ce qu'il y aura des torchères ? »

Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales : « En termes d'équipement de sécurité, oui, on aura des torchères. On n'a pas vocation à avoir un flux continu. »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « On a le flux continue de Rhône Energies. C'est infernal. Cette pollution qui émet en ce moment, je prends les photos presque tous les jours et un jour ou l'autre, ça va exploser parce que c'est notre santé, nous tous de la région qui subissons ça. Alors qu'ils arrêtent une fois pour toutes, ils réparent, ils dépannent, ils font ce qu'ils veulent et après, ils redémarrent. Mais pour ne pas arrêter, pour un gain d'argent, pour ne pas arrêter, eh bien, on envoie à la torche, on envoie, on envoie. Ça commence vraiment à gonfler. Non, non, c'est pas pour vous, mais voilà. Si vous avez des torches, ce sont des éléments de secours. Mais eux, c'est plus de secours, c'est de l'évacuation. »

Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales : « En tout cas, ça fait vraiment partie des points d'attention des services de l'État. Et normalement, vous aurez tous ces éléments-là lors de l'enquête publique. »

Daniel MOUTET, Président de l'ADPLGF : « Là, je me demande ce qu'ils font les services de l'État sur Rhône Energie. Parce qu'on les voit se manifester et depuis 15 jours, comme ça fait des milliers de tonnes qui sortent de là. C'est de particules, de particules, parce qu'on les voit. C'est vraiment atroce. Enfin, ce n'est pas pour là »

Aude HUMBERT, Experte autorisations environnementales : « Est-ce que j'ai répondu à vos questions ? N'hésitez pas, après, si vous voulez un échange plus spécifique sur le sujet. »

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « Est-ce qu'il reste d'autres questions avant de passer à la suite ? »

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : « S'il y a une suite, passez vite. »

Emmanuelle CASADO, Modératrice : « Donc très rapidement, pour rappeler que le projet s'inscrit dans une démarche de concertation et de dialogue avec le territoire depuis 2023 avec la concertation préalable puis la concertation continue depuis 2024. En 2025, H4 a également participé au débat de territoire, à travers des webinaires, des ateliers-forums et une visite de site.

Pour les prochaines rencontres, on propose d'organiser deux ateliers thématiques en aval des municipales de mars 2026 :

- Atelier thématique numéro 1 au deuxième trimestre de 2026 : Impacts environnementaux : biodiversité et séquence « Eviter – Réduire – Compenser »
- Atelier thématique numéro 2 plutôt au troisième trimestre 2026 sur les questions de ressources (eau, électricité, synergies industrielles) et de sécurité industrielle.

En parallèle, on propose de mutualiser des thématiques avec le débat public continu si possible et pertinent afin de limiter la multiplication de réunions. »

René RAMOINDI, Maire de Fos-sur-Mer : « Oui, si possible et pertinent. On peut faire un rapport en disant que ce n'est ni possible, ni pertinent. »

Vincent DELCROIX, Garant : « Le but c'est d'articuler justement les concertations continues, et il y en a plein qui sont encore en cours, avec la suite du débat public, du débat de zone. Pour votre info, le bilan du débat de zone a été publié ainsi que le compte-rendu. Donc le maître d'ouvrage, qui en l'occurrence est l'État, a trois mois pour faire ses remarques et faire son propre compte-rendu du débat de zone. Et à l'issue de ces trois mois, et seulement à l'issue de ces trois mois, un ou plusieurs garants seront nommés pour le processus. Dès que ce garant sera nommé, nous, les garants de concertation continue, on se mettra en relation avec le garant du débat de zone pour essayer de gérer ça.

Emmanuelle CASADO : « Juste pour vous rappeler que vous pouvez poser vos questions en ligne sur le site de la concertation, on y répondra. Est-ce qu'il y a des questions ? S'il n'y a pas de questions, souhaitez-vous prononcer un mot de conclusions Monsieur DELCROIX ? »

Vincent DELCROIX, Garant : « Le seul mot de conclusion que j'ai, c'est que j'ai trouvé que cette réunion en petit comité était extrêmement fructueuse, dans le sens où, en effet, les participants n'ont pas hésité à prendre la parole, ce qui n'est pas le cas dans les grandes réunions. Et puis, je souligne le duo M. Martinez et M. GUILLERMET, qui a répondu à toutes les questions qui leur ont été posées. Il y en avait deux ou trois qui étaient plutôt à l'extrême limite du secret industriel et commercial, et donc merci d'avoir répondu avec franchise et ouverture, et de ça, je pense qu'on peut les en remercier. Et merci également à Madame HUMBERT pour la qualité de sa présentation. »