

## Concertation préalable Rhône Décarbonation

### Réunion territoriale

### « Les installations d'Elengy et leur raccordement »

Le 13 mai à 18h

*Fos-sur-Mer*



La réunion a débuté à 18h10, elle s'est terminée à 20h30.

### Intervenants en tribune :

- **Accueil républicain :**
  - o René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer
- **Vicat :**
  - o Christian DAUMARIE, Directeur de projet
- **SPSE :**
  - o Fabien POURE, Directeur général
  - o Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales
  - o Pierre SCHMIDER, Responsable Développement
  - o Henri BLARY, Directeur de Projet transition Energétique
- **Elengy :**
  - o Arnaud CATOIRE, Directeur de terminaux méthaniers
  - o Florence BLANCO, Directrice transition énergétique et développement
  - o Joachim LABAUGE, Directeur du développement CO<sub>2</sub>
  - o Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement
  - o Sébastien ROUSSEL, Directeur de projet Medhyterra
  - o Arnaud GUITTAT, Responsable Pôle Sécurité Industrielle
  - o Yann LE GOC, Chef de projet
- **RTE :**
  - o Pascal ESPIGAT, Pilote décarbonation de la zone de Fos
- **Garants de la concertation (Commission nationale du débat public) :**
  - o Jean-Michel FOURNIAU
  - o Xavier DERRIEN
- **Modération :**
  - o Hélène GALLINELLI, Systra

Déroulé
<p><b>Accueil républicain</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Mot d'accueil de M. René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer</li><li>. Mots d'accueil des représentants des maîtres d'ouvrage :</li></ul> <p>Elengy : Arnaud CATOIRE SPSE : Fabien POURE Vicat : Christian DAUMARIE</p>
<p><b>Présentation du cadre et des modalités de la concertation</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Le mot des Garants : la Commission nationale du débat public (CNDP), leur rôle et le cadre de la concertation</li><li>. Le calendrier et les modalités de la concertation</li></ul>
<p><b>Echanges sur le dispositif de concertation</b></p>
<p><b>Présentation du projet Rhône décarbonation : contexte, objectifs, caractéristiques</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>. Exposé de présentation par les maîtres d'ouvrage<ul style="list-style-type: none"><li>. Joachim LABAUGE</li></ul></li></ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>. Christian DAUMARIE</li> <li>. Laure CAROUGEAU</li> <li>. Pascal ESPIGAT</li> <li>. Vidéo de présentation du projet</li> </ul>
<b>Echanges sur le contexte et le projet en général</b>
<p><b>Session 1 - Les installations Elengy sur le terminal de Fos-Tonkin</b></p> <p><u>Séquence 1</u> : Exposé de présentation des installations Rhône décarbonation pour la brique Elengy</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Marie DEVILLERS</li> </ul> <p><u>Séquence 2</u> : Focus sur l’articulation avec le projet Medhyterra de terminal d’importation d’ammoniac bas-carbone</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Sébastien ROUSSEL</li> </ul>
<b>Echanges sur la session 1</b>
<p><b>Session 2 - Le raccordement par canalisation au pipeline « PL2 »</b></p> <p>Exposé de présentation des enjeux liés au raccordement</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Pierre SCHMIDER</li> </ul>
<b>Echanges sur la session 2</b>
<p><b>Mots de conclusion</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Jean-Michel FOURNIAU et Xavier DERRIEN</li> </ul>

***N.B. :** afin d’adapter la réunion aux attentes et demandes des participants, le déroulé a été modifié. La Séquence 1 de la Session 1 a été interrompue par la présentation de Pierre SCHMIDER concernant le raccordement par canalisation au pipeline « PL2 ». Marie DEVILLERS et Sébastien ROUSSEL ont ensuite poursuivi avec l’ordre prévu.*

## Accueil républicain

**Hélène GALLINELLI, modératrice**, ouvre la réunion. Elle indique que cette réunion est organisée dans le cadre de la concertation sur le projet Rhône Décarbonation de chaîne de captage, transport, liquéfaction et chargement de navires de CO<sub>2</sub> le long de la vallée du Rhône jusqu'à la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Elle précise que cette réunion - qui fait suite à une première série de rendez-vous organisés dans le cadre de la première séquence de la concertation débutée en mars – vise à aborder la thématique des installations d'Elengy et leur raccordement par canalisation au pipeline SPSE dans le cadre du projet Rhône Décarbonation.

Elle présente le déroulé de la réunion et les règles de prise de parole durant les temps d'échanges. Elle précise également que la réunion fera l'objet d'un compte-rendu, qui sera mise en ligne, ainsi que le support de présentation, sur le site internet de la concertation.

**René RAIMONDI, maire de Fos-sur-Mer**, souhaite la bienvenue aux participants, pour parler de la décarbonation et de la transformation de l'industrie existante. Il souhaite un bon débat aux participants.

**Arnaud CATOIRE, Directeur des terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer chez Elengy**, remercie le maire pour son accueil. Il se présente et présente la société Elengy, leader européen dans l'exploitation des terminaux méthaniers, qui exploite trois terminaux méthaniers, dont deux à Fos-sur-Mer, au Tonkin et au Cavaou. Il indique qu'Elengy exploite le terminal méthanier de Fos-Tonkin depuis 1972, la société étant donc ancrée sur le territoire depuis plus de 50 ans. Il souligne que la société fait valoir un professionnalisme et un savoir-faire de haut niveau, en termes de cryogénie, d'excellence opérationnelle, de maîtrise de sécurité industrielle, et souhaite mettre ces avantages au service du territoire, de ses partenaires et de la stratégie de décarbonation de l'entreprise.

**Florence BLANCO, Directrice transition énergétique et développement chez Elengy**, indique qu'en complément de ses activités historiques de terminaux méthaniers de GNL, Elengy travaille au développement de nouvelles activités, autour de la décarbonation de ses propres activités, ainsi que de la mobilité lourde (terrestre et maritime) et de l'industrie à travers des projets tel que Medhyterra qui a fait l'objet d'une concertation préalable en octobre-novembre 2024 et de Rhône décarbonation, objet de la réunion publique de ce jour.

**Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez Vicat**, excuse Didier PETETIN, Directeur général délégué du groupe Vicat, qui ne peut être présent suite à un empêchement de dernière minute.

Il revient sur les origines et l'histoire singulière de Vicat, société familiale avec une vision à très long terme. Il explique que la fabrication du ciment est émettrice de CO<sub>2</sub>. Il indique que

l'entreprise Vicat s'est lancée depuis une vingtaine d'années dans la décarbonation de ses activités, à travers trois leviers principaux :

- L'efficacité thermique des cimenteries ;
- La baisse du niveau de clinker dans les ciments ;
- Les combustibles de substitution en remplacement aux combustibles fossiles.

Il indique que le quatrième levier est la carbone-capture, objet du projet Rhône Décarbonation.

**Fabien POURE, Directeur général de la Société du Pipeline Sud-Européen (SPSE)**, indique que SPSE est un acteur industriel historique du territoire, spécialisé dans le stockage et le transport d'hydrocarbures liquides par canalisations enterrées, de grandes capacités et sur de longues distances. Il précise que SPSE opère également un dépôt de produits pétroliers à Fos-sur-Mer d'une capacité de plus de 2,2 millions de m<sup>3</sup>, connecté à un réseau de pipelines, allant de Fos/Mer jusqu'en Allemagne. Il souligne que SPSE travaille sur des projets de décarbonation depuis plusieurs années, dont le projet Rhône décarbonation, qui consiste pour SPSE en la conversion de son pipeline « PL2 » le long de la Vallée du Rhône, pour le transport de CO<sub>2</sub>, et le raccordement par canalisation de ce dernier aux installations de captage de CO<sub>2</sub> de la cimenterie Vicat à Montalieu-Vercieu et du terminal d'Elengy à Fos-Tonkin. Il indique que c'est un grand honneur pour SPSE de s'associer à de grands industriels comme Elengy et Vicat en faveur de la décarbonation. Il remercie l'ensemble des participants pour leur présence.

**Hélène GALLINELLI, modératrice**, ouvre le temps de présentation sur le cadre et les modalités de la concertation.

## Le cadre et les modalités de la concertation

**Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation préalable**, rappelle que le projet couvre un territoire allant du Nord-Isère, où se trouve la cimenterie de Vicat, jusqu'à Fos-sur-Mer, où se trouve le terminal existant opéré par Elengy, en descendant le long de la vallée du Rhône.

Il indique qu'il est l'un des trois garants nommés par la Commission nationale du débat public (CNDP) sur le projet Rhône décarbonation. Il explique que la CNDP est l'autorité administrative indépendante garante du droit à la participation. Il rappelle que, conformément à l'article 120-1 du code de l'environnement, la participation du public est mise en œuvre en vue :

- D'améliorer la qualité de la décision publique et de contribuer à sa légitimité démocratique ;
- D'assurer la préservation d'un environnement sain pour les générations actuelles et futures ;
- De sensibiliser et d'éduquer le public à la protection de l'environnement ;
- D'améliorer et de diversifier l'information environnementale.

Il souligne que la concertation préalable garantie par la CNDP permet de débattre notamment de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent et de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire, des solutions alternatives, ainsi que des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Il indique que pour exercer leurs missions, les garants de la concertation préalable sur le projet Rhône décarbonation se réfèrent à la lettre de mission, publique, qui leur a été adressée par le président de la CNDP. Il précise que cette lettre insiste sur un certain nombre d'enjeux à prendre en compte, et notamment sur la prise en compte de l'aspect global du projet et l'importance d'un débat de fond sur les solutions technologiques proposées qui n'ont pas encore été mises en œuvre à échelle industrielle en France.

Il rappelle que pour toute question, les garants sont joignables à l'adresse :  
[concertation.rhone.decarbonation@garant-cndp.fr](mailto:concertation.rhone.decarbonation@garant-cndp.fr)

**Hélène GALLINELLI, modératrice**, présente les modalités et le calendrier de la concertation. Elle indique que la concertation préalable a débuté le lundi 24 mars 2025 et s'achèvera le vendredi 20 juin. Elle décrit le périmètre de la concertation, qui parcourt cinq départements et deux régions, et couvre 33 communes en tout (29 communes pour le volet Nord du projet et 4 communes pour le volet Sud), sur 3 intercommunalités (la Métropole d'Aix-Marseille Provence, la communauté de communes des Balcons du Dauphiné et la communauté de communes de la plaine de l'Ain).

Elle indique que différents supports et outils d'information et de participation sont mis à disposition du public dans le cadre de la concertation. Elle explique que pour s'informer, les participants disposent notamment du dossier de concertation et de sa synthèse, disponibles en version papier au fond de la salle et téléchargeables sur le site internet de la concertation ([www.concertation-rhone-decarbonation.fr](http://www.concertation-rhone-decarbonation.fr)), sur lequel les participants pourront par ailleurs retrouver, entre autres, les vidéos des quatre webinaires organisés dans le cadre de la première séquence « généraliste » de la concertation, les compte-rendu et supports de présentation des réunions publiques, le calendrier des rendez-vous, etc. Elle indique que pour s'exprimer, au-delà des différents rendez-vous de la concertation, les participants peuvent déposer des contributions sur le site internet et y retrouver les réponses apportées par la maîtrise d'ouvrage. Elle précise que des registres papiers sont également mis à disposition dans les mairies du périmètre de la concertation.

Elle revient sur le calendrier de la concertation, organisé en deux séquences :

- une séquence dite « généraliste », déjà réalisée, dont le début était marqué par une réunion publique d'ouverture organisée à Montalieu-Vercieu et au cours de laquelle s'est déroulée une série de webinaires, ainsi que des visites de site de la cimenterie Vicat à destination notamment du jeune public ;

- une séquence dite « territoriale », avec différents rendez-vous destinés à aller à la rencontre des territoires concernés par le projet, à travers des ateliers destinés aux étudiants, des réunions publiques territoriales sur les installations, l'impact et l'insertion du projet dans le territoire, ainsi que des débats mobiles pour aller vers le public dans ses lieux de vie du quotidien.

Elle explique qu'à l'issue de la concertation, les garants publieront leur bilan, dans un délai d'un mois après la fin de la concertation, qui sera suivi des enseignements tirés par la maîtrise d'ouvrage, au plus tard deux mois après la publication du bilan des garants. Ces éléments seront publiés sur le site de la concertation.

## Temps d'échanges avec la salle sur le cadre et les modalités de concertation

**Hélène GALLINELLI** ouvre un premier temps d'échange avec la salle, sur le cadre et les modalités de la concertation.

*Aucune intervention des participants.*

## Présentation du projet : contexte, objectifs, caractéristiques

Joachim LABAUGE, Laure CAROUGEAU et Christian DAUMARIE, Pascal ESPIGAT sont invités à rejoindre la tribune.

**Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez Vicat**, s'adresse à la salle et demande aux participants s'ils connaissent le procédé de fabrication du ciment.

Il explique que le ciment, principal composant du béton, est une poudre minérale fine fabriquée à haute température. Il souligne que l'industrie du ciment est une industrie difficile à décarboner, car 2/3 des émissions de CO<sub>2</sub> de la fabrication du ciment sont inhérentes à ce procédé. Il indique que la filière du ciment en France vise une réduction de 50 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 et 90 % d'ici 2050.

Il indique qu'au niveau mondial, 50% des émissions de CO<sub>2</sub> générées par l'activité humaine sont piégées naturellement dans les océans, les sols et les forêts, l'autre moitié restant dans l'atmosphère et générant le réchauffement climatique. 20% de ces émissions mondiales de CO<sub>2</sub> proviennent des installations industrielles.

Il explique que le captage du CO<sub>2</sub> (« carbon capture ») est reconnu comme un levier important pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il détaille la chaîne de valeur du CCUS (captage, stockage et utilisation du CO<sub>2</sub>), dont la première étape consiste à capter le CO<sub>2</sub> sur le site d'émission, puis le transporter par canalisations et/ou par navires, pour ensuite, soit le stocker dans des formations géologiques permettant sa séquestration définitive, soit l'utiliser selon les réglementations en vigueur, par exemple pour la production de carburants de synthèse.

**Joachim LABAUGE, Directeur du développement CO<sub>2</sub> chez Elengy**, présente le projet Rhône décarbonation, projet d'ensemble composé de trois briques :

- La décarbonation de la cimenterie Vicat grâce au captage de CO<sub>2</sub> et son raccordement au réseau électrique haute tension de RTE ;
- La conversion par SPSE du pipeline « PL2 » existant pour transporter du CO<sub>2</sub> depuis Montalieu-Vercieu jusqu'à Fos-sur-Mer, le long de la vallée du Rhône, avec des raccordements à créer au niveau de la cimenterie Vicat et du terminal Fos-Tonkin ;
- La liquéfaction du CO<sub>2</sub> depuis le terminal Fos-Tonkin d'Elengy et son chargement sur des navires en direction de cavités de stockage géologique permanent.

Il indique que les objectifs fondamentaux du projet sont de contribuer à l'atteinte des objectifs européens et nationaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de décarbonation de l'industrie, de faire de l'usine de Montalieu-Vercieu la première cimenterie zéro émission de CO<sub>2</sub> en France d'ici 2030, de contribuer au maintien de l'industrie et à la sauvegarde des emplois dans la Vallée du Rhône, et d'unir les savoir-faire et expertises des porteurs de projet pour créer une chaîne CCUS sur un axe stratégique, depuis la vallée du Rhône jusqu'à la Zone Industriale-Portuaire de Fos-sur-Mer. Il explique que cette première étape ouvre la porte à des projets d'utilisation qui ont besoin d'infrastructures comme Rhône Décarbonation.

**Christian DAUMARIE, Vicat**, indique que le projet prévoit la construction d'installations de captage d'une capacité de 1,2 Mt/an de CO<sub>2</sub>, sur le site de la cimenterie Vicat de Montalieu-Vercieu, plus grande cimenterie de France. A titre de comparaison, il indique qu'un français émet entre 6 et 10 tonnes de CO<sub>2</sub> par an ; la capacité de captage des installations correspondrait donc aux émissions annuelles de 200 000 personnes, soit les émissions annuelles d'une ville comme Bordeaux, Rennes ou Nice.

**Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales chez SPSE**, présente la brique « transport » du projet, qui consiste, d'une part, à convertir au transport de CO<sub>2</sub>, le pipeline « PL2 » existant de SPSE, sur 300 kilomètres. Elle explique que cette conversion consistera principalement à équiper le pipeline d'organes de sécurité et de pilotage automatique à distance en lien avec le transport de la molécule CO<sub>2</sub>. Elle indique que le projet prévoit, d'autre part, la création de deux raccordements par canalisation, l'un pour relier le pipeline « PL2 » aux installations de captage de CO<sub>2</sub> prévues sur le site de la cimenterie, distants d'une vingtaine de kilomètres, et l'autre pour relier le pipeline « PL2 » aux installations prévues sur le terminal Elengy de Fos-Tonkin, distants d'une dizaine de kilomètres. Ces canalisations seraient enterrées, avec des bandes de servitudes qui seront autour de ces canalisations. Elle précise que ce sujet sera abordé plus en détails dans la suite de la réunion, à travers une séquence de présentation dédiée.

Elle indique que le pipeline « PL2 » pourrait transporter 4 M/t de CO<sub>2</sub> gazeux par an, donc largement au-dessus des capacités de Vicat. Elle souligne que l'ambition, à terme, est qu'il y ait d'autres raccordements d'émetteurs, mais aussi d'utilisateurs pour que la chaîne soit une véritable chaîne CCUS et pas seulement CCS comme le prévoit la première étape Rhône décarbonation.

Elle explique que, dans le cadre du projet, SPSE transportera le CO<sub>2</sub> sous forme gazeuse depuis le site de Vicat jusqu'au terminal d'Elengy, où il sera liquéfié.

**Joachim LABAUGE, Elengy**, explique que le CO<sub>2</sub> arriverait sous forme gazeuse, à une dizaine de bar à température ambiante, à l'entrée du site d'Elengy, où de nouveaux équipements seraient installés pour liquéfier le CO<sub>2</sub>. Pour liquéfier le CO<sub>2</sub>, celui-ci sera refroidi, à -45°C à une pression de 7 bar. Elengy aura besoin d'installer des réservoirs de stockage tampons qui permettent d'adapter les flux permanents d'arrivée de CO<sub>2</sub> par la canalisation et les chargements de navires qui sont ponctuels. Il y aura donc du stockage temporaire sur le site. Le projet, dans son ensemble, aura besoin d'un raccordement électrique.

**Pascal ESPIGAT, Pilote décarbonation de la zone de Fos chez RTE**, indique que RTE est co-maître d'ouvrage du projet Rhône décarbonation, pour créer ou modifier les raccordements au réseau public de transport d'électricité. Il explique qu'une demande de raccordement a été émise par la société Vicat auprès de RTE pour un raccordement de 70MW, pour les installations de captage de CO<sub>2</sub>. Il indique que, pour la phase de transport du CO<sub>2</sub>, SPSE est déjà raccordé au réseau de transport public d'électricité, sans besoin de puissance supplémentaire. Tout au bout de la chaîne, sur le terminal de Fos-Tonkin opéré par Elengy, la phase de liquéfaction du CO<sub>2</sub> en vue de son chargement sur des navires de transport, nécessitera une augmentation de puissance électrique par rapport à la puissance aujourd'hui consommé par le site.

**Christian DAUMARIE, Vicat**, explique que le procédé qui serait utilisé pour capter le CO<sub>2</sub> est un procédé cryogénique, nécessitant la construction de nouvelles installations au sein du périmètre des installations existantes. Il souligne que, dans l'ensemble des briques du projet, les maîtres d'ouvrage s'attachent à réutiliser des infrastructures et/ou des emprises existantes pour limiter les impacts, comme c'est le cas pour Vicat qui prévoit de construire les installations de captage du CO<sub>2</sub> sur des emprises existantes de son site, aujourd'hui occupées par des installations qui ne sont plus en fonctionnement et qui seront démolies.

Il indique que le procédé de captage du CO<sub>2</sub> par cryogénie est une technologie mature, entièrement électrifiée et ne nécessitant pas de produit chimique.

**Laure CAROUGEAU, SPSE**, rappelle que l'un des gros atouts du projet Rhône décarbonation est de repartir d'infrastructures existantes, et notamment du pipeline « PL2 », qui est une canalisation existante, actuellement maintenue sous une atmosphère inerte gazeuse, ce qui facilitera sa conversion et ce de manière rapide. Elle ajoute que la conversion de ce pipeline existant présente aussi l'avantage de la disponibilité. Le tracé de l'ouvrage est parfaitement identifié, ce qui permet à de futurs utilisateurs de pouvoir préparer leur projet et étudier concrètement leur possibilité de raccordement au pipeline pour le transport ou l'utilisation de CO<sub>2</sub>. Un autre avantage est l'économie représentée par la conversion de cette canalisation existante, qui permet une économie de près de 80% par rapport à la création d'un nouvel ouvrage. Un autre avantage est la limitation de l'impact écologique, car 30 000 tubes seraient à produire si le pipeline devait être créé ce qui serait énorme en termes de volumes d'acier. Grâce à la réutilisation du pipeline « PL2 » existant, il n'y aura pas de mobilisation de nouvelles matières premières et seuls les raccordements vont nécessiter des études et des travaux qui seront étudiés pour avoir le moindre impact.

**Joachim LABAUGE, Elengy**, complète sa présentation sur le terminal de Fos-Tonkin, site emblématique des ambitions d'Elengy en matière de décarbonation, à travers le projet Rhône

décarbonation et le projet Medhyterra qui sera abordé plus tard dans la réunion. Il souligne que le terminal, inauguré en 1972, va être le lieu de développements ambitieux pour Elengy et bénéficie notamment de véritables atouts pour le développement d'une chaîne de captage, de transport, de liquéfaction et de chargement de navires de CO<sub>2</sub>.

Il partage quelques chiffres clés du projet Rhône décarbonation. Il rappelle, comme mentionné plus tôt, qu'1,2 million de tonnes d'émissions annuelles de CO<sub>2</sub> inévitables seraient captées et transportées via les 300 km de pipeline « PL2 » convertis. Il indique que le projet représente entre 1 et 1,5 milliard d'euros d'investissement. Il précise que jusqu'à 1 600 personnes seraient mobilisées pendant la phase de travaux, pour une mise en service prévue en 2030.

Il présente le calendrier prévisionnel du projet et souligne l'enjeu de coordination permanente entre les porteurs du projet.

### Diffusion de la vidéo de présentation du projet

(la vidéo est disponible en ligne sur le site du projet : <https://concertation-rhone-decarbonation.fr/lescaracteristiques-du-projet/>)

## Temps d'échanges avec la salle sur la présentation du projet

**Hélène GALLINELLI, modératrice**, ouvre un temps d'échanges avec la salle faisant suite à la présentation du projet.

- **René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer**, interroge les maîtres d'ouvrage sur le tracé de la nouvelle canalisation à créer à Fos-sur-Mer.

**Laure CAROUGEAU, SPSE**, indique que la réponse à cette question sera apportée dans la dernière partie de la réunion, à travers la séquence de présentation dédiée à ce sujet.

- **Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense et Protection du Littoral du Golfe de Fos (ADPLGF)**, note que le pipeline existant « PL2 » est inerté à l'azote depuis plusieurs années. Il demande ce qui va être fait pour repérer les fuites et vérifier l'absence de fuite. Il indique que le pipeline a été inerté suite à une fuite importante d'hydrocarbures dans la Crau. Il demande quelle était la pression du pipeline avant son arrêt, quelle sera la pression pour le transport du CO<sub>2</sub>, et quelle sera la pression qui va être mise en essai pour sa réutilisation.

**Laure CAROUGEAU, SPSE**, indique, comme l'a rappelé Monsieur MOUTET, qu'il y a en effet eu une fuite sur le pipeline « PL2 », en août 2009, qui a été un événement majeur pour le territoire et pour SPSE. Elle explique que beaucoup de moyens ont été mobilisés et une analyse portée par des experts internationaux, pour comprendre pleinement les phénomènes de cet événement anormal et prendre les dispositions pour que ça n'arrive plus. Elle indique que beaucoup de choses ont changées depuis cette époque. La technologie des racleurs instrumentés – outils de contrôle interne des canalisations, qui les parcourent régulièrement en enregistrant un grand nombre de données – permet aujourd'hui d'avoir une vision beaucoup plus précise qu'à l'époque, des défauts qui pourraient se présenter. La réglementation a également évolué. Ainsi, les racleurs sont désormais passés tous les 4 ans dans les canalisations SPSE, là où ils devaient à l'époque être passés tous les 10 ans. Cela permet à SPSE d'avoir aujourd'hui une bien meilleure connaissance de l'état métallurgique de ses pipelines. SPSE voit donc mieux et beaucoup plus rapidement s'il y a un défaut. Par ailleurs, SPSE a beaucoup investi en interne dans le traitement

de ces données et s'il y a le moindre doute sur le début de commencement d'un défaut, SPSE répare ou remplace systématiquement.

Concernant les questions sur les pressions du pipeline, Laure CAROUGEAU indique que la pression du pipeline pour le transport de pétrole brut était de 40 bars, la pression pour le transport de CO<sub>2</sub> sera seulement de 10 bars. S'agissant de la pression d'épreuve, elle précise qu'à ce stade, il n'y pas encore de phase de test prévue. Celle-ci sera mise en place si nécessaire. Il y aura une phase d'études – de métallurgie, de tests mécaniques en laboratoire, etc. – en amont de la remise en service du pipeline, et cette remise en service ne se fera qu'après autorisation des autorités compétentes, après instruction d'un dossier de demande d'autorisation.

- Un **habitant de Fos-sur-Mer** souhaite connaître le mode retenu de traitement des rejets du processus de préparation et de compression du CO<sub>2</sub>, et demande quelle sera la fréquence des rejets atmosphériques.

**Joachim LABAUGE, Elengy**, note la question et indique que la question des rejets va être abordée dans la prochaine séquence de présentation prévue juste après ce temps d'échange.

- **Daniel MOUTET, ADPLGF**, interroge Elengy sur la diminution du traitement du GNL sur le terminal de Fos-Tonkin. Il demande pendant combien de temps encore se poursuivra l'activité de traitement du GNL sur le terminal et quels seront les impacts des nouvelles activités du projet Rhône décarbonation et du projet Medhyterra sur le terminal.

**Joachim LABAUGE, Elengy**, indique que la décision a été prise par Elengy de ne pas recommercialiser les activités GNL sur le terminal de Fos-Tonkin après 2028. A cette échéance, le site du Tonkin sera utilisé pour le projet Medhyterra d'import d'ammoniac bas carbone et le projet Rhône Décarbonation, qui s'installeront sur le foncier existant. Le terminal va devenir un site dédié à la décarbonation.

## Session 1 – Les installations Elengy sur le terminal de Fos-Tonkin

Marie DEVILLERS et Sébastien ROUSSEL sont invités à rejoindre la tribune.

**Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy**, indique qu'elle va entrer dans le détail du futur des installations Elengy sur le terminal de Fos-Tonkin. Elle rappelle que le site va se transformer pour accueillir deux nouvelles activités : l'import d'ammoniac bas carbone à travers le projet Medhyterra, qui sera abordé dans la suite de la présentation par Sébastien ROUSSEL, et la liquéfaction et le chargement de navires de CO<sub>2</sub> à travers le projet Rhône décarbonation.

Elle indique que le site de Fos-Tonkin est abrité, disponible 24/24h, 365 jours par an. Elle explique que la décision de ne pas recommercialiser les activités GNL sur le terminal après 2028 va permettre de rendre disponible la jetée pour un export en continu du CO<sub>2</sub> qui sera liquéfié sur le site. Elle précise que la chaîne prévue dans le cadre du projet Rhône décarbonation aura besoin de pouvoir fonctionner en continu, car la cimenterie Vicat captera le CO<sub>2</sub> de manière continue, l'injectera dans le réseau SPSE à une pression de 25 bar, où il sera transporté sans recompression le long des 300 km de pipeline reconvertis dans la vallée du Rhône, jusqu'au terminal Elengy où il arrivera à une pression de 10 bar. Elle indique que le rôle d'Elengy, à réception de ce CO<sub>2</sub>, sera d'abord de le purifier, puisqu'il faut qu'il atteigne un certain degré de pureté pour ensuite le

liquéfier. Elle explique qu'Elengy doit par ailleurs respecter des spécifications pour le chargement du CO<sub>2</sub> sur les navires spécialisés de transport, à la fois pour les navires et pour la destination finale du CO<sub>2</sub>, à savoir des sites de stockage géologique permanent, qui sont des structures de stockage géologique situées à 800 mètres au moins sous terre. Elle précise qu'il y a deux projets de stockage matures aujourd'hui en mer Méditerranée.

Elle souligne que le site de Fos-Tonkin présente de nombreux atouts, le principal étant de pouvoir réutiliser un certain nombre d'équipements, et notamment la jetée évoquée ci-avant. Elle indique que le site présente les conditions idéales pour accueillir les navires de 15 000 à 20 000 m<sup>3</sup> projetés dans le cadre de la chaîne CCUS.

Elle indique qu'au-delà du site en lui-même, le savoir-faire des équipes Elengy est un autre atout important. Elle relève qu'Elengy dispose de plus de 60 ans d'expertise et de savoir-faire sur le territoire et dans la gestion d'environnements industriels complexes, avec une expertise notamment en cryogénie.

Elle présente une vue du site actuel montrant les emplacements des installations projetées dans le cadre de Rhône décarbonation. Elle indique qu'il existe aujourd'hui sur le site, deux réservoirs qui sont hors d'exploitation depuis plus de 10 ans, qui ont été mis sous cocon et qui sont en phase de démantèlement. L'emplacement de l'un de ces réservoirs serait dédié au projet Medhyterra, pour l'installation d'un réservoir de taille à peu près équivalente dédié au stockage d'ammoniac bas carbone. L'emplacement de l'autre réservoir serait dédié au projet Rhône décarbonation, pour la liquéfaction et le stockage temporaire sous sphère de CO<sub>2</sub> qui serait ensuite chargé sur des navires depuis le même quai que celui d'import de l'ammoniac. Elengy travaille à l'optimisation des rotations des navires. L'import d'ammoniac représenterait 10 à 15 navires par an, et l'export du CO<sub>2</sub> représenterait jusqu'à 200 navires par an.

Elle revient sur les différentes étapes prévues sur le terminal dans le cadre de Rhône décarbonation. Elle rappelle qu'à l'arrivée sur le terminal, le CO<sub>2</sub> sera purifié. Elle indique que le procédé retenu par Vicat pour le captage du CO<sub>2</sub>, à savoir la cryogénie, présente l'avantage de capter tous les oxydes d'azote et de soufre (NO<sub>x</sub> et SO<sub>x</sub>), permettant d'avoir un gaz très pur en CO<sub>2</sub>, qu'Elengy s'engage à re-purifier. Elle explique que dans le trajet du CO<sub>2</sub>, il peut y avoir un certain nombre de résidus, à l'état de trace (hydrogène, argon, etc.), qu'Elengy s'attachera à piéger. Il peut toutefois subsister certains incondensables dans le CO<sub>2</sub>, qu'Elengy devra mettre à l'atmosphère, à l'état de traces. Ces rejets ne présentent pas de risque d'accroissement de la pollution de l'air puisque les NO<sub>x</sub> et SO<sub>x</sub> auront été préalablement captés sur le site de Vicat.

Elle indique qu'après purification, le CO<sub>2</sub> sera liquéfié, à -45°C et à une pression de 7 bar. Ce procédé permet de rendre le CO<sub>2</sub> 572 fois plus dense, pour pouvoir le charger sur navires. Pour pouvoir gérer les écarts entre l'arrivée continue du CO<sub>2</sub> sur le site d'Elengy et l'arrivée discontinue des navires à quai, le CO<sub>2</sub> serait stocké dans des sphères de stockage tampon. Deux sphères sont envisagées à ce stade.

Marie DEVILLERS indique que, pour le chargement des navires, il existe des bras de chargement spécifiques adaptés au CO<sub>2</sub> liquide. Le terminal, pour durer dans le temps, prévoit d'être en capacité de gérer deux gammes de pression pour le chargement des navires de CO<sub>2</sub> liquide : moyenne pression (environ 15 bar) et basse pression (environ 7 bar).

**Hélène GALLINELLI, modératrice,** demande à Marie DEVILLERS de conclure sa présentation.

**Marie DEVILLERS** indique qu'un dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) devrait être déposé par Elengy en 2026. Ce dossier comprendra une étude de dangers et une étude d'impact environnemental et sera soumis à enquête publique en 2027.

Concernant les impacts environnementaux du projet, elle rappelle que le projet se développe à l'intérieur du site existant (anthropisé) d'Elengy et indique qu'il présente peu d'enjeux pour le milieu naturel. Elle souligne la volonté d'Elengy de mettre en place une démarche de réutilisation des matériaux : le béton des équipements en cours de démantèlement sera concassé et réutilisé sur place comme remblais. Elle précise qu'Elengy se conformera notamment au Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRI) de Port-Saint-Louis, préconisant une cote minimale de 2,4m.

**René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer**, réagit à cet élément de présentation et indique qu'Elengy est sur la cote de 2,4m prévu par le PLU de Fos-sur-Mer, et que le site n'a aucun rapport avec le PPRI de Port-Saint-Louis.

**Marie DEVILLERS, Elengy**, prend note et poursuit sa présentation sur les impacts environnementaux du projet. Elle indique que par rapport à la situation actuelle, le projet ne devrait pas entraîner d'augmentation significative du niveau sonore, des vibrations ou encore des odeurs. Elle souligne qu'un gros atout du projet est son impact limité sur le trafic routier, puisque le CO<sub>2</sub> est transporté par pipeline. Elle aborde ensuite le sujet des besoins en eau du projet. Elle explique que de l'eau de mer serait prélevée pour être utilisée comme fluide de refroidissement, mais ne serait pas consommée. Le volume d'eau de mer prélevé serait de l'ordre de 6 000 m<sup>3</sup>/h (1/3 de la capacité de pompage du terminal actuel). Réchauffée, elle serait rejetée dans la Darse. Elengy respectera la réglementation en termes de température de rejet et de qualité de l'eau.

Marie DEVILLERS se tourne vers Pascal ESPIGAT, RTE, pour présenter les éléments relatifs au raccordement électrique des installations du projet. Elle précise que le procédé de liquéfaction du CO<sub>2</sub> sur le terminal de Fos-Tonkin nécessiterait une puissance électrique de 45MW, qui s'inscrirait dans les infrastructures électriques existantes.

**Pascal ESPIGAT, RTE**, indique que le site Elengy est aujourd'hui alimenté par une ligne électrique de 63 000 volts. Il explique que l'augmentation de puissance demandée par Elengy ne nécessite pas un nouveau niveau de tension. Il précise que la ligne électrique existante est une ligne aérienne sur son premier tronçon et souterraine en entrant sur le site d'Elengy. Il indique que le projet prévoit le renouvellement de la portion souterraine de 550 mètres et le renforcement du poste de Darse à l'intérieur du site, avec l'ajout d'un transformateur.

---

*La présentation est interrompue par Monsieur le maire de Fos-sur-Mer, qui exprime la demande de passer directement à la présentation des éléments relatifs à la nouvelle canalisation envisagée à Fos-sur-Mer pour raccorder les installations Elengy au pipeline « PL2 ». Pierre SCHMIDER, SPSE, prend le relais et présente la session 2 dédiée au raccordement par canalisation au pipeline « PL2 » (cette présentation est retranscrite dans la suite du compte-rendu, dans la partie dédiée).*

---

### **Reprise du cours de la présentation de Marie DEVILLERS**

**Marie DEVILLERS** partage des informations sur les caractéristiques du CO<sub>2</sub>, gaz inerte qui est incolore, inodore, non inflammable et non explosif. Elle indique que le principal risque lié au CO<sub>2</sub> est le risque d'asphyxie en cas de fuite pour les personnes se trouvant à proximité immédiate des installations concernées, car le CO<sub>2</sub> se disperse peu. Elle explique qu'il existe par ailleurs sur le terminal de liquéfaction un risque cryogénique, avec brûlure par le froid, qui concerne notamment le personnel en cas de fuite et de présence à proximité.

Elle souligne qu'Elengy met tout son savoir-faire au service de la maîtrise des risques, pour maîtriser le risque de « perte de confinement », autrement dit la fuite sur un équipement ou une tuyauterie contenant du CO<sub>2</sub> gazeux ou liquéfié. Plusieurs mesures sont systématiquement mises en place. Les équipements et les tuyauteries sont conçus et dimensionnés pour résister au fluide transporté et aux conditions opératoires les plus contraignantes, en tenant compte de marges de sécurité. Des boucles de sécurité automatisées (alarme, arrêt et isolement des installations) sont mises en place en cas de détection de fuite. Des équipements dédiés à la sécurité sont prévus : vannes de sécurité, soupapes, moyens de lutte contre l'incendie, système de déconnexion d'urgence sur les bras de chargement des navires, etc. En outre, des plans de maintenance et d'inspections régulières seront mis en place.

**Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra chez Elengy**, prend la suite de la présentation, pour faire un focus sur l'articulation de Rhône décarbonation avec le projet Medhyterra. Il rappelle que le projet Medhyterra est un projet de terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone sur le terminal de Fos-Tonkin, dont la concertation préalable s'est terminée en fin d'année dernière. Il indique que les projets Rhône Décarbonation et Medhyterra seraient côte à côte sur le site de Fos-Tonkin et peuvent se développer indépendamment les uns des autres, à la place des deux réservoirs préalablement dédiés à des activités de GNL et hors exploitation depuis plusieurs années, et à travers la réutilisation d'une partie des infrastructures existantes.

Il présente les caractéristiques du terminal d'ammoniac bas-carbone envisagé dans le cadre du projet Medhyterra, qui prévoit l'installation d'un réservoir de stockage d'ammoniac d'environ 30 000 m<sup>3</sup>, pour un import de 200 000 tonnes d'ammoniac bas-carbone par an. Il indique que ce réservoir sera équipé d'une triple enceinte, une double enceinte métallique et une surcouche béton, pour se prémunir des agressions extérieures et garantir une sécurité maximale.

Concernant le flux de transport lié au projet, il indique que la majorité des volumes d'ammoniac serait chargée sur des trains (environ 70 trains par an). Il souligne que, conscient des problématiques liées à la circulation sur le territoire, Elengy souhaite limiter le trafic routier et donner la priorité au rail. Il indique qu'entre 10 et 15 camions-citernes par jour circuleraient pour approvisionner les clients qui ne sont pas reliés au transport ferroviaire. Le terminal serait approvisionné uniquement par voie maritime. 10 à 15 opérations de déchargement de navires par an sont estimées pour atteindre les 200 000 tonnes d'ammoniac importées par an.

Il précise que le terminal d'ammoniac bas-carbone nécessitera environ 5 MW d'électricité, sans besoin de revoir les ouvrages électriques existants.

Concernant les impacts environnementaux, il indique qu'une évaluation environnementale complète sera réalisée sur la zone de sensibilité de l'installation dans le cadre de la constitution du dossier de Demande D'Autorisation Environnementale courant 2025. Il évoque le besoin en eau des installations, avec notamment l'utilisation d'eau de mer pour réchauffer l'ammoniac pour les opérations de transfert vers les citernes trains et camions. Le besoin est estimé à 3200 m<sup>3</sup>/h, représente 1/6 des capacités de pompage actuelles. Concernant l'eau du process, Sébastien ROUSSEL indique qu'à la suite de la concertation préalable volontaire, Elengy étudie des

alternatives à l'utilisation d'eau potable pour couvrir les besoins en eau du procédé, dont la possibilité d'un raccordement au réseau d'eau industrielle du GPMM. Il indique qu'Elengy a par ailleurs étudié, dans le prolongement de la concertation préalable, la réhabilitation d'une voie ferrée existante, mais hors d'exploitation, pour raccorder le terminal au réseau ferré national, afin de ne pas anthropiser d'autres espaces naturels.

Il précise qu'Elengy poursuit le projet et maintient l'information ainsi que le dialogue autour de celui-ci, dans le cadre de la concertation continue jusqu'à l'enquête publique.

**Marie DEVILLERS, Elengy**, souligne qu'en termes de sécurité industrielle et de cohabitation des activités entre les projets Rhône décarbonation et Medhyterra, aucun point bloquant n'a été identifié à ce jour. Elle indique que les installations seraient conçues de manière indépendante et compatible les unes des autres. Elle précise que la co-activité, en travaux ou en fonctionnement, est encadrée par décret.

Elle ajoute qu'il existe un certain nombre de synergies entre les deux projets s'ils se réalisent, synergies qui seront approfondies durant les prochaines phases d'étude. Elle indique que la principale synergie identifiée est liée à l'eau de mer, avec la possibilité de mise en place d'un seul et même circuit de circulation de l'eau de mer, qui permettrait de mieux contrôler les débits et les températures de rejet. C'est un axe fort qui va être travaillé dans la suite du projet.

## Temps d'échanges avec la salle sur la session 1

- **Une participante** demande quelles sont les estimations du nombre de camions qui seront sur les routes à Fos-sur-Mer, durant toute la phase travaux de l'ensemble des projets de la zone industrialo-portuaire. Elle indique qu'elle n'a jamais réussi à avoir une réponse depuis le début des concertations sur ces projets.

**Marie DEVILLERS, Elengy**, indique qu'Elengy fait tout pour optimiser tout ce qui peut l'être, en tant qu'industriel responsable. Elle explique qu'à ce stade, post-phase de faisabilité, Elengy n'a pas encore défini la gestion de la phase travaux. Elle précise néanmoins que le site est existant, ce qui signifie que le génie civil, qui va être adapté, existe d'ores-et-déjà. Elle explique que des camions viendront sur le site pendant la phase travaux, à des temps bien précis et ponctuels, ne générant pas de flux continu. Elle indique que sur les trois ans de travaux projetés, la première année sera consacrée à l'ingénierie de détail et à l'achat des équipements. Elengy étudie les possibilités de rationalisation des flux de transport destinés à amener le matériel et les engins sur site. Le maître d'ouvrage étudie notamment la possibilité d'amener des équipements en bloc sur site, donc en une fois.

**Christian DAUMARIE, Vicat**, indique que la problématique des flux de transport se pose aussi pour le volet nord du projet. Vicat travaille beaucoup avec les communes et les différentes parties prenantes sur ce sujet, afin de minimiser l'impact de la phase travaux.

**Jean-Michel FOURNIAU, garant**, rappelle que la question de la phase travaux sera abordée à l'échelle du territoire de Fos-sur-Mer lors de la réunion territoriale commune avec le débat territorial consacrée à l'impact et l'insertion du projet dans le territoire, le 3 juin, à Martigues.

**Yann LE GOC, Chef de projet chez Elengy**, complète la réponse de Marie DEVILLERS en indiquant qu'une étude trafic sera réalisée dans le cadre du DDAE, courant 2026, qui permettra de quantifier précisément les impacts du trafic.

- **Nicolas FERAUD, adjoint au Maire de Fos-sur-Mer**, interroge Elengy sur le ratio camion/voie ferrée dans le cadre du projet Medhyterra. Il demande si une utilisation plus importante du train est envisagée.

Concernant le projet Rhône décarbonation, il demande des précisions sur l'utilisation de l'eau de mer. Il demande ce qu'il se passerait en cas de fuite de l'unité de liquéfaction du CO<sub>2</sub>. Il indique qu'un effet de nuage risque d'être généré en cas de fuite, le CO<sub>2</sub> étant plus lourd que l'air. Il demande quelle serait la portée de ce nuage et son effet de dispersion.

**Sébastien ROUSSEL, Elengy**, indique que des camions viennent aujourd'hui charger du GNL au Tonkin. Avec l'arrêt du GNL en 2028, les camions transportant du GNL seraient remplacés par les camions transportant de l'ammoniac dans le cadre du projet Medhyterra. L'ammoniac va donc remplacer le GNL au terminal du Tonkin. En moyenne, le projet représenterait 1500 camions à l'année. Sébastien ROUSSEL explique que les trains permettent de charger énormément de volume. Il s'agira de wagons cryogéniques, 1 wagon cryogénique étant équivalent à 3 camions citerne. Considérant un train moyen de 18 wagons, environ 70 trains par an sont attendus sur le site. Il souligne qu'Elengy va s'attacher à ce que la majorité des volumes sortent par le train plutôt que par camions.

Sur l'utilisation de l'eau de mer, **Yann LE GOC, Chef de projet chez Elengy**, explique que l'eau de mer, considérée comme froide, est prélevée dans le canal, puis traverse le site dans une canalisation qui lui est propre en passant par des échangeurs de chaleur. Il n'y a pas de contact entre fluides, pas de mélange, ni de vaporisation de l'eau. L'eau de mer réchauffée est renvoyée dans la Darse, à une température maximum de 30°C. En cas de problème sur l'arrivée d'eau, tel qu'une fuite, le process s'arrête. Des capteurs de températures positionnés à des endroits clés permettent de mettre le process en sécurité et d'arrêter les équipements insuffisamment refroidis.

Concernant la question sur l'effet nuage, **Arnaud GUITTAT, Responsable Sécurité Industrielle chez Elengy**, confirme que le CO<sub>2</sub> étant plus lourd que l'air, il peut créer un nuage, en cas de fuite, qui resterait au niveau du sol et se disperserait lentement en fonction du vent. L'étude de dangers traitera ce sujet. Des plans d'urgence (POI et PPI) seront prévus, comme ce qui existe pour le GNL.

- **Daniel MOUTET, ADPLGF**, s'inquiète des infrastructures routières dans un contexte de trafic routier déjà saturé. Il demande à tous les intervenants présents (porteurs de projet et garants de la CNDP) de faire remonter la problématique des routes à un plus haut niveau, au préfet de Région. Il indique que les routes ne peuvent pas être faites après l'arrivée de ces nouvelles industries, considérant la quantité de camions qui circuleront. Il souligne qu'il n'y a aucune issue par les routes en cas de problème industriel, contrairement à Martigues, par exemple.

**Etienne BALLAN, délégué régional de la CNDP**, indique qu'une réunion sera dédiée à ce sujet dans le cadre du débat public global, le 10 juin à Miramas. Il indique que la CNDP s'attache à garantir que tous les sujets soient mis sur la table et débattus, pour avoir une image d'ensemble.

## Session 2 - Le raccordement par canalisation au pipeline « PL2 »

Pierre SCHMIDER, Responsable développement chez SPSE, présente le réseau de pipelines de SPSE, composé de trois pipelines longue distance sur l'axe Rhône /Saône/Rhin : les pipelines « PL1 », « PL2 » et « PL3 ». Il rappelle que le pipeline « PL2 » est une canalisation existante, actuellement inertée, dont la réutilisation pour le transport de CO<sub>2</sub> minimise fortement les impacts sur le foncier existant. Il explique que le pipeline « PL2 » arrive jusqu'au site de SPSE à Fos-sur-Mer. Le projet Rhône décarbonation prévoit son raccordement au site Elengy de Fos-Tonkin, par une canalisation en acier d'1 mètre de diamètre, enterrée sur une dizaine de kilomètres, enfouie à une profondeur minimale d'1 mètre.

Pierre SCHMIDER souligne que les enjeux sécurité, écologiques, et techniques seront pris en considération lors de la détermination du couloir de moindre impact de la canalisation. Il précise qu'un dossier de Demande D'autorisation de Construire et d'Exploiter (DACE) sera réalisé conformément au code de l'Environnement.

Il présente une carte de l'aire d'étude du raccordement, dans laquelle ont été relevés l'ensemble des enjeux d'urbanisme et d'environnement ainsi que les contraintes techniques. Il indique que cette zone se caractérise par la présence de chemins de pipes existants et qu'il y a un intérêt à se remettre dans des couloirs existants pour les questions de zone d'impact.

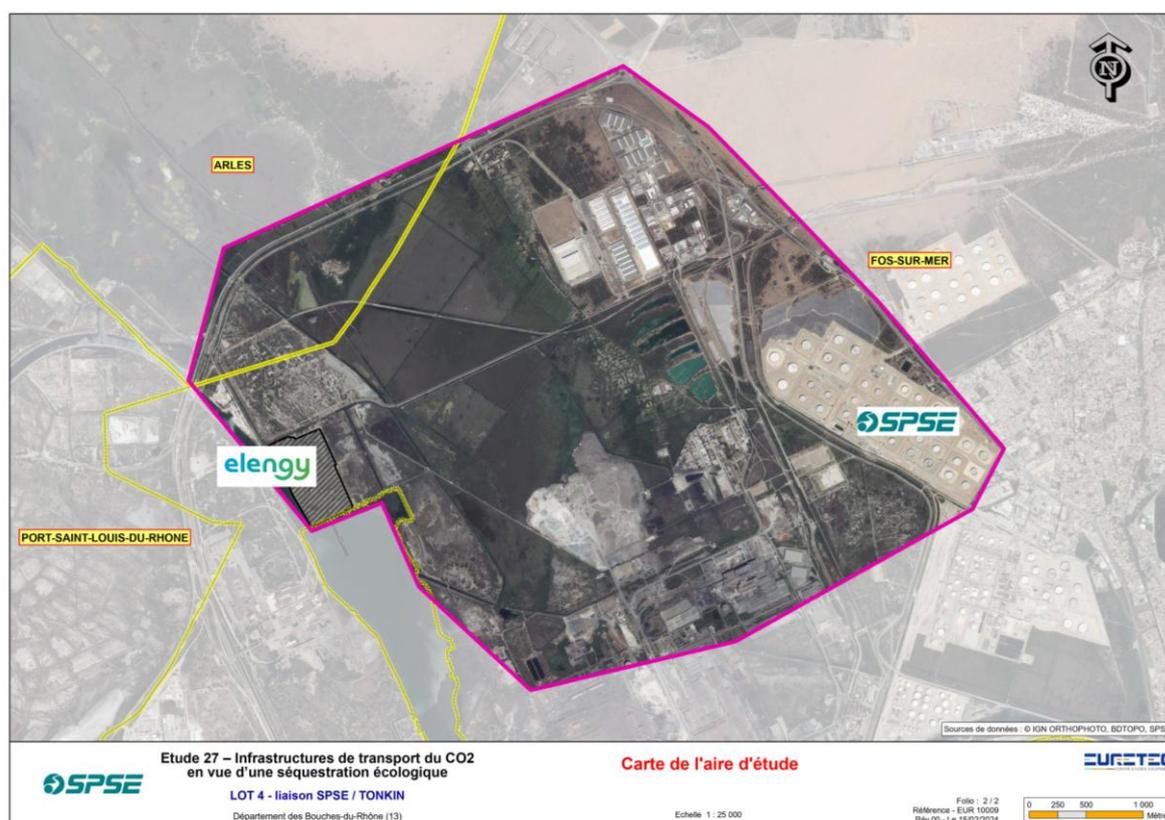


Figure 1 - AIRE D'ÉTUDE DE LA NOUVELLE CANALISATION ENTRE LE PIPELINE « PL2 » ET LE TERMINAL DE FOS TONKIN

L'implantation des couloirs d'étude privilégie donc autant que possible les zones où des nappes de canalisation existent déjà. La démarche, dans la suite du projet, consistera à identifier un couloir d'étude de moindre impact potentiel, puis à lancer des inventaires faune et flore sur ce couloir de moindre impact, en vue de l'identification du tracé de moindre impact de la

canalisation.



Figure 2 - COULOIRS D'ÉTUDE DE LA NOUVELLE CANALISATION ENTRE LE PIPELINE « PL2 » ET LE TERMINAL DE FOS TONKIN

Pierre SCHMIDER indique que la canalisation entre le pipeline « PL2 » et le terminal de Fos-Tonkin ne traverserait pas d'agglomération et serait implantée sur la ZIP de Fos-sur-Mer. Il présente les trois couloirs d'étude.

## Temps d'échanges avec la salle sur la session 2

- **René RAIMONDI, maire de Fos-sur-Mer**, relève que SPSE passe exactement où passe déjà les autres, en tout cas sur la partie centrale, et souligne que c'est embêtant. Il indique que si on réouvre le secteur tous les deux ans, alors que la nature revient, c'est dramatique. Il explique qu'Air Liquide va tout rouvrir dans quelques semaines, et qu'il y a tout le temps des chantiers dans cette zone environnementale de grande importance. Il souligne que le projet sud est irréalisable compte-tenu de la partie ouest qui est dans une zone reconnue comme « intouchable ». Concernant la partie nord, il note que la place est limitée entre la route et la voie ferrée et considérant le fait qu'il y a déjà des pipes. Il exprime de nouveau son inquiétude quant à l'ouverture en permanence des mêmes secteurs.

**Pierre SCHMIDER, SPSE**, explique qu'il y a une zone, sur le tracé nord, où il y a un autre projet - d'hydrogène - qui passe vers le nord. Il y a également un autre projet encore sur la partie centrale.

Il indique que les porteurs de projet ne peuvent pas garantir que les plannings des projets seront identiques, néanmoins, en cas d'alignement, il y aura un travail commun comme ça a été fait il y a quelques années pour le poly-réseau lors du détournement des pipes. Il souligne que SPSE discute avec les acteurs des projets existants et que cet enjeu est très bien identifié.

- **René RAIMONDI** indique que le tracé Est est dans la Crau et les tracés Sud et Ouest sont dans les marécages. Il considère que le tracé de moindre impact serait le tracé Nord, entre la route et la voie ferrée. Il indique que si le tracé redescend vers SPSE et remonte ensuite, les porteurs de projet vont saccager la Crau. Il préconise de s'arrêter à la Fossette et de renvoyer directement sur le pipe Nord.

**Laure CAROUGEAU, SPSE**, explique que le projet est en pré-étude et dans une phase très amont. Elle indique que les maîtres d'ouvrage présentent ce soir l'aire d'étude qui a été définie et des couloirs d'étude possibles et prennent note de l'ensemble des remarques de Monsieur RAIMONDI, qui seront prises en compte notamment pour la phase d'étude à venir d'écoute des contraintes.

**Henri BLARY, SPSE**, précise que les tracés dépendent également de la possibilité pour d'autres émetteurs de se raccorder à terme au terminal SPSE, faisant de ce dernier un hub avec d'autres connexions. Il confirme que l'option proposée par Monsieur le maire est également à l'étude. L'option présentée est l'option de base où l'ensemble des possibilités de raccordement avec d'autres lignes se font sur le terminal SPSE.

- **Daniel MOUTET, ADPLGF**, suggère que le pipeline « PL2 » soit connecté plus haut dans son parcours. Il considère que le moindre impact serait de relier par le nord ce point de connexion.
- **René RAIMONDI** considère que les autres raccordements évoqués par Monsieur BLARY ne sont pas le sujet et qu'il s'agira d'en reparler en temps voulu. Il interroge sur la temporalité de définition du projet. Il souhaite que ce soit le projet final qui soit présenté en concertation préalable, pas un projet qui peut encore changer. Il indique que la concertation continue ne permet plus d'aborder l'opportunité du projet. Il précise que sa position concernant le projet sera réservée tant qu'il n'y aura pas eu d'information précise sur le tracé. Il proposera au Conseil Municipal de prendre une délibération à condition que le tracé nord soit retenu et que l'option de repartir du site SPSE soit abandonnée.

**Jean-Michel FOURNIAU, garant**, explique que la concertation préalable permet de recueillir l'ensemble des remarques qui peuvent être faites et contraintes qui peuvent être identifiées par les participants, sur les couloirs d'étude de la canalisation, après quoi, dans le cadre de la concertation continue, un couloir de moindre impact sera déterminé. Il souligne que la question de l'opportunité du projet n'est pas limitée à la phase de concertation préalable. Elle peut être posée jusqu'à l'Enquête Publique. Il invite Monsieur RAIMONDI à faire un cahier d'acteur avec la délibération de la commune.

- **Daniel MOUTET** interroge la pertinence d'un tracé supplémentaire plutôt que de se baser sur des canalisations existantes dans le contexte de la fin du transport de GNL en 2028, indiquant qu'il n'y aurait alors que quelques centaines de mètres de connexion à relier.

**Joachim LABAUGE, Elengy**, remercie Monsieur MOUTET pour sa remarque. Il indique que la décision de l'arrêt du GNL à Tonkin a été prise récemment. Les opportunités qui s'ouvrent avec le *pipe* de gaz qui relie le terminal de Tonkin, dont Natran (ex-GRTGaz) est l'opérateur, vont être étudiées.

**Laure CAROUGEAU, SPSE**, rappelle que les maitres d'ouvrage sont encore au début de la collectes des contraintes et enjeux, et indique qu'ils prennent note de la remarque et de la proposition de Monsieur MOUTET.

- **Etienne BALLAN, délégué régional de la CNDP**, revient sur la remarque de Monsieur RAIMONDI concernant la possibilité de débattre de l'opportunité du projet. Dans la continuité de la réponse de Monsieur FOURNIAU, il insiste sur le fait que l'opportunité est débattue dans toutes les phases de concertation, jusqu'à l'enquête publique. Il souligne que la concertation préalable ne ferme pas la discussion sur l'opportunité. Il présente ses excuses au nom de la CNDP, si des garants ont pu dire l'inverse au cours d'une précédente concertation.

## Mots de conclusion

**Xavier DERRIEN, garant CNDP**, indique souhaiter remettre en perspective cette réunion et plus globalement la concertation préalable sur le projet. Il souligne que cette concertation, garantie par la CNDP, permet d'aller vers le public pour l'informer sur le projet et recueillir ses expressions. Il rappelle l'ambition de pédagogie portée par la CNDP et les maitres d'ouvrage, et la volonté, à travers la réunion de ce soir, de présenter les solutions techniques et impacts cumulés entre les projets Elengy à Fos Tonkin.

Il rappelle que les prochaines dates de la séquence territoriale, qui va se poursuivre notamment sur la partie sud du projet.

Il remercie l'ensemble des participants.