

Concertation préalable Rhône Décarbonation
Réunion territoriale commune avec le débat territorial
sur la question des impacts et de l'insertion du projet
dans le territoire

-

Le 3 juin 2025 à 18h

Martigues



Intervenants en tribune :

- **Accueil républicain :**
 - o Gaby CHARROUX, Maire de Martigues
- **Vicat :**
 - o Christian DAUMARIE, Directeur de projet
- **SPSE :**
 - o Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales
 - o Pierre SCHMIDER, Responsable Développement
- **Elengy :**
 - o Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement
- **Petroineos :**
 - o Chloé CARSANA, Directrice Energie, Petroineos Lavéra
- **H2V :**
 - o François GUILLERMET, Directeur de projets développement
- **Elyse Energy :**
 - o Jérôme GIRAUD, Directeur Territorial Délégué – Elyse Energy, Directeur de Projet Délégué – NeoCarb
- **TotalEnergies :**
 - o François WIOLAND, Chef du secteur Bilans et Développement & Permitting H2 renouvelable et bas carbone
- **Eiffage Energie Systèmes :**
 - o Mehdi FREDJ, Directeur commercial et du développement
- **Air Liquide :**
 - o Jean-Noel HOUTMANN, Directeur de projet Transition énergétique
- **Garant de la concertation (Commission nationale du débat public) :**
 - o Jean-Michel FOURNIAU
- **Membres de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » :**
 - o Corinne LARRUE
 - o Jacques FINETTI
- **Modération :**
 - o Séverine DUMONT, Systra

Déroulé
Accueil républicain - Mot d'accueil de M. Gaby CHARROUX, Maire de Martigues
Cadre, contexte de la réunion commune et des modalités de la concertation - Cadre et modalités du débat territorial, articulation avec les modalités de la concertation Rhône décarbonation - Jacques FINETTI (Membre de la CPDP), Jean-Michel FOURNIAU (Garant CNDP) - Les modalités de la concertation Rhône décarbonation – Séverine DUMONT (SYSTRA)

Echanges avec le public sur le dispositif de concertation / débat territorial
Présentation du projet Rhône décarbonation - Vidéo de présentation du projet
Echanges avec le public sur le projet Rhône décarbonation
Thématique 1 – L'intégration dans l'économie locale - <u>Séquence 1 : La décarbonation dans la ZIP et le stockage géologique de CO2</u> - o Infrastructures SPSE et Elengy : Appel à Manifestation d'Intérêt et projet Rhône CO2 - Laure CAROUGEAU (SPSE), Marie DEVILLERS (Elengy) - o Place du stockage de CO2 dans la stratégie d'un émetteur au niveau local - Chloé CARSANA (Petroineos) - <u>Séquence 2 : Les usages locaux potentiels du CO2</u> - o Le projet H4 Marseille Fos - François GUILLERMET (H2V) - o Le projet NeoCarb - Jérôme GIRAUD (Elyse Energy) - <u>Séquence 3 : La réutilisation des infrastructures existantes</u> - Laure CAROUGEAU (SPSE), Marie DEVILLERS (Elengy)
Echanges avec le public sur la thématique 1
Thématique 2 - Les impacts socio-économiques - <u>Séquence 1 : Focus sur la phase chantier</u> - o Modalités de gestion d'un chantier temporaire par un bio-raffineur de la ZIP gérant des périodes d'arrêt d'activité pour maintenance - Francois WIOLAND (TotalEnergies), Mehdi FREDJ (Eiffage Energie Systèmes Méditerranée) - o La gestion d'un chantier : quelles anticipations de l'accumulation des chantiers liés aux projets ? - Jean-Noel HOUTMANN (Air Liquide) - <u>Séquence 2 : Le développement des filières d'avenir : quelles approches pour cerner les enjeux de formations, de montée en compétences ?</u> - o REX sur les ateliers de concertation auprès du public jeunes - Christian DAUMARIE (VICAT), Pierre SCHMIDER (SPSE)
Echanges avec le public sur la thématique 2
Conclusion

Introduction

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Cette réunion est destinée à illustrer et expliquer l'intégration du projet Rhône Décarbonation dans un "hinterland" de nombreux projets. Nous avons essayé de penser aux connexions possibles et potentielles, mais certainement pas obligatoires, entre les projets. Vous allez voir le déroulé de cette réunion. Mais, préalablement, comme il est de tradition, je vais laisser la parole à Monsieur le maire de Martigues pour nous faire un accueil républicain. Merci beaucoup d'être là. »

Gaby CHARROUX, Maire de Martigues : « Quelques mots pour vous souhaiter la bienvenue dans ce débat, ici, chez vous. Je suis très heureux de vous accueillir parce que ce débat, ses projets et ses intentions sont vitaux pour notre territoire. Je pèse mes mots : nous sommes à un tournant et face à une chance que, je crois, il ne faut pas laisser passer. Bien sûr, cela ne va pas sans poser un certain nombre de sujets, mais je vais tout de suite à l'essentiel. Moi, j'ai un rêve – d'autres l'ont dit aussi –, j'ai un rêve de réconcilier, dans 5 ans, 10 ans ou 15 ans admettons, l'industrie polluante Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire »

et nos exigences en matière de défense de notre environnement. Je suis persuadé que nous pouvons mener ces projets à la réussite et à la décarbonation.

Alors, bien sûr, il y a un certain nombre de sujets. Si vous me permettez, j'ai quatre sujets que j'ai envie d'évoquer.

D'abord, lorsque nous travaillons à l'accueil de nouvelles populations, d'entreprises bien évidemment, de salariés ensuite, nous avons besoin que notre territoire s'adapte, prévoie les accueils, les logements, les écoles... L'accueil de 10 000 nouvelles personnes, 10 000 nouveaux salariés, qui a été annoncé - peut-être il y en aura moins -, c'est une chance pour un territoire qui, de tradition, est bienveillant avec l'industrie. L'industrie à Martigues, c'est depuis 100 ans. C'est dire que des générations de Martégaux et Martégales, depuis un nombre d'années déjà important, ont pu travailler, ont pu gagner leur vie, ont pu développer des richesses ici sur le territoire, et cette ville est l'émanation de ces richesses. Donc, nous avons besoin de les accueillir très bien.

Après, nous avons aussi besoin d'infrastructures nouvelles. Il est indispensable que la mobilité soit au cœur de nos préoccupations : la mobilité des personnes, des citoyens, la mobilité du fret. Et vous me voyez venir, évidemment la mobilité de l'électricité, mais vous en avez parlé hier longuement, ce n'est peut-être pas l'objet ce soir. Mais voilà, c'est une réalité aussi. Nous avons besoin de cela et nous avons besoin à Martigues, depuis 45 ans, du prolongement de l'autoroute et donc du contournement de Martigues et de Port-de-Bouc. C'est un besoin vital pour desservir une zone industrielle et portuaire qui, je crois, est la seule d'Europe non desservie par une autoroute. D'autre part, nous en avons besoin pour arrêter les nuisances que subissent les habitants de Martigues et de Port-de-Bouc, cette quasi-autoroute passant au milieu d'habitations. Accessoirement, on nous dit - et c'est dans notre travail pour le PLUi sur lequel nous travaillons en ce moment -, on nous dit que finalement, lorsqu'il y aura ce contournement, cela dégagera beaucoup d'espaces fonciers pour y installer des entreprises, des logements, des équipements publics. Alors, c'est un deuxième sujet.

Le troisième sujet sur lequel je voudrais venir : nous avons la chance d'avoir un centre hospitalier depuis 50 ans. Martigues n'est pas un désert médical. Martigues a un hôpital avec environ 1 500 salariés, peut-être un peu plus, depuis 50 ans, une clinique, deux centres, deux maisons médicales. Bref, cet hôpital est en souffrance. Il est une nécessité absolue de lui donner les moyens humains d'abord, financiers ensuite, et enfin technologiques, pour la santé des travailleurs et travailleuses et des citoyens de ce vaste territoire. C'est le seul hôpital public à l'ouest de l'Étang de Berre dans cette zone-là. Nous en avons besoin.

Et enfin, mon dernier point, que j'avais déjà évoqué il y a à peu près deux ans - c'est presque l'anniversaire au mois de juin. Monsieur le Président de la République est venu à Marseille. Il a invité les maires des communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Martigues, à venir à une réunion où il y avait les industriels. Peut-être parmi vous y a-t-il des gens qui ont assisté à cette rencontre avec Monsieur le Président de la République, et il avait évoqué ce sujet dont nous parlons aujourd'hui. Et j'étais intervenu pour lui souligner que ce territoire est à mes yeux un territoire d'exception. Territoire d'exception pour l'industrie et les besoins nationaux. Ce n'est pas un territoire industriel pour la ville de Martigues ou pour celle de Fos, ou pour celle de Port-de-Bouc, ou de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Non, c'est un espace indispensable au niveau industriel pour le pays tout entier, avec peut-être son pendant du côté du Nord, là-haut, à Dunkerque bien sûr. Donc, ce que nous faisons, tout le travail que nous pouvons produire, c'est dans cet intérêt-là. Et nous avons besoin d'arrêter d'avoir des injonctions contradictoires où, d'un côté, on nous dit : « Accueillez du monde, construisez, faites. » Donc,

j'avais dit à Monsieur le Préfet précédent, Monsieur MIRMAND : « Vous savez, Monsieur le Préfet, d'un côté, il y a un bureau qui dit "Allez-y, construisez, faites, accueillez du monde" et de l'autre côté, il y a un bureau qui dit "Vous ne pouvez pas, vous ne pouvez pas, il y a le PPRT-PPRI, le risque de submersion" ». Il ne vous a pas échappé que Martigues était à peu près à 50 cm au-dessus du niveau de la mer ici en plein centre-ville. Bon, voilà ces injonctions contradictoires, c'est un peu fatigant et j'avais proposé à Monsieur le Président de la République que, puisque c'est un territoire d'exception, alors qu'il y ait une loi d'exception pour accueillir les industriels qui nous donnent la chance de les accueillir sur ce territoire avec tout le reste : les emplois qualifiés et rémunérés. Aujourd'hui, je sais que mes camarades du syndicat penseront toujours que peut-être les rémunérations ne sont pas suffisantes. Mais à Martigues, les meilleures rémunérations sont les rémunérations de l'industrie. Donc on en veut des emplois industriels, des entreprises qui viennent s'installer sur notre territoire. Et pour ce faire, j'avais proposé à Monsieur le Président de la République, et j'en finis là, qu'on ait enfin une organisation administrative avec un GIP, avec ce qu'on voudra, on invente ce qu'on veut... mais que c'était urgent. C'était il y a deux ans, il avait abondé, mais deux ans après, cela nous manque toujours.

Voilà, donc j'espère que vos travaux seront fructueux. Je vous souhaite la bienvenue à Martigues, la bienvenue dans cette période de réflexion, et puis un bon travail auquel je vais participer un peu avec vous. Merci beaucoup. »

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Bien, alors je vais juste vous présenter rapidement le menu de ce soir, enfin de cet après-midi, avant de laisser chacun des intervenants se présenter plus précisément au fur et à mesure de la présentation. Nous allons avoir, *grosso modo*, trois temps. Un premier temps qui va être plutôt sur le cadre de la concertation. Comme d'habitude dans tous les débats publics et les concertations, on revient un peu sur ce à quoi sert une concertation. Et là, on va aussi expliquer le cadre de cette réunion qui est commune entre le projet Rhône Décarbonation et le débat territorial. Et donc, vous allez avoir une présentation d'une part par les membres de la CPDP, d'autre part par Séverine DUMONT, qui assure l'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la concertation de Rhône Décarbonation. Et nous laisserons un petit temps de questions-réponses sur le débat lui-même, pour que l'on puisse répondre à des questions que les uns et les autres pourraient se poser. Et dans ce cadre-là, nous aurons une petite présentation, via une "motion design", du projet Rhône Décarbonation, et nous laisserons la possibilité de poser des questions aux maîtres d'ouvrage qui sont des acteurs de ce projet.

Ensuite, nous avons choisi deux thématiques.

Une première sur ce que je vous disais, l'intégration dans l'économie locale avec une approche d'économie circulaire, ou en tout cas, comment ces différents projets, puisque c'était aussi la demande de la population dans les concertations projet par projet, peuvent interagir. Et donc, nous allons avoir trois séquences : une sur la décarbonation et le stockage géologique, une sur les usages locaux potentiels du CO₂, et la troisième séquence sur la réutilisation des infrastructures existantes. Chacun se présentera et présentera la thématique de son intervention, et nous aurons un temps d'échange avec le public que nous voudrions rendre assez long. Il ne faudra donc pas se frustrer si vous avez des avis, des commentaires, des questions, notamment sur les projets qui auront été présentés à cette occasion.

Enfin, il y a la deuxième thématique sur laquelle nous avons voulu, de concert, mettre l'accent : celle du chantier, puisque nous avons eu plusieurs questions au fur et à mesure des réunions sur

cette phase chantier, car de nombreux projets devraient démarrer en même temps. Et là, nous avons essayé de mobiliser, nous les remercions : une entreprise qui gère régulièrement des arrêts d'activité et donc des chantiers temporaires et qui va nous expliquer en partie comment finalement cette gestion est anticipée et quels sont les points d'attention ; l'exemple d'une gestion d'un chantier du projet d'Air Liquide, notamment sur l'anticipation de cette phase-là à travers une expérience qu'ils ont déjà connue en Normandie. Donc, nous sommes plutôt sur un retour d'expérience sur le chantier, puisque ce n'est pas vraiment la question de l'accumulation de ces chantiers, mais comment finalement on peut gérer cette phase-là. Nous aurons un deuxième temps sur un retour d'expérience sur les ateliers de concertation qui ont déjà eu lieu dans le cadre de la concertation du projet Rhône Décarbonation. Puis, nous aurons un temps d'échange avec le public et un temps de conclusion. Voilà le menu et je passe la parole à mes collègues, Jean-Michel FOURNIAU et Jacques FINETTI.

Cadre, contexte de la réunion commune et des modalités de la concertation

Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation préalable sur le projet Rhône Décarbonation : « Bonjour, Jean-Michel FOURNIAU, je suis garant pour la concertation de la CNDP pour la concertation Rhône Décarbonation. Donc je vais intervenir avec Jacques FINETTI qui est membre de la Commission particulière du débat public (CPDP) territorial sur Fos. Cette réunion est commune. Que ce soit une concertation, un débat public, ce sont des choix que fait la CNDP quand elle est saisie par l'État ou les maîtres d'ouvrage. Ce sont des formes d'organisation de la concertation avec le public qui sont un peu différentes. Dans le cadre d'un débat public, c'est directement la Commission qui organise le débat à travers une commission particulière. Et dans le cas d'une concertation préalable, ce sont les maîtres d'ouvrage qui confient souvent cela à une assistance à maîtrise d'ouvrage qui organise la concertation avec des garants de la CNDP qui sont chargés de prescrire des modalités d'organisation et de garantir pour le public la possibilité de s'exprimer.

Et donc, on peut rappeler que la loi prescrit depuis 2016, dans l'article L 120-1 du code de l'environnement, pourquoi la participation du public est mise en œuvre. Elle est mise en œuvre afin 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, enfin d'améliorer et de diversifier l'information environnementale. Donc, je pense que ce sont des objectifs de la participation qui résonnent assez bien avec ce qu'a dit Monsieur le Maire de Martigues. »

Jacques FINETTI, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Donc, il y a la CNDP. Nous avons six grands principes. Un principe d'indépendance, donc nous n'appartenons absolument pas au projet, quel qu'il soit. Nous avons une obligation de neutralité, de transparence sur notre travail et, dans l'exigence que l'on a vis-à-vis des différents porteurs de projets, d'argumentation. Ce qui est important, ce n'est pas simplement le nombre de fois qu'un argument est porté, mais c'est la valeur de chacun des arguments. L'égalité de traitement et évidemment l'inclusion. Notre travail, c'est d'essayer de faire venir dans les concertations et dans les débats publics, des publics qui sont souvent éloignés et qui ne participent pas d'une manière générale. Et donc, on essaie de mettre en place

des dispositifs de participation qui leur permettent effectivement de participer sans être obligé de venir à des réunions publiques par exemple.

Ce soir, on est dans un cadre un peu particulier, en tout cas pour le projet Rhône Décarbonation, puisque vous savez qu'il y a en parallèle de cette concertation un débat public « Fos-Berre Provence, un avenir industriel en débat ». Ce débat a pour objectif de débattre de cet avenir industriel, donc pour l'ensemble de ce secteur. Ce débat a débuté le 2 avril, il se terminera le 13 juillet. Donc, on a franchi à peu près maintenant la moitié, on va dire, de ce débat avec une grande variété de modalités pour essayer de faire au mieux pour informer et débattre de la vocation proposée par l'État (puisque c'est l'État qui est le grand porteur de projet), de réindustrialisation et de décarbonation, et des différentes alternatives qui peuvent être faites sur ce territoire, et de tous les projets qui pourraient y contribuer. Donc on parle, selon comment on compte, d'entre 30 et 50 projets qui peuvent contribuer à cet avenir du territoire et des effets cumulés de ces différents projets.

Ce soir, nous allons parler de l'impact et l'insertion du projet Rhône Décarbonation dans le territoire. Donc c'est le raccordement finalement entre ce débat territorial et la concertation concernant le projet Rhône Décarbonation. Dans cette réunion commune, nous allons aborder un certain nombre de sujets, de dossiers. Ce projet Rhône Décarbonation a des interactions potentielles avec d'autres acteurs du territoire. Donc on sait que ce projet, il est à la fois sur ce territoire mais aussi sur d'autres territoires et en particulier en région Rhône-Alpes. Voilà, mais il y a d'autres acteurs ici sur ce territoire qui pourraient, peut-être pas, mais qui pourraient participer à ce projet-là. Donc il est extrêmement important de comprendre qu'aujourd'hui, nous allons avoir certaines interventions qui ont un caractère prospectif et qui ne constituent en aucun cas des engagements de ces différents porteurs de projets par rapport au projet Rhône Décarbonation. Donc, je tenais à ce que cela soit précisé dans ce préambule. »

Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation préalable sur le projet Rhône Décarbonation : « Je veux juste ajouter un mot pour dire que, pour le projet Rhône Décarbonation, la concertation préalable se terminera le 20 juin. Le débat public, lui, se termine un peu après, le 13 juillet. Et après cette phase de concertation préalable et de débat public, il y aura pour le projet Rhône Décarbonation, plutôt à la fin de l'année 2025, une concertation continue. Et donc la concertation ne se termine pas avec les réunions du débat public ou les réunions de Rhône Décarbonation, il y aura une suite au cours de la concertation continue, et donc des questions pourront être reprises si elles ne trouvent pas toutes leurs réponses dès aujourd'hui, mais on essaie de faire en sorte qu'elles trouvent un maximum de réponses dès aujourd'hui. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci Messieurs, pour vos interventions. Donc je vais juste compléter avec la présentation des modalités de la concertation du projet Rhône Décarbonation et ensuite on vous présentera le projet. Donc, une concertation qui s'installe sur plusieurs territoires. Le périmètre correspond au périmètre du projet, c'est-à-dire 5 départements, 2 régions, 33 communes dont 4 communes concernées par la zone.

C'est une concertation qui a démarré il y a plusieurs semaines maintenant parce qu'elle a commencé le 24 mars dernier. Nous avons un site internet sur lequel vous pouvez vous documenter, retrouver l'ensemble des informations du projet, dont vous voyez l'URL qui est présente sur la "slide" : concertation-rhone-decarbonation.fr. Sur ce site internet, il y a également un module de participation sur lequel vous pouvez déposer une question, un avis, une

contribution et également des cahiers d'acteurs. Donc, si vous souhaitez apporter votre contribution sur le projet, n'hésitez pas, c'est en ligne jusqu'à la fin de la concertation, c'est-à-dire le 20 juin. C'est une concertation qui va durer 13 semaines. Donc, on est un petit peu plus loin que la moitié de la concertation. Cela touche plutôt à sa fin mais avec pas mal de rendez-vous encore à venir. Donc, pour vous documenter, plusieurs supports : un dossier de concertation que vous pouvez retrouver sur la table au fond de la salle, avec également sa synthèse. Et puis des "flyers". Nous avons également produit une vidéo pour expliquer ce projet technique et complexe en quelques minutes. Nous allons vous la présenter juste après les modalités.

Donc, les modalités, elles se sont composées en deux séquences :

Une première séquence dite « généraliste ». On parle d'un projet qui est plutôt nouveau, qui est novateur et que l'on n'avait encore jamais présenté sur ce territoire. Donc, il était important de s'acculturer à ce projet pour ensuite y prendre part. Pendant cette première période, nous avons essentiellement organisé des webinaires : quatre webinaires sur des thématiques distinctes, qui ont permis de mieux connaître, de mieux comprendre le projet Rhône Décarbonation. L'ensemble de ces webinaires sont disponibles sur le site internet de la concertation, donc si vous n'avez pas eu la chance d'y participer, vous pouvez les revoir. Ils sont encore tous en ligne sur le site de la concertation. Pendant cette période, nous avons également ouvert l'usine de VICAT, avec des visites libres grand public et également auprès des jeunes et notamment des lycéens qui sont proches de l'usine à Montalieu-Vercieu.

Ensuite, nous avons organisé une deuxième séquence, dans laquelle nous nous trouvons aujourd'hui, dite « territoriale ». Donc là, on va à la rencontre des territoires, on organise des réunions sur site au plus proche du public. Dans cette phase, plusieurs thématiques sont abordées, notamment les installations du projet et ses impacts et comment le projet s'insère sur les territoires qu'il traverse. Et puis, toute cette période permet aussi d'aller, comme l'a dit tout à l'heure Jacques, vers des publics qui ne vont pas naturellement vers la concertation, notamment les jeunes, la jeunesse. Donc, nous sommes allés les rencontrer à Port-de-Bouc dans leur lycée et également au CFA UNICEM Campus de Montalieu-Vercieu. Nous ferons un focus spécifique sur le retour de ces deux réunions tout à l'heure. Les maîtres d'ouvrage en diront un mot. Voilà donc, il y a encore plusieurs rendez-vous à venir. Donc ce soir notre fameuse réunion commune avec le débat de territoire. Et puis demain une visite est organisée sur le site d'Air Liquide, mais il y aura également une présentation des installations de SPSE et d'Elengy. Et puis samedi matin, nous serons à Port-Saint-Louis sur le marché, toujours pour vous présenter le projet. Et puis une dernière réunion le 12 juin à Fos-sur-Mer, ce sera la réunion de synthèse de la concertation, mais ce ne sera pas la fin de la concertation. Elle se termine le 20 juin, donc vous aurez jusqu'au 20 juin pour vous exprimer et continuer à contribuer sur le site. Voilà, je laisse la parole à Jacques pour le temps d'échange, si vous avez des questions sur les modalités. »

Jacques FINETTI, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Absolument, c'est le moment de poser des questions. Personne n'a de questions sur l'organisation de ce débat, ça paraît clair pour tout le monde ? C'est bien. Cela prouve que nous avons été efficaces dans notre présentation. Ah, une question. Tout à l'heure, a dit Madame, ce n'est pas sur l'organisation du débat, d'accord. »

Présentation du projet Rhône décarbonation

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Je vous propose de passer à la présentation du projet Rhône Décarbonation, avec un film d'un peu plus de trois minutes, et puis ensuite nous inviterons l'ensemble des porteurs de projets de Rhône décarbonation à nous rejoindre et ils seront là pour répondre à toutes vos questions. »

- Diffusion de la vidéo de présentation du projet -

Échanges avec le public

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Donc je vais inviter les porteurs de projets à me rejoindre en tribune s'il vous plaît, derrière les tables. Et puis, nous allons ouvrir la séquence de questions-réponses. Donc n'hésitez pas, je rappelle juste les règles du jeu. Si vous voulez poser une question, vous levez la main, on va vous passer le micro, vous vous présentez, vous posez votre question et on vous répondra. On peut peut-être prendre deux, trois questions dans la salle et puis ensuite on demandera aux maîtres d'ouvrage de vous répondre. Donc, est-ce qu'il y a des questions sur le projet ? Alors là, on parle vraiment du projet Rhône Décarbonation, donc est-ce que la présentation du projet a suscité des questionnements ? Est-ce que c'était clair ? Est-ce que vous voulez des compléments ? »

Valérie ROSSERO, Hôpital de Martigues : « Oui, bonjour à tous. Je m'appelle Valérie Rossero, je travaille sur l'hôpital de Martigues et je voulais savoir si ces lieux de stockage, ces plateformes en mer Méditerranée, auront à un moment donné, dans la durée, une limite maximum d'assimilation de ce CO₂ ? Est-ce que ce sont des plateformes qui auront une durée de 9 ans, 20 ans, 30 ans ? Voilà ma question. »

Jérôme SAMBUSSY, citoyen de Martigues : « J'ai lu dans les articles du *Monde* que les projets de décarbonation sont très consommateurs d'énergie au moment du captage, au moment du transport, au moment de la liquéfaction. Et je me posais la question du bilan global d'émission de CO₂ par rapport à la capacité de captage et je voulais savoir si c'est tenable, si c'est rentable, du point de vue du climat. Et la deuxième question : est-ce que ces projets-là ne vont pas avoir tendance à réduire notre volonté de moins émettre de CO₂ ? »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci. Donc, nous avons trois questions. Je vous propose que l'on y réponde. Donc la première question concerne le stockage géologique. Je vais laisser la parole à Christian DAUMARIE qui représente l'entreprise VICAT et je vous laisse vous présenter Christian. »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Bonjour à tous, donc Christian DAUMARIE, moi je représente la société VICAT, l'émetteur, avec la cimenterie de Montalieu. Alors sur les réserves, en termes de stockage, elles sont énormes, ça se compte plutôt en centaines d'années. Il y a encore beaucoup d'études à faire, mais ce n'est pas là que se situe la limite. Si on parle un peu plus de la réserve qui nous intéresse, nous, c'est celle d'ENI à Ravenne en Italie, qui est un ancien réservoir de gaz naturel qui a vraiment de grosses capacités. Donc ce n'est pas vraiment la problématique. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Est-ce que cela répond à votre question, Madame ? »

Valérie ROSSERO, Hôpital de Martigues : « Vous me parlez d'une centaine d'années, mais bon, à un moment donné, ça va être plein. »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Oui, oui, mais après des réserves, il y en a d'autres. Alors, il faut savoir que le CO2, une fois qu'il est dans le réservoir, avec la durée, il va avoir tendance à se reminéraliser donc il ne reste pas sous forme de gaz. »

Valérie ROSSERO, Hôpital de Martigues : « C'est très bien, mais j'ai bien peur que de nouvelles industries vont venir se stocker dans notre région par rapport à ce système. On en a déjà pas mal. Et est-ce que le fait qu'on ait ce système pour évacuer le CO2 ne risque pas d'augmenter le nombre d'industries, même si ce site est très bien ? »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Peut-être juste préciser les lieux de stockage, mais je vais laisser la parole à Elengy peut-être pour rebondir. »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Marie DEVILLERS, je suis cheffe de projet chez Elengy pour le projet Rhône Décarbonation. Au périmètre du terminal, nous allons réceptionner ce CO2 gazeux, nous allons le liquéfier pour le rendre 570 fois plus dense et que ce soit économiquement et écologiquement viable de le transporter sur navire vers des sites qui sont situés en pleine mer, plutôt en Méditerranée, mais on peut aussi envisager des sites en mer du Nord. C'est un stockage "offshore" et c'est un stockage géologique permanent, qui est à plus de 1000 mètres en dessous du plancher marin, dans une roche qui s'appelle une roche réservoir : c'est une roche poreuse qui va capter les molécules de CO2 injectées à haute pression en phase dense pour vraiment les rendre les plus petites possibles et pouvoir optimiser la capacité du stockage et son utilisation. Donc, une molécule de CO2 dans l'air et une molécule de CO2 injectée ne prennent pas la même place pour répondre aussi aux quantités qu'on pourra injecter. Et aujourd'hui, dans les projets qu'évoquait Christian, la première phase d'injection sur le projet ENI à Ravenne, c'est 4 millions de tonnes de CO2. Au périmètre de la cimenterie de VICAT, comme on l'a vu dans la vidéo, on parle de 1,2 million de tonnes par an. Ce n'est qu'une première phase et à terme on parle de dizaines de millions de tonnes en Méditerranée et comme le disait Christian, les réserves estimées sont de centaines de millions de tonnes. Donc, une fois que le CO2 est piégé, il reste dans le stockage géologique de façon permanente. Pour répondre aussi à votre question, l'enjeu du projet Rhône Décarbonation, on le verra, c'est à la fois d'offrir un exutoire au CO2, mais de permettre aussi l'émergence de son utilisation et tout ce qu'on va pouvoir faire pour favoriser son utilisation pour l'émergence de nouvelles filières. Ça va être discuté par la suite, ça va aussi permettre de faire émerger de nouvelles activités dans le territoire. Je fais un petit peu de "teasing" pour après. »

a supprimé: Donc nous, a

a supprimé: finalement,

a supprimé: à terme

a supprimé: Après, p

a supprimé: Et on verra, ç

a supprimé: Donc là, j

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci, alors nous avons deux autres questions, sur la consommation d'énergie liée au projet, donc je me tourne à nouveau vers VICAT, et sur la réduction des émissions (est-ce que le projet ne va pas permettre quand même la réduction des émissions ?) »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Oui, alors évidemment tout cela on le regarde en détail. Le bilan CO2 entre ce qu'on capte et ce qu'on consomme pour capter, transporter et stocker, c'est à peu près moins de 5%. C'est-à-dire que sur 100 CO2 que l'on va capter et stocker, il y en a 5 que l'on va utiliser pour effectuer le captage, le transport et le stockage. Une grande partie de ces 5% est liée au transport maritime. Mais bon, c'est guère que 5% et sur le transport maritime qui représente à peu près 4%, il y a encore pas mal de progrès à faire. Donc, cela va vraiment baisser. Et cela, c'est notamment grâce aux pipelines, puisque le Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire »

pipeline est existant et le transport sur les 300 km via le pipeline ne coûte pas de CO2, ça descend tout seul.

Et pour la deuxième question, il faut savoir que le captage du CO2 coûte le plus cher. Donc nous, en tant qu'industriels et en tant que cimentier, nous avons tout intérêt à limiter au maximum notre production de CO2. Et donc, c'est pour cela, et nous le faisons depuis longtemps, avant de s'engager dans du captage, nous faisons tout ce qu'il faut pour réduire au maximum. Et sur une cimenterie, vous avez en gros trois axes.

Le premier est l'optimisation de la cimenterie en termes de chaleur - on ne veut pas avoir de perte de chaleur donc on récupère toute la chaleur que l'on peut pour la réinjecter dans le processus de la cimenterie.

Le deuxième, ce sont les combustibles. Pour ceux qui ne savent pas, une cimenterie ça consiste à chauffer du calcaire et de l'argile très fort. On monte à 2000° et donc il y a un gros four, un gros tube, qui chauffe tout ça. On refait de la lave, c'est ça qui donne le clinker. Et donc il y a une demande de combustible importante. Classiquement c'était du gaz et du charbon, et maintenant on utilise des combustibles de substitution. C'est en fait tous les déchets qu'on ne peut pas recycler : comme ils ont une valeur calorifique, on s'en sert pour faire fonctionner le four. Donc c'est un exutoire pour recycler des éléments qu'on ne sait pas recycler et qu'on fait complètement disparaître avec ces très hautes températures.

Et le troisième, qui est presque le plus important. L'émission de CO2 d'une cimenterie, c'est 1/3 le combustible. En remplaçant les combustibles, il y a toujours des émissions de CO2, mais on n'a pas que du fossile, on a un peu de CO2 biomasse qui est émis. Une fois qu'on a tout mis en place, les 2/3 restant, c'est le calcaire qu'on chauffe. Le calcaire, quand on le chauffe, ça émet du CO2. Donc, dans les recettes du ciment, on travaille beaucoup pour réduire le niveau de calcaire et donc de clinker dont on a besoin dans le ciment. On doit être à 85% classiquement et puis on va descendre à 60, 70%. Ce sont des moyennes, parce qu'il y a plein de sortes de ciment. Donc il y a un gros travail qui est fait pour remplacer le calcaire, donc le clinker, tout en gardant la qualité du ciment. Et une fois que tout ça est fait, il reste le CO2 qu'on dit inévitable. Et celui-là, on n'a pas d'autre choix que d'aller le capter. Economiquement, notre « incentive » c'est de faire le reste avant de se lancer tout de suite sur de la capture car ça n'aurait pas de sens économiquement. Et puis après, de toute façon, il y a les réglementations qui sont en place, nous empêchant de le faire. »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Je pense que la réponse de Christian répond aussi aux 2 questions, et notamment à votre question, Monsieur, de volonté de moins émettre. La volonté de VICAT, c'est d'être la première cimenterie zéro carbone à horizon 2030 et donc pour se faire, et c'est vrai aussi pour d'autres industriels de la zone, il y a des émissions qu'il est possible d'abattre avec des alternatives - changement d'intrants ou changement d'énergie - et il y en a d'autres où le seul recours c'est de capter le CO2. C'est cela qu'adresse le projet Rhône décarbonation.

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci pour vos pour vos réponses. Y-a-t' il d'autres questions ? Donc il y a 2 mains qui se sont levées là. Oui et puis le Monsieur derrière ensuite. »

Benjamin R., citoyen de Martigues : « Bonsoir Benjamin R., citoyen de Martigues. Juste une question, je ne suis pas sûr que c'était très clair dans la vidéo, sur les montants des projets et qui finance quoi et comment c'est subventionné ? »

a supprimé: de

a supprimé: H

a supprimé: mais

a supprimé: pour ce faire donc,

a supprimé: ça

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Très bien. Est-ce qu'il y a une deuxième question ? Monsieur en noir juste derrière, dans la diagonale. »

Romain TROLLET, Fos-sur-Mer, secrétaire du syndicat CGT de l'entreprise LyondellBasell : « Bonjour, une question par rapport à Elengy, par rapport à la transformation du CO2. Les deux terminaux de Fos-sur-Mer, Tonkin et Cavaou, sont actuellement en discussion pour des mouvements de personnels. On leur avait proposé des mobilités un peu éloignées. Finalement, c'est des mobilités qui resteront locales. Est-ce que ces nouvelles activités sont déjà prises en compte dans l'avenir des 2 sites et l'avenir du site de Tonkin en particulier ?

Concernant les sites d'enfouissement offshore qui vont être mis en place en mer, où se trouveraient-ils par rapport à la côte ? Et ça me fait penser aux mises en place des éoliennes offshore d'il y a quelques années. Lors des concertations, on nous disait qu'il n'y aurait pas d'effet au niveau navigation, au niveau pêche, au niveau utilisation de la zone en mer. Ce n'est pas le cas finalement dans les faits. Donc voilà, qu'en est-il de ces plateformes d'enfouissement et de leur périmètre autour ? Merci. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci, on prend une 3e question de ce côté. On va vous passer un micro. »

Jean-François MAUFFREY, Conseiller municipal délégué à l'industrie et à l'environnement à la ville de Martigues : « Moi c'est une question par rapport à l'intégration de ce projet dans la dynamique industrialo-portuaire du Port. C'est-à-dire que là on nous présente un projet, on en a eu déjà plusieurs. Il y a eu plusieurs concertations, débats publics sur chacun des projets. Et en fait, ce qu'on ne voit pas émerger, c'est un schéma territoriale global. Donc quelque part, c'est pas une question pour vous en général, c'est une question pour l'État, mais en même temps ça pose problème parce que se multiplient des projets pas forcément en cohérence les uns avec les autres. Et là par exemple, je suis un peu étonné qu'on réfléchisse à de la capture profonde de CO2 et pas de la réutilisation directe dans un énorme système industrialo-portuaire qui pourrait le recycler potentiellement localement. Donc ma question porte sur une intégration industrielle d'un process qui pourrait être continu et vertueux et pas un énième projet supplémentaire dont on voit le sens. Voilà, évidemment capturer le CO2, avoir un pipeline, potentiellement drainer d'autres flux de CO2, ça a du sens, mais si c'est pour le stocker en roche profonde pour ensuite aller le reprendre pour éventuellement le réutiliser quand on aura un process, enfin excusez-moi, mais ça manque quand même de cohérence territoriale globale. Et moi je rejoins la question de tout à l'heure. On a vu ce qu'il en était pour les éoliennes en mer, ce n'était pas tellement les éoliennes en mer, mais quid de l'électricité pour les ramener à terre ? Et ça a généré d'énormes problématiques locales. Donc ce projet est ambitieux et extrêmement intelligent, intéressant, mais peu intégré dans une dynamique locale et en fait extrêmement prospectif. C'est difficile pour le citoyen que de se projeter dans quelque chose qui n'a pas de réalité. Alors les subventions sont pas toutes arrivées. Peut-être ce sera comme ça, mais peut-être ce sera différent. Donc c'est un peu compliqué de se positionner en tant que citoyen, voilà. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci. Alors on va répondre aux différentes questions. Donc la première question portait sur l'investissement du projet. Donc Christian DAUMARIE, s'il vous plaît. »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Alors des investissements, chaque maître d'ouvrage en a. Le gros des investissements se fait sur la cimenterie. Il y a à peu près entre 600 et 900 millions d'investissements à faire. Après, ce qu'il faut savoir, c'est que le CO2 reste la

propriété de l'émetteur jusqu'à ce qu'il soit, soit stocké définitivement, soit revendu comme vous disiez. Aujourd'hui, dans le projet Rhône décarbonation, l'objectif c'est d'aller le stocker. Je vous expliquerai pourquoi. Après, on fera le point sur l'utilisation. Donc nous VICAT, pour ce CO2, il faut qu'on paye le service de transport, que ce soit à SPSE pour le pipeline, Elengy pour la liquéfaction, aux maritimes pour les bateaux et à ENI pour aller le stocker dans le réservoir géologique.

La cimenterie de Montalieu, c'est la plus grande cimenterie de France. On a 1,2 million de tonnes de CO2 potentiel, donc c'est des gros volumes et donc ça permet aussi de générer des revenus relativement importants.

Les opérateurs de transport ont eux aussi des investissements à faire, qui sont de l'ordre de je crois de 200 millions, que ce soit SPSE ou Elengy. Au total c'est pour ça qu'on parle d'1 milliard à 1,5 milliard d'investissements entre tous les maîtres d'ouvrage VICAT, SPSE et Elengy.

Voilà un peu le modèle économique.

Comment on finance ça ? Bon évidemment il y a des financements propres de la part des entreprises, mais on a aussi des aides qui sont mis en place, que ce soit au niveau de la France ou au niveau de l'Europe. On a soumis par exemple 2 dossiers au niveau européen, pour Vicat pour avoir des aides, et SPSE et Elengy ont aussi soumis un dossier l'an dernier et ils ont eu un premier volet d'aide sur les études d'engineering à faire, qui montre aussi l'intérêt du projet.

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Est-ce que SPSE et Elengy veulent compléter ? »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Ça nous permet de rebondir aussi sur l'enjeu d'inscrire nos projets dans le territoire et de concevoir des projets de manière pérenne et réfléchie. En tant qu'opérateur d'infrastructures, c'est quelque chose qu'on a l'habitude de faire et qu'on fait régulièrement. On va le voir juste après. Avant de réfléchir à lancer la première phase sous le nom Rhône décarbonation, on a fait un appel au marché, de manière à recenser tous les besoins matures, parce qu'on a besoin aussi d'aligner les plannings des différents industriels et de nous opérateurs d'infrastructures, pour que la chaîne puisse émerger et soit viable. On va revenir dessus et on a réfléchi aussi à que faire de ce CO2 pour le valoriser avant d'imaginer la séquestration. On va revenir dessus dans le reste de la réunion.

On a candidaté avec SPSE à un fond qui s'appelle CEF-E pour « Connecting Europe Facilities for Energy ». C'est un fonds européen qui finance un certain nombre d'infrastructures, dont les infrastructures pour le transport et la liquéfaction de CO2. Aujourd'hui on est dans une phase d'étude de faisabilité et c'est pour financer la phase d'après, d'études d'ingénierie de base. Ce n'est pas pour financer les investissements, mais c'est vraiment un facilitateur, un accélérateur, pour nous aider aussi à avancer dans des projets d'infrastructures au service des territoires et pas que d'un seul émetteur, et de les concevoir de manière pérenne. »

Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales chez SPSE : « Ce qui peut paraître lourd, dans Rhône décarbonation, c'est qu'effectivement on parle de grandes sommes, on parle de projets sur des distances importantes, d'émetteurs. Or on initie une chaîne et c'est vraiment ça l'enjeu, c'est à dire qu'on démarre. Il y a déjà eu des manifestations d'intérêt, et il y a vraiment l'enjeu d'initier quelque chose de nouveau qui servira plus tard à d'autres émetteurs et d'autres utilisateurs.

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci, alors on avait une autre question également sur l'avenir des terminaux d'Elengy. Et ensuite, il y avait une question sur le stockage géologique, la réglementation. »

a supprimé: d'aligner les planètes,

a supprimé: ,

a supprimé: Et donc ça, ça a été fait.

a supprimé: Donc tout ça, o

a supprimé: Donc oui, o

a supprimé: Et a

a supprimé: ,

a supprimé: Donc c

a supprimé: quelque chose qui va

a supprimé: le gros des

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Alors sur l'avenir des terminaux, Elengy détient et opère 2 terminaux à Fos-sur-Mer, le terminal du Cavaou et le terminal du Tonkin. Le terminal du Tonkin étant le plus ancien des deux, il date de 1972. »

C'est un terminal qu'on a utilisé et qui a permis d'inscrire Elengy pour plus de 50 années dans le territoire. L'objectif de nos projets, c'est d'offrir une seconde vie à ce terminal et aux personnes qui y travaillent.

Donc pour répondre à la question des discussions, c'est vraiment dans notre ADN d'avoir des discussions fournies avec nos collaborateurs. Dans ce cadre-là, il a été proposé à tout collaborateur qui le souhaite de rester chez Elengy. Que ce soit sur l'activité existante ou sur les nouvelles activités, ça sera à leur choix et à notre charge d'offrir les parcours de formation adéquats. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci et sur le stockage du coup Christian, vous voulez bien donner quelques précisions ? »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Oui, alors sur les réservoirs, il faut bien comprendre qu'il y a un enjeu de timing. Aujourd'hui, avec l'urgence climatique et tel que ça a été défini dans la trajectoire, qu'elle soit européenne ou au niveau national, on ne peut pas attendre 50 ans pour s'y mettre. Donc il y a un enjeu de timing. Et aujourd'hui, les réservoirs qui existent pour stocker géologiquement du CO₂, sont principalement des anciens réservoirs d'hydrocarbures, donc c'est vers là qu'on se dirige. C'est pour ça qu'on parle d'ENI, le pétrolier à Raven, et qu'on parle de la mer du Nord où il y a plein de réservoirs. Parce qu'ils sont disponibles, on va vers eux. Evidemment, l'idéal, notamment économiquement, ce serait d'avoir des réservoirs à côté du site. Si on avait un réservoir sous la cimenterie, on ne s'embêterait pas aller le transporter et on irait le stocker sous la cimenterie. Mais pour aller caractériser un réservoir géologique qui n'est pas déjà identifié, il y en a pour 15 à 20 ans, donc c'est long.

Pour aller injecter le CO₂, comme expliqué, c'est à minimum 1000 mètres de profondeur pour avoir la bonne pression. Les réservoirs pétroliers, ça peut être 5000, 6000, 8000 mètres, etc.

Pour aller injecter et stocker le CO₂, ça on sait faire. Les pétroliers font ça depuis des dizaines d'années, ils savent complètement injecter du CO₂ comme il faut. Après ce qu'il faut c'est caractériser le réservoir pour s'assurer de son volume et qu'il est étanche, et tout ça est long. Donc c'est pour ça qu'aujourd'hui on va sur ces réservoirs qui existent. Ils ne sont pas au large de Marseille. Il y a celui d'ENI qui est au large de Raven. Mais c'est vrai qu'après la France et puis toute l'Europe cherchent aussi d'autres réservoirs. Je ne sais pas si on en a un au large de Marseille, on verra ça c'est une 2^e étape.

Il y a vraiment cet enjeu de planning qui est très important et c'est pour ça qu'aujourd'hui on est vraiment parti sur le stockage et on verra l'utilisation du CO₂. C'est un deuxième temps.

Pierre SCHMIDER, Responsable Développement chez SPSE : « Peut-être ce qu'il faut préciser c'est que ce sont bien des circuits séparés. C'est-à-dire qu'il y a eu une question qui était, « si on va stocker le CO₂ pour le ressortir après » : ce qui est stocké dans les stockages géologiques reste stocké de façon définitive et les circuits pour utiliser le CO₂ seront des connexions qui seront le long du pipeline pour alimenter certains sites utilisateurs et ça sera avant la séquence enfouissement. Le CO₂ stocké, l'est de façon définitive dans les stockages géologiques. C'est le même système que le gaz naturel qui a été stocké pendant des millions d'années avant qu'on aille le chercher. Le CO₂, une fois qu'il est injecté, il reste de façon définitive dans la roche réservoir, donc il n'est pas question de le ressortir après. C'est celui qu'on livre, sur la route du pipeline qui peut être utilisé. »

Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire » »

a supprimé: donc

a supprimé: on

a supprimé: a

a supprimé: c

a supprimé: On a aussi un terminal sur la façade Atlantique, à Montoir-de-Bretagne, c'est le plus ancien des terminaux d'Elengy, il date de 1972

a supprimé: Et l

a supprimé: remis

a supprimé: utilise

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « On va vous apporter un micro parce qu'on ne vous entend pas, mais effectivement il y avait une question sur la distance des côtes ».

Romain TROLLET, Fos-sur-Mer, secrétaire du syndicat CGT de l'entreprise LyondellBasell : « La question portait surtout sur l'emprise sur le domaine maritime de ces domaines d'enfouissement de CO2, savoir si vous repreniez les plateformes, justement d'extraction de pétrole, ou si jamais il y avait une nouvelle plateforme qui était mise et l'emprise maritime qui était qui en découlait. »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « En fait, on reprend l'installation telle qu'elle est, et notamment ce qui coûte cher dans une installation pétrolière, à savoir les puits de forage. On reprend ces puits pour injecter le CO2. On ne va pas reforer. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « On avait organisé un webinaire spécifique sur le stockage géologique en avril et il y a des experts qui étaient là, notamment le BRGM qui avait fait une présentation. Donc tout ça vous pouvez le retrouver sur le site Internet : le webinaire et puis également les slides qui ont été présentées, si ça vous intéresse d'approfondir. »

Une participante : « Excusez-moi, voilà, actuellement, nous avons beaucoup de navigation sur la région de Fos, enfin toute la Méditerranée, au niveau commerce, au niveau pétrochimie, le pétrole, les cargos... Et je voulais savoir, est-ce que l'augmentation de la navigation par rapport à ce stockage de CO2 en mer Méditerranée a été mesurée ? parce qu'on a déjà quand même pas mal de pétrolier en mer, des cargos, des conteneurs, enfin ça circule déjà pas mal. Je pense qu'il y a un impact environnemental, ça c'est une évidence. Et là, est-ce que vous avez mesuré ? Est-ce que vous avez mesuré l'augmentation de ces bateaux qui vont stocker pour emmener sur les plateformes de stockage ? Est-ce qu'il va y avoir une recrudescence de ces gros bateaux sur notre littoral, à Fos-sur-Mer où des gens se baignent, des gens qui vivent autour ? Merci. »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Quand le CO2 arrive au site Elengy, il est liquéfié pour le rendre 570 fois plus dense, donc il occupe moins de volume mais il faut quand même le charger sur navire et on estime, pour les 1,2 millions de tonnes qui seront captées sur la cimenterie Vicat de Montalieu, entre 50 à 70 navires par an. C'est moins que l'activité du terminal de Cavaou, mais oui, il y aura une activité maritime qui va être accrue sur le quai du Tonkin. Peut-être ce qu'on peut préciser, on est sur une transition de site, une transformation de site et donc les nouvelles activités que porte Elengy et notamment la liquéfaction du CO2, vont remplacer une activité qui va s'arrêter sur le site du Tonkin puisque Elengy a décidé de ne pas recommercialiser les capacités GNL du site de Fos-Tonkin post-2028. Donc ce sont des bateaux qui vont venir à la place des bateaux qui aujourd'hui venaient importer du GNL. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Très bien merci. Et du coup on avait une question sur la coordination des projets et sur le schéma de territoire. Alors peut-être que le GPMM veut s'exprimer sur ce sujet et puis ensuite la CPDP. »

Rémi COSTANTINO, Directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Marseille : « Bonsoir Rémi COSTANTINO, Directeur général adjoint du Grand Port Maritime de Marseille. Je voulais juste

a supprimé: Sur l'augmentation du trafic maritime, q

a supprimé: , c'est que l'on disait et c'était soulevé par Monsieur :...

a supprimé: c'est

apporter un chiffre. D'abord sur la question du nombre d'escales pour Madame, il y a 4500 escales à peu près par an dans le Port de Fos, donc ça vous donne un ordre de grandeur. Et 60 navires nécessaires pour exporter le CO2 qui vont substituer des navires d'import du GNL, à peu près avec un solde nul ou peut-être même négatif à comparer aux 4500 escales. Ce qu'on constate aujourd'hui, c'est que les navires sont plutôt plus grands. Même quand les tonnages augmentent, on a plutôt autant de navires ou moins, mais des navires plus grands.

Sur la coordination, je voulais peut-être rebondir sur la logique de « hub » et ce que nous propose le projet Rhône Décarbonation, c'est bien d'avoir une espèce d'autoroute de CO2 qui va passer à Fos-sur-Mer. Et tout le monde aime bien avoir un échangeur d'autoroute à côté de chez lui et pas simplement une autoroute qui passe, parce qu'il y a des avantages associés aux éventuelles nuisances. Et le projet, et ça, ça va être évoqué je pense et approfondi après, assure une irrigation en CO2 vert, donc en CO2 réutilisable pour des industriels du territoire. Je crois qu'il y en a un certain nombre dans la salle qui pourront s'exprimer, mais deux choses d'abord. Nous avons la chance d'avoir des infrastructures qui nous permettent d'être d'avoir cette bretelle d'autoroute. Ce sont finalement les zones de stockage, les dépôts de SPSE en l'occurrence, et les terminaux méthaniers en l'occurrence, donc ces infrastructures qui sont acquises de l'histoire et qui aujourd'hui vont être converties dans des nouvelles technologies et permettent de créer de la valeur locale avec cette logique de flux. La deuxième chose, c'est que ce n'est pas une activité régulée. Tout cela s'inscrit dans une vision de territoire, une vocation globale et c'est l'objet d'ailleurs du débat, mais ce n'est pas l'État qui décide ou le Port qui décide ce qui va marcher. Il faut des acteurs économiques qui ont le courage de se lancer dans les grands projets. Et notre travail en tant qu'acteurs territoriaux, et la commune de Martigues fait partie de cette grande dynamique territoriale, c'est d'arriver à accompagner au mieux ces projets, d'avoir une vision, d'essayer d'être aussi stratégique et structuré que possible dans la vision, mais à la fin surtout, de rendre des projets qui émergent seuls possibles avec un écosystème territorial. Je voulais juste donc mentionner la démarche SYRIUS portée par l'association PIICTO depuis un certain nombre d'années sur notre territoire et qui essaie de se poser cette question de l'articulation globale des briques qui existent, des briques qui vont apparaître, des briques qui vont rester nécessaires et pour lesquelles il faut qu'on soit vigilant de les avoir. Pour que l'ensemble du système fonctionne bien, se décarbone rapidement, maintienne les emplois, en crée de nouveaux et crée de la valeur sur le territoire. Donc ce ne sont pas forcément les acteurs institutionnels eux-mêmes, mais ce sont les industriels qui se parlent et qui parlent aux acteurs institutionnels pour être certains de dégager cette valeur et d'apporter cette cohérence territoriale que vous appelez de vos vœux dans votre question.

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci. Moi, je voulais juste compléter pour dire qu'effectivement le débat territorial est une occasion pour mettre dans le même temps de dialogue les différentes entreprises qui sont susceptibles de participer à cette cohérence. C'est vrai que c'est une petite touche. Et l'ensemble de ce débat a été organisé autour de cette vocation, qui est plutôt un point d'arrivée qu'un point de départ, et la construction de cette vocation, elle se fait aussi dans le dialogue avec les uns et les autres, les institutions, les entreprises comme vous le dites, mais aussi les citoyens et les habitants qui sont aussi amenés à participer à cette cohérence. Et donc je pense que c'est un ensemble de touches, un ensemble d'éléments qui concourent à essayer de mettre un peu en cohérence ces différentes activités, même s'il n'y a pas de planification qui tombe du haut et qui ne serait pas forcément en lien avec les aspirations de tous les acteurs du territoire. »

Jean-Michel FOURNIAU, garant de la concertation préalable sur le projet Rhône Décarbonation : « C'est bien de relever les questions, y compris pour des réunions du débat futur

Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire »

par exemple sur la gouvernance ou sur ces sujets-là. Il y a eu des questions sur l'emploi qui sont abordées aujourd'hui, mais également dans d'autres réunions, donc ces différents sujets et les questions soulevées sont abordées en questionnant justement ce qui existe à la fois en termes de projet, d'effets cumulés de ces projets sur les différents sujets et d'actions collectives ou non, mais cela reste ouvert bien entendu à la présentation. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci, donc je vous propose de prendre la dernière question du Monsieur qui attend depuis tout à l'heure et on passera ensuite à la séquence 2 de notre réunion. »

Bernard VIGNAL, citoyen de Martigues : « Merci. Je voulais revenir sur la question du stockage. Les ONG italiennes de Ravenne ne sont pas aussi rassurantes que ce que vous exprimez là. Elles pensent que les couches géologiques qui sont visées ne sont pas aussi stables et le procédé de stockage n'est pas aussi fiable que ce qu'on voudrait le faire dire. D'autre part, malgré tout, le retour d'expérience sur ce procédé est insuffisant. Que se passerait-il s'il y avait des mouvements de terrain, et ce n'est pas exclu lorsqu'on décomprime et on recomprime une poche ? Et donc avec des fuites massives de CO₂ ? Donc les ONG italiennes de Ravenne sont très, très opposées à ce stockage à cet endroit.

D'autre part, en faisant des recherches, je me suis rendu compte que l'on a annoncé des distances maximales de transport en bateau au-delà desquelles ce n'est plus rentable, par exemple 200 km. Est-ce que c'est vrai ? Est-ce que c'est faux ?

Et enfin donc, toujours sur la question du transport, nous ne disposons pas aujourd'hui en 2025 de bateaux, il n'y en aurait qu'un qui serait susceptible de transporter du CO₂, donc ça veut dire qu'il va falloir en construire pas mal. Est-ce que cela a été comptabilisé dans le budget global de ce procédé de capture et séquestration de carbone ? Parce que déjà, rien que ce que vous avez exposé là, c'est entre un milliard et un milliard et demi. Il va falloir ajouter les bateaux. Un milliard, un milliard et demi, c'est à peu près la maille de ce que l'on voit, des projets que je suis, qu'on peut voir ici en CNDP sur la zone de Fos. Je n'ai pas dit la manne, mais la maille financière. Est-ce qu'il n'y aurait pas une réflexion aussi, puisqu'on parle de globalité, sur l'affectation de ces financements dans un souci plutôt de sobriété, peut-être moins de béton et plus de verdure ? »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci, alors peut-être VICAT sur la fiabilité du stockage et puis Elengy sur les navires. »

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Alors bon, sur la fiabilité, il faut écouter tous les avis et puis je dirais après il faut s'en référer aux experts. Donc moi, je ne vais pas vous démontrer la fiabilité du stockage, je ne suis pas du tout un expert, mais il y a quand même un certain nombre d'experts, ils se sont exprimés pendant le webinaire, mais oui, il y a des ONG qui ont de bons points importants, il faut les regarder. Et puis bon, s'en référer je dirais aux experts. »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Sur le stockage, ce qu'on peut ajouter, c'est que le BRGM était intervenu pendant notre webinaire et avait justement soulevé que les procédures pour obtenir les permis d'exploiter ces stockages géologiques permanents, elles étaient longues, elles étaient très regardées par les États. Puisque c'est de la responsabilité des États membres qui acceptent des concessions auprès d'opérateurs. Et il y a à la fois des inspections, des « monitorings », donc ce sont des choses qui vont être dûment regardées avant de pouvoir valider la mise en service des stockages. Sur la partie navire, vous avez raison. Aujourd'hui, les navires qui sont en service, transitent en mer du Nord, entre la Norvège et la mer du Nord pour injecter et transporter le CO₂ liquéfié depuis la Norvège, c'est la

Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire »

a supprimé: Peut-être s

a supprimé: , ils

a supprimé: et ce sont les premières chaînes

a supprimé: donc

toute première chaîne opérationnelle en Europe. On parle de navires de 6000, 6500 mètres cubes, donc ce sont des relativement petits navires et aujourd'hui les premières commandes projetées de navires pour le transport de ce CO2 liquide tablent plutôt sur 15 000 à 20 000 mètres cubes et ce sont des carnets de commandes qui commencent à se remplir. Donc, ce sont effectivement les opérateurs de transport maritime qui vont être une des briques que va souscrire Vicat sur la contractualisation de la chaîne qui vont investir dans cette partie-là. »

a supprimé: la communauté, on va dire, savante, et

a supprimé: va

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Et peut-être pour répondre à la dernière partie de votre question sur l'utilisation du ciment et donc du béton. Alors oui, de toute façon, tout est en place pour essayer de limiter l'utilisation de nouvelles constructions et tout cela. Il y a l'ADEME qui a fait des scénarios. Aujourd'hui en France, on consomme à peu près un peu moins de 20 millions de tonnes de ciment par an. Le scénario classique, c'est que cela reste comme cela, on n'a pas besoin d'en consommer plus. Dans le scénario où on a vraiment de la décroissance, c'est-à-dire qu'on ne ferait plus de routes, on ne construirait plus de logements - c'est-à-dire que si je prends l'exemple pour les logements, eh bien on prend tous les logements qui existent et puis ceux qui en ont deux, on leur prend pour loger le reste de la population, c'est vraiment un scénario qui se veut extrême - même dans ce scénario, avec l'entretien de ce qui existe, les infrastructures publiques, on consomme quand même 10 millions de tonnes de ciment par an. On réduit de moitié, mais il en reste quand même 10 millions de tonnes. Et la problématique du béton et du ciment, c'est une problématique de très grosse quantité. Il faut savoir que dans le monde, c'est le deuxième produit le plus consommé après l'eau. Alors l'eau, on peut comprendre, on a tous besoin, mais le deuxième produit le plus consommé dans le monde, c'est le ciment et le béton. Donc, il faut raisonner en ayant en tête cette problématique de volume et de quantité que nous, en tant qu'habitants de la planète, on utilise. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci, alors ce que je vous propose, c'est qu'on passe à la deuxième séquence, à la suite de la réunion parce que le temps passe. Mais les porteurs de projet Rhône Décarbonation sont toujours là et ils ont prévu de revenir sur certains points du projet. Donc vous allez pouvoir continuer à poser vos questions. Donc je laisse la parole à Corinne.

Thématique 1 – L'intégration dans l'économie locale

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci beaucoup. Donc, effectivement, on avait pensé à mettre un peu en évidence les synergies possibles, en tout cas autour à la fois de la décarbonation de la ZIP et du stockage de CO2 et la place de ce stockage dans la stratégie locale. Et donc, on a demandé à Madame CARSANA de Petroineos de nous présenter cette stratégie. Dans un deuxième temps, on verra les usages locaux potentiels avec une présentation de François GUILLERMET et une présentation de Jérôme GIRAUD pour le projet NeoCarb qui sont des usages potentiels et qui relèvent de stratégies différentes et qui ne sont, on l'a rappelé, ni des engagements, ni des choses qui sont déjà faites. On est dans qu'est-ce qui est important pour chacune des entreprises. Et en dernier point, on aura une présentation de la réutilisation des infrastructures existantes notamment par Elengy et SPSE. Donc, ces trois temps avec deux présentations *grosso modo* à chaque fois. Merci d'être là, je vous redemanderai de vous présenter éventuellement à chaque fois. »

Séquence 1 : La décarbonation dans la ZIP et le stockage géologique de CO2

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Aujourd'hui, dans le cadre de ce débat territorial, on vous présente l'un des projets, Rhône Décarbonation, mais qui est une amorce en fait, qui est une première phase d'une chaîne plus large qui s'appelle Rhône CO2 et qui vise à créer un réseau d'infrastructures ouvertes aux tiers, ouvertes aux industriels qui en auront besoin pour la valorisation et la séquestration du CO2 le long de la vallée du Rhône. Donc, on parle de 300 km le long de la vallée du Rhône jusqu'à la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Et alors, comment est née cette initiative Rhône CO2 ? Elengy, que je représente, et SPSE, nous sommes des opérateurs d'infrastructures qui sommes vraiment attachés à un modèle d'infrastructure ouverte aux tiers. Par exemple sur le GNL, on fait ce qu'on appelle des « open seasons » ou des « appels à manifestation d'intérêt », pour commercialiser nos capacités GNL. Donc, ce sont des choses qu'on a pu essayer et qui ont démontré leur efficacité, notamment pour permettre de faire émerger les besoins matures, avec une approche qui est non discriminatoire. Donc tous les industriels se raccordant aux infrastructures sont les bienvenus. Et dans ce cadre-là, Vicat, avec un projet de captage de 1,2 millions de tonnes à la cimenterie de Montalieu, a créé les conditions pour faire émerger un projet et pour que SPSE et Elengy lancions cet appel à manifestation d'intérêt qui s'est déroulé en juin de l'année dernière. Je vais laisser la parole à Laure pour vous parler des résultats. »

Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales chez SPSE : « Merci Marie. Donc, c'est une date anniversaire parce que nous avons lancé l'AMI le 3 juin 2024. Nous sommes aujourd'hui le 3 juin 2025 et effectivement ça a été un succès. Il y a 15 sociétés qui se sont manifestées pour être intéressées par cette chaîne qui se mettait en place. Les calendriers faisant, chaque entité a forcément sa stratégie de décarbonation. Nous, l'enjeu du lancement de la chaîne, c'était d'être prêt en 2030-2035 et donc là, six structures se sont engagées concrètement à nos côtés pour ce calendrier d'échéance 2030-2035 et là c'est un volume important qui est concerné puisqu'on arrive à 2,7 millions de tonnes envisagées. On prend encore quelques précautions parce que c'était l'année dernière, et les structures se sont exprimées l'année dernière en l'état de leur stratégie de décarbonation. Depuis, on sait qu'il y a de nouvelles structures qui se rapprochent de nous et qui intègrent ce projet dans leur stratégie. Donc effectivement nous avons été très heureux de pouvoir avoir six partenaires privilégiés. Vicat, ce sont eux les plus près à lancer leur projet, qui fait l'objet de la concertation d'aujourd'hui sur Rhône Décarbonation. Mais nous avons également Lafarge, Heidelberg, nous avons Fibre Excellence qui est un papetier, les autres des cimentiers, vous vous en doutez. On a aussi H2V qui est présent ici, qui a changé de nom sur son projet, mais je le laisserai en parler directement. Et nous avons également Petroineos qui est à côté. Voilà donc en fait c'est un vrai succès. On voit que c'est l'émergence d'une chaîne et ce qu'il faut souligner, c'est qu'il y a des émetteurs, mais aussi, et c'est vraiment l'ambition du lancement de cette chaîne, c'est de pouvoir faire émerger des projets d'utilisation. Et donc là nous avons un partenaire qui s'est manifesté qui est intéressé pour l'échéance fixée de 2030-2035 en utilisation, nous sommes certains et nous sommes convaincus que d'autres projets vont venir et c'est bien tout l'enjeu. L'idée de capter le CO2 n'est pas forcément d'aller le stocker, mais de le réutiliser. Ça devient une ressource en fait quelque part, et c'est bien toute l'ambition de ce projet. Donc les échéances principales : 2023-2024, on est dans les études techniques préliminaires ; 2025-2026, nous lançons les études techniques de détail pour une décision d'investissement en 2027 qui amènera des réalisations de travaux et de chantiers en 2027-2030 ; démarrage de la chaîne en 2030. Vous comprenez que c'est un gros travail de coordination. Nous devons tous être prêts en même temps parce que si Vicat capture et que le transport n'est pas prêt, ou la liquéfaction n'est pas prête, ça n'a pas de sens. Donc c'est vraiment un enjeu de coordination et l'AMI c'est le lancement. Voilà et Rhône Décarbonation, c'est la première étape de lancement. »

a supprimé: , donc ouvertes

a supprimé: Eh bien,

a supprimé: montrent

a supprimé: nettement plus

a supprimé: c'est

a supprimé: qui ont pu s'

a supprimé: er

a supprimé: d'

a supprimé: 1

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : Merci beaucoup donc. On va passer la parole à Madame CARSANA de Petroineos sur la stratégie de stockage géologique.

Chloé CARSANA, Directrice énergie, Petroineos Lavéra : « Alors je vais vous présenter rapidement qui nous sommes, quelle est notre stratégie de décarbonation et en quoi le projet Rhône CO2 est une opportunité pour nous. La raffinerie Petroineos est située sur la plateforme pétrochimique de Lavéra. La plateforme emploie un peu plus de 2000 collaborateurs, plus 1000 sous-traitants. Ça fait un site industriel quand même d'une taille respectable. La raffinerie « process » environ 10 millions de tonnes de brut par an pour la palette classique des carburants. Beaucoup d'investissements ont été réalisés sur la raffinerie sur la dernière décennie et aujourd'hui, c'est une raffinerie qui est plutôt performante, fiable et surtout plus respectueuse de son environnement. Mais aujourd'hui ça ne suffit pas. L'urgence climatique nous pousse à aller plus vite, plus loin, à lancer notre transition écologique et surtout à réduire très rapidement nos émissions de gaz à effet de serre. Pour répondre à cette urgence, nous avons mis en place un plan de décarbonation qui vise à réduire nos émissions de CO2 de minimum 30 % à l'horizon 2035. Ce qui est un objectif en ligne avec les objectifs fixés par la Commission européenne et par la France. Ce plan de décarbonation, il s'appuie sur quatre leviers. L'efficacité énergétique, c'est le premier levier que nous allons mettre en œuvre parce que c'est le plus accessible techniquement et opérationnellement. Le deuxième levier, c'est l'électrification. L'électrification, c'est un petit peu plus compliqué parce que ce levier fait appel à des technologies nouvelles qu'il faut intégrer dans nos unités, dans nos équipements. Ceci dit, le potentiel est quand même important sur ce levier. Le troisième levier, c'est le remplacement de l'hydrogène fossile consommé par la raffinerie qui émet quand même pas mal de CO2 par de l'hydrogène renouvelable ou de l'hydrogène bas carbone qui lui est beaucoup plus pauvre en émission de CO2. Une fois qu'on a activé ces trois leviers pour réduire les émissions de CO2 résiduelles qui nous restent à abattre, il nous reste un levier, c'est la capture et le stockage de carbone. La CCS. Alors, comme son nom l'indique, la CCS nécessite une installation de capture qui est souvent coûteuse et puis une infrastructure d'export, de transport et de stockage de CO2. Alors, un petit atout de notre raffinerie, c'est que, historiquement, par le jeu des procédés qui ont été mis en œuvre, 10 % de nos émissions de CO2 sont aujourd'hui déjà captées, quasi pures et prêtes à être exportées, moyennant des investissements qui restent modérés. Donc, c'est le petit point bleu qui devrait apparaître sur la carte. C'est le point d'émission, vous le voyez apparaître en bas à droite sur la carte. Donc, on a cette installation de capture, ce CO2 qui est déjà capté, prêt à être exporté et la bretelle de notre autoroute du CO2 en rouge en haut sur la carte qui est un des « pipes » SPSE qui fait partie du projet Rhône CO2 qui est destiné à être converti en CO2 en connexion avec le « hub ». Vous voyez la flèche qui part vers le « hub » de Fos. Pour connecter notre point d'émission avec le point de connexion en bleu au « pipe » SPSE, il faut mettre en œuvre à peu près 2 km de « pipe ». 2 km, c'est vraiment très, très peu pour un « pipe », ce qui rend ce projet de raccordement relativement simple et rapide à mettre en œuvre. Pour nous, le projet Rhône CO2 c'est une vraie opportunité parce que c'est ce qui va nous permettre d'activer ce dernier levier, la CCS, qui va nous permettre de réduire nos émissions de 10 % et au final d'atteindre notre objectif de décarbonation »

Séquence 2 : Les usages locaux potentiels du CO2

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci beaucoup. Donc là c'était finalement autour de comment on peut récupérer le CO2 pour le stocker. Le deuxième temps qu'on a voulu explorer était la réutilisation de ce CO2 à l'échelle de la ZIP. Et là, on a deux stratégies différentes, l'une présentée par H2V, Monsieur GUILLERMET, et l'autre par NeoCarb que je remercie beaucoup d'être là pour présenter

finalement deux projets différents mais qui ont des connexions toujours potentielles. Sur cette question donc je laisse la parole à Monsieur GUILLERMET.

François GUILLERMET, Directeur de projets développement : « Oui merci donc, comme l'a indiqué Laure, le projet s'appelle dorénavant H4 Marseille-Fos et non plus H2V, parce qu'on a un nouveau partenaire qui s'appelle Hy2gen qui nous a rejoint. Donc voilà désormais ce projet H4 Marseille-Fos. Donc je suis directeur du projet, je vais vous parler en trois minutes de pourquoi le CO2 est important dans notre activité.

Les carburants de synthèse, pourquoi donc ? C'est assez simple en fait de répondre à cette question. Après cela, on verra que c'est plus compliqué à mettre en œuvre. C'est tout simplement pour répondre donc aux défis de la décarbonation du transport longue distance. On a certains usages particuliers qui nécessitent vraiment des carburants de synthèse pour se décarboner. Lors de précédentes réunions du débat public, on a eu la question « est-ce que les carburants de synthèse sont vraiment un bon usage de l'hydrogène ? ». Oui, pour ces usages-là, c'en est un, parce qu'il n'y a pas vraiment d'alternative. On pourra répondre à des questions plus en détail si vous le voulez.

Deuxième point, est-ce que c'est mature ? Deux aspects : il y a la question de la maturité technologique, et la question de la maturité du « business model ». Donc sur la question de la maturité du « business model », la réponse est oui. Pourquoi ? Là encore, la réponse est assez simple, il y a une réglementation qui a été mise en place au niveau européen, qui existe, et qui va s'appliquer à partir du 1er janvier 2030 : pour l'aviation, c'est l'incorporation des carburants de synthèse. Donc à partir de 2030, tous les avions partant d'Europe avec des vols intra-européens et puis même des vols à destination de pays étrangers, devront incorporer des carburants de synthèse à hauteur de 1,2 % dans un premier temps, puis après ça va augmenter par palier de 5 ans. Pour le maritime, il y a aussi des obligations qui sont un peu plus compliquées à appréhender. Globalement, on pense que vers 2035, les carburants de synthèse seront aussi des vecteurs essentiels de la décarbonation du maritime. Donc voilà pour la question du « business model ». Oui, j'ai oublié que derrière il y a des sujets de pénalités qui sont très dissuasifs pour les opérateurs qui ne se plieront pas à ces obligations. Donc ça crée un « business model » qui est là sur les questions de maturité technologique. Les technologies elles existent donc ensuite la question c'est la mise en place sur des projets comme le nôtre. Comment ça va marcher ? Donc aujourd'hui, nous sur notre projet, on a choisi un process qui s'appelle le « méthanol to jet ». Donc il y a trois étapes : production d'hydrogène par électrolyse de l'eau, ensuite production de méthanol et c'est là que vient en fait l'adjonction de CO2 pour la production du méthanol donc le e-méthanol et ensuite il y a une troisième étape c'est la production de e-kérosène pour la production de kérosène qui serait utilisable directement dans les avions. Et ce qui est aussi également important à avoir en tête, c'est la réglementation qui encore une fois est assez claire. Et je pense que ça reboucle avec la discussion de tout à l'heure, jusqu'au 31 décembre 2040, on a la possibilité pour les carburants de synthèse d'utiliser du CO2 fossile. À partir de 2041, ça n'est plus possible, donc on est obligé d'utiliser du CO2 qu'on appelle biogénique, c'est-à-dire issu du cycle court du carbone, la biomasse, et cetera. La logique c'est quoi ? C'est qu'en fait tout le CO2 fossile qui provient de ressources fossiles, eh bien il doit retourner dans les réservoirs géologiques. En fait, l'exutoire qui a été favorisé dans la réglementation européenne, c'est le stockage. En revanche, tout ce qui est le CO2 biogénique a vocation à être réutilisé notamment pour produire du carburant de synthèse. Et c'est là qu'on voit qu'il y a une véritable complémentarité entre un projet de stockage et un projet d'utilisation, puisque en fait une grande partie des industriels auront de plus en plus une fraction de biogénique, une fraction de fossile. Donc la logique, c'est celle-là : on va utiliser le CO2 biogénique pour produire du carburant de synthèse et on va stocker le CO2 fossile.

Donc ensuite, pourquoi on a souhaité participer au projet Rhône CO2 ? Eh bien, alors tout simplement pour avoir accès à des sources de CO2 qui sont diversifiées incluant du CO2 biogénique. Le transport par canalisation permet de réduire les impacts en termes de trafic. Ça, c'était un des sujets qui avait été mentionné lors de la concertation de notre projet. Le transport par canalisation permet de réduire cet impact puisque c'est sans impact sur le trafic. Aussi, ça améliore aussi la robustesse opérationnelle de la production puisqu'on a un approvisionnement en continu. Puis, dernier point, on peut envisager des mutualisations d'infrastructures possibles sur le stockage de CO2, la purification. Et c'est pour ça qu'on a décidé de participer. »

Jérôme GIRAUD, Directeur délégué du projet NeoCarb : « Jérôme Giraud, je suis le directeur délégué du projet NeoCarb qui est porté par Elyse Energy et comme ça n'a pas été assez dit en fait on a quasiment le même projet. Je vais commencer par ça. Ce n'est pas inquiétant. Au contraire, il y a un siècle, on a fait quatre raffineries dans la zone de Fos et on a fonctionné avec. Il y en a d'autres qui se sont déployées ailleurs sur le territoire d'ailleurs le long de la vallée du Rhône, parce que dans ce modèle-là du siècle dernier, il a fallu l'émergence d'une filière dans son entièreté. Et une filière ne naît pas d'un opérateur et d'une seule unité, elle se nourrit de plusieurs opérateurs qui ont la même vision en même temps, qui la déploient avec leur singularité, c'est certain, mais l'axe stratégique, c'est le même et on a les mêmes fondements, on a les mêmes piliers. Il ne faut jamais nous opposer. Il faudra toujours faire en sorte que non seulement nous puissions sortir ensemble et que sans doute d'autres opérateurs dans des registres différents. Et on sait qu'il y a d'autres projets sur le territoire dans le domaine des biocarburants qui sont en train d'émerger. Il faudra aussi les encourager. Il y a des raffineries qui s'y mettent, qui se transforment aussi. Il faudra encourager leur développement. C'est par là que ça passe. »

Le projet NeoCarb est situé en plein cœur de la zone de Fos. Alors pour ceux qui connaissent un petit peu la zone, on est au nord du site historique d'Ascometal devenu Marcegaglia, sur une emprise foncière de 51 hectares sur laquelle on va déployer une plateforme industrialo-portuaire de production de molécules bas carbone. Comme cela a été dit, on va d'abord produire de l'hydrogène en s'appuyant sur le réseau électrique avec de l'électricité bas carbone pour avoir de l'hydrogène bas carbone. On va utiliser du CO2 pour en faire la synthèse et faire du méthanol de synthèse dans un premier temps dont une partie viendra alimenter les besoins en carburant de synthèse pour le maritime, une autre partie viendra alimenter là aussi une brique dite « méthanol to jet » qui va transformer ce méthanol en kérosène de synthèse qui lui-même ne sera qu'un additif et sera « blendé », mélangé dans des installations chez des stockistes pour venir ensuite alimenter les aéroports. Ça, c'est le projet dans ses fondements, et là aussi on est très proche les uns des autres. Ce qu'on peut dire sur ses impacts et ses liens avec le CO2, un projet comme celui-là, il a deux liens je dirais sur ce qu'il apporte en termes d'évolution favorable sur la décarbonation, d'abord sur les usages que l'on vise, que ce soit l'utilisation du SAF pour l'aviation, ou que ce soit pour le maritime, les bateaux, les ferries en l'occurrence qui quand ils font un Corse-continent de manière pluriquotidienne aujourd'hui émettent du CO2, des NOx et SOx (dioxyde de soufre, dioxyde d'azote) qui sont surveillés à juste titre par ATMOSUD. En utilisant du e-méthanol versus du carburant classique, vous avez un abattement de 70 à 80 % du CO2 sur ces navires et vous gomez la quasi-totalité des dioxydes de soufre et des dioxydes d'azote qui sont émis lors de la combustion des moteurs qui alimentent ces navires. Donc l'impact, il est indéniable. Si on prend quelques chiffres, alors ça reste modeste par rapport à tout ce qui a été annoncé tout à l'heure. Nous, on va consommer 160 000 tonnes de CO2 par an en phase initiale et abattre 350 000 tonnes derrière. Sur les usages dans notre phase initiale à échéance 2030 et sur une 2e phase à 2035, on va passer à 260 000 tonnes de CO2 consommées et 500 000 tonnes à peu près de CO2 en abattement. Quels types de CO2 ? Ça a été évoqué, la potion magique aujourd'hui, on ne la connaît pas. On sait qu'on aura besoin d'un mix de solutions. La solution unique qui règle tous les problèmes en une fois, à vie, on a du mal à trouver, surtout sur des projets assez innovants comme les nôtres puisqu'on est dans l'innovation. Donc on aura sans doute une

Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire » »

a supprimé: s

a supprimé: e

a supprimé: in

règle des trois tiers si vous me la permettez. Un tiers de ce qui va être produit et peut-être remis sur place, parce que quand vous êtes intensifs en vapeur vous avez vos propres émissions de CO2 qu'on va pouvoir capter et réutiliser. On a des voisins plus ou moins lointains qui sont de forts émetteurs de CO2, et on va faire en sorte d'aller chercher chez eux ce qui est captable et ce qui est réutilisable dans le procédé. Et puis nous, on n'a pas répondu directement à l'appel à projet, mais on aurait pu le faire. Que ce soit en phase initiale ou dans le cadre de notre progression, bien entendu, on sera attentifs à ce qui va se développer et on sera sans doute intéressé à venir se connecter à ce dispositif parce qu'il a du sens et venir sans doute capter cette part de CO2 biogénique. On va tout aller chercher. Moi j'ai un débat un peu, j'allais dire pas philosophique parce que ça serait un grand mot, mais en tant qu'acteur et habitant du territoire, on m'a toujours expliqué que cette zone était la plus forte émettrice ou parmi les plus grandes en France. Certains disant « mais vous allez importer du CO2 alors qu'il y en a plein à côté », là aussi, il y aura sans doute des réflexions à avoir. Il faut aller chercher le CO2 là où il est pour l'amener là où il va être capté. Sans doute, il faudra faire des utilisations intelligentes du CO2. Mais moi j'ai le souvenir quand on a travaillé sur l'hydrogène. Au départ il y a 10 ans, l'hydrogène bas carbone ça n'existait pas, on ne parlait que d'hydrogène vert. Il y a un principe de réalité qui s'est imposé à nous et aujourd'hui on considère que l'hydrogène fait à base d'électricité du nucléaire a autant presque de sens que l'hydrogène vert parce qu'il y a eu un principe de réalité. Pour le CO2, ça sera pareil, il y aura peut-être des certificats d'origine qui permettront de les tracer, mais à un moment donné il faudra qu'on sache manger aussi ce qui continuera à être émis localement, si vous me permettez l'expression, et en complément, on ira se nourrir avec ce qui passe sur cette autoroute, quand on en aura besoin, en complément. »

Séquence 3 : La réutilisation des infrastructures existantes

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Un dernier petit éclairage sur cette question d'intégration dans l'économie locale avec la question de la réutilisation des infrastructures existantes. Et après, c'est promis, on ouvre le flot de questions. »

Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales chez SPSE : « Oui, merci, donc je vais parler de SPSE et des infrastructures SPSE. SPSE est un acteur historique territorial puisqu'on est installé depuis plus de 60 ans à Fos-sur-Mer. SPSE, ce qui se voit, c'est un gros parc de stockage de plus de 2 millions de mètres cubes. Ça, ça se voit. Mais c'est aussi 1800 km de pipelines qui ne se voient pas, qui partent de Fos et qui montent pour certains jusqu'en Allemagne. Ce sont des grandes distances, des grandes capacités. Le plus gros fait un mètre de diamètre, le plus petit 60 cm. Donc vous voyez que ça permet de transporter énormément de molécules. C'est un savoir-faire que SPSE développe depuis maintenant près de 60 ans. Donc vous voyez la carte. Ils partent tous des ports de Fos et de Lavéra et montent le long de la vallée du Rhône, de la Saône et du Rhin. Ce sont des bassins industriels. Ils sont stratégiquement bien placés par rapport à l'activité dont on parle, le captage de CO2, puisqu'aujourd'hui ce sont les bassins qui sont très industrialisés qui émettent du CO2, le bassin Lyon-Marseille fait partie des bassins les plus émetteurs de France. Donc pour SPSE ça veut dire quoi ? Le maître mot de ce projet c'est qu'on réutilise beaucoup d'infrastructures existantes pour SPSE, ça a tout son sens puisqu'on réutilise 300 km de pipeline qui sont entre Fos et Lyon pour aller jusqu'au site de Vicat. Il y aura quelques raccordements à créer, un raccordement entre le site de Vicat et le pipeline SPSE (entre 20 et 25 km), et un raccordement entre l'arrivée du pipeline à Fos et le site d'Elengy (environ 10 km). Ce qu'il faut savoir c'est qu'aujourd'hui SPSE dispose de 1800 km de pipelines comme je vous le disais, puisque lors des années fastes, SPSE livrait 12 raffineries en France, donc des volumes énormes. Aujourd'hui, on en livre deux. Une en Suisse et une à Feyzin. Donc ça a libéré beaucoup de capacités. Et donc aujourd'hui, on a beaucoup de kilomètres de pipelines inutilisés. Dans ce

a supprimé: c'est

a supprimé: 8

projet, on va en utiliser 300, mais en tout, on en a 1200 disponibles. On est au début d'un projet d'envergure qui va concerner déjà six structures qui se sont manifestées mais qui à terme peuvent en entraîner bien plus. »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Et concernant le site Elengy, comme on l'a dit, on réutilise un site existant qui a l'avantage majeur de limiter nos impacts sur l'environnement et de capitaliser sur l'installation existante, notamment sur notre jetée qu'on va pouvoir renforcer, adapter à ces nouvelles activités, et qui permet finalement de ne pas anthropiser de nouvelles parcelles et d'être dans un cadre d'économie circulaire au maximum. Par exemple, on peut citer le fait qu'on ne va pas utiliser de remblais pour atteindre l'obligation de surélever nos équipements au-dessus d'une cote de 2,4 mètres. Vous voyez l'emprise verte, en fait, c'est une vue de l'esprit parce qu'aujourd'hui on a un réservoir qui est en cours de démantèlement et sous ce réservoir, on a du béton. Ce béton va être concassé et utilisé en remblais pour éviter de faire venir des terres et des camions d'ailleurs et limiter au maximum les impacts pour préparer le terrain avant les travaux. Au-delà de nos équipements, on capitalise aussi sur notre savoir-faire. On l'a dit, l'enjeu pour Elengy, c'est de pouvoir continuer à gérer de la cryogénie, c'est du refroidissement et de la compression de fluide pour le garder à l'état liquide et pouvoir charger des navires spécialisés. C'est un savoir-faire qu'on a développé depuis plus de 50 ans sur les sites de Fos et sur lequel on va pouvoir capitaliser. Et bien sûr, Elengy a une grande culture de gestion des environnements industriels et des risques associés, et donc c'est quelque chose aussi sur lequel on va capitaliser. »

a supprimé: un

a supprimé: qui est

a supprimé: aussi

a supprimé: de

a supprimé: Ce qu'on peut dire aussi, c'est qu'a

a supprimé: donc

a supprimé: Donc dans ce cadre-là, c

a supprimé: on reste sur un site industriel et on a une grosse...

Échanges avec le public

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci beaucoup à toutes ces présentations. Ça a été un petit peu long, mais je pense que c'était important. Donc là on ouvre le temps de questions sur ces trois temps, sur ces trois items d'utilisation du stockage ou d'utilisation pour la réutilisation du CO2 ou des infrastructures elles-mêmes et vous pouvez poser aussi d'autres questions si vous le souhaitez. Monsieur voulait parler tout à l'heure. »

a supprimé: »

Thomas WEISS, sociologue et citoyen de Martigues : « Par rapport à tous ces projets qui sont en train de se monter, que ce soit sur la question du « pipe », mais plus particulièrement sur notre zone en termes d'emploi, en termes de création d'emplois et en termes de type d'emploi - quand je dis type, c'est de types de métiers, de qualification - qu'est-ce qui est prévu par rapport à ce qui existe déjà et par rapport potentiellement, comme ce qu'on nous a répété plusieurs fois, au fait qu'il y aura encore d'autres industries ou structures qui vont venir se rattacher à ça ? Qu'est-ce qui est prévu ? Sachant que comme disait Monsieur le Maire en début d'intervention, un des points forts de l'industrie localement, c'est de permettre à toute une population d'avoir des revenus assez confortables et surtout une sécurité d'emploi. Est-ce que là, par rapport à ce qui est prévu aujourd'hui, on est sûr de l'emploi créé, sur des situations d'intérimaires, des emplois longue durée ? Et pour finir, la place de la technologie et de l'intelligence artificielle sur ces questions-là actuellement, est-ce que c'est déjà imaginé et pensé ? Merci. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Est-ce qu'il y a d'autres questions ? »

Laure PRIVAS, agent hospitalier et secrétaire du syndicat CGT de l'Hôpital de Martigues : « Moi, je voudrais savoir où sont les projets pour les services publics ? Comme l'indique un rapport confidentiel de l'État sur l'industrialisation de la zone de Fos paru dans la presse, il ne pourra pas y avoir de développement industriel sans l'efficacité d'un certain nombre

d'infrastructures, dont l'hôpital de Martigues. Martigues et Fos sont au cœur d'une des plus grandes zones industrielles de France, plus de 40 usines classées Seveso, dont 13 à Martigues. Des dizaines de milliers de travailleurs exposés aux produits chimiques. Plus de 150 000 habitants vivent à proximité de ces sites. Pourtant, comme partout, les budgets insuffisants alloués à l'hôpital entraînent la dégradation des missions du service public, impactant la sécurité et la santé des usagers et des professionnels. Le 28 avril, nous avons l'exemple des 11 salariés de KEM ONE qui, lors d'une opération de maintenance, ont été intoxiqués par une fuite de chlore. L'un d'eux a été gravement blessé. Quatre ont été pris en charge à l'hôpital de Martigues, les autres ont été envoyés à l'hôpital Nord et à Salon. Nous aurions pu gérer la situation sur place sans exposer les travailleurs au risque d'un transfert vers Marseille. Un trajet potentiellement long et compliqué aggravant leur état et une prise en charge retardée dans un système hospitalier déjà sous tension. À l'hôpital de Martigues, les conditions de travail continuent de s'aggraver avec la maltraitance institutionnelle toujours plus accrue, entraînant une fuite importante de personnel au détriment des usagers et des travailleurs. Aux urgences, la capacité d'entrée des urgences est de 35 000 par an, alors qu'à ce jour on en est à 55 000 par an, ce qui peut entraîner la fermeture sporadique du service des urgences par faute de personnel. Comme solution, le directeur a trouvé de réaffilier les patients vers la clinique d'Istres ou des cabinets médicaux aux horaires élargis, tout en réduisant et maltraitant le personnel. Avec le développement prévu de la zone industrialo-portuaire, c'est 10 000 emplois directs et indirects qui vont voir le jour. Dans ce contexte, la CGT de Port-Saint-Louis, Port-de-Bouc, Fos, Martigues, le SDIS 13, l'Union départementale CGT, mènent une bataille sans relâche pour défendre l'hôpital de Martigues et revendiquer 170 millions d'euros, 90 emplois statutaires à plein temps immédiatement pour répondre à l'urgence. Grâce à de nombreuses mobilisations, nous avons obtenu 60 millions d'euros, mais 60 millions d'euros d'emprunts, ce qui va endetter encore plus l'hôpital. Il est urgent d'obtenir des moyens matériels et financiers pour sauver et renforcer l'hôpital de Martigues. Pour le droit à la santé pour tous et toutes, un hôpital public à la hauteur des besoins de la population et des travailleurs. Quel investissement pour notre hôpital pour la santé des salariés ? »

Josy CAPOZZI, retraitée de l'hôpital public et animatrice du collectif Retraités CGT du Centre Hospitalier de Martigues : « Bonsoir Mesdames, Messieurs, Josy CAPOZZI, retraitée de l'hôpital public et animatrice du collectif Retraités CGT du Centre Hospitalier de Martigues. Vos projets industriels effectivement vont nous apporter de l'emploi. Bon, j'ai beaucoup d'interrogations parce que l'industrie, je ne la maîtrise pas. J'ai appris beaucoup de choses ce soir sur le ciment, etc., Et les émissions de carbone. Donc même si les projets de décarbonation vont apporter de l'emploi pour notre territoire, et je pense qu'il y a des salariés qui viendront habiter dans notre territoire, pour être en cohérence, il faut penser infrastructure. Parce que qu'est-ce que vous allez faire, vous, les industriels, s'il y a un accident, si on ne pourra pas accueillir les populations ? Moi, j'ai fait une petite recherche. Je suis assez contrariée parce que j'ai découvert. Martigues est sur une zone Seveso, avec toutes les industries qu'il y a autour, les populations qui vont venir, 10 000 emplois, les familles et tout. Vous imaginez un petit peu ce que ça va faire en besoin de logement, en besoin d'écoles, en besoin d'accès aux services publics. Donc l'hôpital de Martigues, après maintes luttes, a obtenu un emprunt de 60 millions d'euros de l'Agence Régionale de Santé qui vont être remboursés sur les lits et sur la masse salariale. Dans un même temps, Salon a obtenu 20 millions d'aides publiques, 70 millions d'aides d'État et 6 millions de la Région et 28,2 millions d'aides de l'Agence Régionale de Santé. Ce n'est pas pour faire une guerre d'hôpitaux à hôpitaux, mais Salon n'est pas dans une zone fortement industrialisée. Martigues est dans l'obligation, en zone Seveso, d'emprunter 60 millions d'euros et de les rendre. Je vous le dis, sur l'offre de soins publics, sur les emplois, alors il y a quelque chose qui dysfonctionne. Vous, vous êtes bien accueillis, les industriels, vous êtes bienvenus chez nous parce que ça va créer de l'emploi, sous certaines conditions bien entendu, mais il faut que vous pensiez aussi que, de mémoire, lorsque des industriels venaient s'implanter dans une région, c'est parce qu'il y avait des services publics

autour. Est-ce que la donne a changé ? Qu'est-ce que vous en pensez ? C'est la question que je vous pose. En tout état de cause moi je ne pense pas acceptable que notre hôpital, zone Seveso, et en plus accueillant 10 000 emplois, puisse rester comme un EHPAD quoi. Je veux dire ça ce n'est pas possible. Moi c'est ce que je voulais vous dire et je vous remercie quand même et j'ai appris beaucoup. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci à vous. Est-ce qu'il y a une autre question avant qu'on apporte quelques éléments de réponse ? Alors il y a une main qui se lève là. »

Une participante, habitante de l'Étang de Berre Est : « Bonjour moi je suis citoyenne de l'Étang de Berre Est. J'arrive de La Fare-les-Oliviers et pour information - ça va aller avec ma réflexion et mes craintes - pour venir jusqu'ici ce soir, 36 km, j'ai mis 1h30. Je rejoins les personnes qui ont parlé de service public. Moi je parlerai de transport. Les gens qui vont venir habiter dans la région, de quelle manière vont-ils se déplacer pour pouvoir aller travailler ? Qu'est-ce que vous pensez faire pour arriver à débloquer la saturation de tout le système autoroutier et routier du pourtour de l'Étang de Berre ? Il y a quelques temps en arrière, j'ai assisté à la présentation aussi d'une autre entreprise qui pense s'installer par ici, avec le projet « Carbon ». Et dans son projet justement, il y a cette partie du transport qui est prise en compte. Alors je voudrais savoir si vous de votre côté, vous avez aussi ce souci ? parce que même pour aller sur Marseille, ça devient insupportable. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Merci. On va répondre et puis on reviendra ensuite. Alors la première question c'était sur l'emploi. Donc là je me tourne vers vous cinq parce que vous êtes cinq entreprises distinctes donc cinq stratégies j'imagine. Donc on va peut-être commencer par Monsieur GIRAUD et puis on reviendra jusqu'à moi. Merci. »

Jérôme GIRAUD, Directeur Territorial Délégué – Elyse Energy, Directeur de Projet Délégué – NeoCarb : « On est beaucoup moins intensifs en nouveaux emplois que le projet Carbon que vous avez évoqué. Sur un projet comme NeoCarb, on est entre 160 et 180 emplois directs et 400 à 500 emplois indirects. Alors quand on dit indirect, dans l'industrie, les cotraitants, les sous-traitants, c'est des vrais niveaux d'emploi, ce n'est pas de l'intérimaire. On est sur des emplois qualifiés et qui sont quasiment intégrés dans le processus, surtout sur un site Seveso. Ils font quasiment partie du dispositif sur la typologie d'emploi. Ce qu'on va réaliser, ce sont des petites raffineries en fait, et en termes de métier, on a la chance de s'inscrire dans l'ADN du territoire où quelque part il va sans doute y avoir des sites qui vont devoir être comprimés en termes d'emploi et on saura facilement les recycler et les intégrer dans nos usines. Et puis sur la question de l'IA je ne sais pas si on saura dès maintenant y répondre mais je pense que collectivement la société va être impactée par ce que l'IA va apporter de bien comme de moins bien d'ailleurs. Et nos entreprises le seront. Sur la question de l'emploi, du transport, là aussi il n'y a pas de solution miracle. Je pense qu'il y a un ensemble de solutions qu'il va falloir émettre. D'abord, il y a le bon sens. On a parlé de sobriété tout à l'heure sur la question de l'électricité ou des émissions. Nous, ce qu'on commence tout simplement à faire, c'est de discuter entre industriels voisins, les existants et les nouveaux. Ce n'est pas forcément quelque chose qui avait l'habitude d'être fait parce que les usines ont été implantées très éloignées les unes des autres et historiquement, on fonctionnait en autarcie presque sur le territoire, à la marge des plateformes qui étaient installées comme ça. Et quand on discute entre voisins, si on est un peu fins dans l'analyse, en décalant un petit peu les horaires de démarrage de nos quarts, de nos « shifts », mais pas trop non plus, on permet à la fois d'éviter des engorgements à la même heure et de pouvoir attaquer du coup le démarrage de nos « shifts » en ne les ayant pas trop décalés. On permet aussi à ceux qui auraient envie de faire du covoiturage ou de s'organiser dans le cadre de transports collectifs, qu'ils soient

privés ou qu'ils soient publics, de pouvoir le faire sans pénaliser le fonctionnement des structures. Donc ça, ce sont des raisonnements qu'on est en train de mener et qu'on verse au débat et c'est piloté par les services de l'État et chacun d'entre nous amène ses petites idées. J'avais cet exemple là parce qu'il est assez révélateur de petites solutions qui n'ont pas tout réglé mais qui vont éviter par contre que, si on ne le fait pas, le jour où on ouvre tous, il n'y ait aucune usine qui ne démarre. »

Une participante : « Je voudrais signifier qu'il existait des lignes de chemin de fer qui desservaient toutes les petites communes qui étaient là aux alentours. Beaucoup ont été fermées. Dans vos propositions, vous avez proposé beaucoup de choses au niveau des transports. Est-ce que vous pensez aussi au fret et au ferroviaire ? »

François GUILLERMET, Directeur du projet H4 Marseille Fos : « Je ne vais pas être beaucoup plus long. On souscrit complètement à l'analyse au niveau des typologies des emplois, on est en fait sur des sites qui sont assez similaires à la fois en taille et puis en typologie d'emploi à ce qui existe aujourd'hui. Et puis sur le sujet des services publics globalement, que ce soient les hôpitaux, les infrastructures, si on revient un peu sur les conclusions de nos concertations, le constat est assez unanime, c'est-à-dire les projets on les veut. Maintenant on souhaite que ça ne dégrade pas la situation actuelle et dans le meilleur des cas que ça l'améliore. Qu'est-ce qu'on peut faire nous, à notre échelle ? Ce qu'on a déjà dit à maintes, maintes reprises déjà, examiner les solutions qui limitent le plus nos impacts en termes de trafic. Pour ça, j'ai mentionné l'utilisation des « pipes » pour tout ce qui est import-export de matière. Ça se sont des solutions qui sont quelque part à notre main. Ensuite, derrière on s'inscrit dans des réflexions collectives. Je crois que c'était la semaine dernière, on était à une réunion à la sous-préfecture d'Istres. C'est collectivement l'État, la Métropole, le GPM qui portent ce travail. Je ne sais pas si Rémi pourra abonder en ce sens, mais voilà, on ne peut pas trouver les solutions tout seul, donc on a besoin d'une coordination. Cette coordination elle est en marche. »

Chloé CARSANA, Directrice énergie, Petroineos Lavéra : « Pour la raffinerie Petroineos, la problématique est un petit peu différente puisque nous, nous faisons partie du paysage industriel depuis un petit moment déjà. Presque 100 ans, un peu plus de 90 ans. En termes d'emploi, on met en œuvre des projets qu'on sait déjà aujourd'hui gérer avec les différents services de la raffinerie ou en tout cas sur le site. Donc ça ne va pas nécessiter réellement de compétences différentes. Peut-être un petit accent sera mis sur tout ce qui est électricité, électrification, puisqu'on parle beaucoup d'électrification donc avec des compétences électriques un petit peu différentes, mais ça ne va pas changer la donne. Alors on ne va pas changer le visage en termes de transport, c'est une problématique qui est déjà réelle chez nous. On met en place des plans de mobilité, on favorise beaucoup le covoiturage. La gare de Martigues Lavéra est à quelques pas, donc pas mal de gens l'utilisent aussi chez nous. On incite les gens à se déplacer collectivement. On parlait tout à l'heure du projet SYRIUS piloté par PICTO. Il me semble que dans la 2e phase du projet, il y a une étude de mobilité qui est prévue pour justement coordonner tous ces besoins de déplacement et voir comment est-ce qu'on peut y répondre collectivement de manière intelligente. »

Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales chez SPSE : « Donc pour SPSE je ne vais pas redire ce qui a déjà été dit parce qu'on est dans des logiques similaires en termes d'emploi. SPSE le métier va être le même, c'est la logistique de transport de molécules. Donc en fait on va avoir besoin de quelques dizaines d'emplois supplémentaires parce que c'est une activité en plus. Par contre, ce sera sur des spécificités, donc à nous de former. On a de nouvelles filières qui vont se créer et c'est à nous de développer nos collaborateurs et d'apporter cette

expertise nouvelle. Mais on est sur des métiers qui existent déjà chez nous et que l'on va continuer concernant les sujets relatifs à la mobilité, aux différents services. Ma perception, c'est qu'aujourd'hui, ce territoire a beaucoup d'atouts. Il y a eu des phases de déploiement, il y a un peu de repli. Là, c'est l'opportunité de se redéployer dans une dynamique nouvelle avec des perspectives nouvelles et je sens dans les différents lieux d'échanges que là où il y avait une logique plutôt unitaire de chaque société qui avait son projet dans son territoire, il y a aujourd'hui une logique plus globale, plus territoriale. D'ailleurs, le débat territorial en est, je pense, une illustration et des solutions à plusieurs doivent être trouvées, ce qui n'était peut-être pas le cas dans les années passées. Donc je suis convaincue que, à plusieurs, on peut trouver des solutions et qu'elles vont être trouvées. »

Marie DEVILLERS, Cheffe de projet développement chez Elengy : « Concernant les emplois pour Elengy, on va s'inscrire dans les mêmes perspectives que SPSE, on va rester sur des emplois de conduite, de maintenance, liés à un environnement cryogénique et à une interface maritime, avec des équipes de quarts qui vont devoir tourner. Mais on va devoir s'adapter non pas une mais deux nouvelles molécules parce que le site du Tonkin vise à avoir deux nouveaux projets. Et dans ce cadre-là, on est déjà en train de réfléchir au plan de formation et à comment accompagner nos collaborateurs qui le souhaitent pour aller vers ces nouvelles activités. On parle aussi de quelques dizaines d'emplois, on n'est pas dans les mêmes proportions que NeoCarb, mais l'enjeu ce sont des emplois durables. Chez Elengy, c'est essentiellement des CDI. Ce sont des compétences rares, on met à peu près un an à former un collaborateur et quand on l'a formé, on espère le garder longtemps. Sur la partie infrastructure, on ne peut que souscrire. On a contribué, comme je pense, l'ensemble des acteurs ici présents, aux réflexions sous l'égide de la sous-préfecture. Je pense que la réunion publique du 10 juin à Miramas est amenée, mais peut-être que Mme Corinne LARRUE voulait le dire, à répondre à un certain nombre de questions et d'enjeux. Et je souscris au fait qu'il y aura une somme de solutions. »

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci oui effectivement, je voulais dire deux mots, notamment à ceux qui ont pointé ces questions d'infrastructure et aussi de risque. Demain, il y a un webinaire dans le cadre du débat territorial sur les risques, qui va amener des informations et permettre de poser des questions. Il y aura effectivement la réunion du 10 juin à Miramas sur les questions de mobilité et de transport avec un vrai apport d'informations et de capacité de répondre à vos questions. Et je noterai aussi le "World Café" du 18 juin qui aura lieu à Fos et qui sera sur les risques également, où là il y aura vraiment la possibilité d'interagir avec d'autres sur l'ensemble de ces thématiques. Donc simplement pour vous dire que ces questions-là vont aussi être traitées de manière plus importante. Et je voulais passer donc la parole à Olivier TEISSIER du SGAR pour les questions d'infrastructure. »

Olivier TEISSIER, secrétaire général adjoint pour les affaires régionales à la préfecture de Région : « Bonjour à tous, Olivier TEISSIER, je suis le secrétaire général adjoint pour les affaires régionales à la préfecture de Région. Je vais donner quelques éléments complémentaires, d'abord sur l'emploi, peut-être pour donner des ordres de grandeur un peu d'ensemble. Il y a un premier enjeu sur l'emploi, de maintien évidemment de l'emploi dans les industries existantes. C'est peut-être l'enjeu le plus important en termes d'emploi, puisque dans les industries du "cluster" industriel de Fos, il y a une quarantaine de milliers d'emplois industriels, donc le maintien de ce volume d'emploi est de première importance pour l'État notamment et pour l'ensemble des acteurs institutionnels et des industriels. Ensuite, on a fait une évaluation du potentiel de création d'emplois associé aux nouvelles implantations industrielles et on a l'habitude d'utiliser le chiffre d'ensemble de 10 à 12 000 emplois qui seraient créés par ces implantations industrielles qui sont englobées dans le débat global. Si on ajoute les emplois

Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « Impact et insertion du projet dans le territoire »

a supprimé: Sur

a supprimé: donc

a supprimé: à

a supprimé: donc o

a supprimé: Donc c

a supprimé: il n'y a que

a supprimé: Donc voilà, c'est le but, c'est que c

a supprimé: , on met du temps à les former

a supprimé: donc

a supprimé: Et j

a supprimé: que voilà,

a supprimé: et elles ne seront pas uniques

indirects, il y a un facteur 2 entre emploi direct et emploi indirect. Et si on ajoute les emplois induits, il y a un facteur 3 entre emploi direct et emploi induit. Donc au total on a aussi une estimation de l'ordre de 60 000 emplois qui seraient créés autour de ces nouvelles activités. Ces chiffres-là sont précisés et détaillés dans un certain nombre d'études qui sont déjà publiées sur le site de la CPDP et qui viennent illustrer ces questions d'emploi, d'impacts socio-économiques de l'ensemble des projets dont on parlait. Et peut-être un mot sur l'interpellation que vous faites sur les infrastructures, la santé, etc. Évidemment, ces sujets-là ne sont pas oubliés par les services de l'État. Et ils sont même au cœur de ce que l'on a appelé la feuille de route pour l'accompagnement de la réindustrialisation de la zone de Fos-Berre, une feuille de route qui est portée par l'État, les collectivités territoriales qui sont également parties prenantes aux côtés de l'État et qui associe très largement les entreprises et tout le tissu socio-économique pour avoir une approche collective de cette démarche. Là, il y a une gouvernance qui est mise en place sous l'égide du préfet de région, préfet de département, et qui donne lieu à des groupes de travail extrêmement concrets, sous l'égide du sous-préfet souvent, voire en groupe technique encore plus opérationnel pour essayer de dégager des solutions, avec plusieurs échelles de temps. On a évidemment des solutions de long terme. Quand on évoque des sujets d'infrastructure, le maire de Martigues parlait tout à l'heure du contournement de Martigues, Port-de-Bouc. Là, on est sur des échéances de réalisation forcément un peu plus longues et on a des réflexions de beaucoup plus court terme, notamment de service de mobilité avec la Métropole pour ce qui concerne les services de mobilité. Et puis j'ajouterais, de manière générale, il y a une réflexion très forte aussi sur le fait de favoriser le report modal, que ce soit pour les passagers ou les marchandises. Il y a déjà eu des présentations dans ce sens-là, notamment portées par le GPMM et d'autres acteurs. Et on y reviendra en détail le 10 juin prochain. »

Thématique 2 - Les impacts socio-économiques

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci beaucoup. Je vous propose de passer à la session suivante et ne vous inquiétez pas, après la réunion il y a un pot et donc vous aurez l'occasion de parler avec tout le monde. Je vais demander à Monsieur François WIOLAND, Monsieur Mehdi FREDJ et Monsieur Jean-Noël HOUTMANN de venir à la tribune. Donc on aura un temps de présentation à deux voix avec Monsieur WIOLAND et Monsieur FREDJ sur la gestion des chantiers et la question de la gestion du chantier par Air Liquide sur leur projet et ensuite on aura un deuxième petit temps sur un retour d'expérience des ateliers de concertation avant d'avoir un échange encore avec le public et d'aller boire un pot. »

Séquence 1 - Focus sur la phase chantier

François WIOLAND, Chef du secteur Bilans et Développement & Permitting H2 renouvelable et bas carbone, TotalEnergies : « Merci. Je suis François WIOLAND, de la bioraffinerie TotalEnergies à La Mède. Je vais rapidement parler d'une façon assez générale des chantiers. Nous fêtons cette année les 90 ans de la bioraffinerie, enfin de la raffinerie qui est devenue une bioraffinerie. Le site a évolué. Et tous les 5 à 7 ans, nous avons ce que l'on appelle un grand arrêt, c'est-à-dire que l'on fait une rénovation et ce sont des occasions aussi de faire des projets nouveaux. C'est dans ce cadre-là qu'il y a une expérience de chantier. Donc 90 ans, tous les 5, 7 ans, des grands arrêts et puis des projets significatifs. Le dernier grand projet, ça a été le projet que certains d'entre vous connaissent : la conversion de la raffinerie en bioraffinerie. À cette occasion, nous avons changé notre approvisionnement, pour maintenant avoir des huiles. Le site est passé de 1,2 millions tonnes d'émission de CO₂ à 250-300 mille tonnes actuellement. Et nous

Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « Impact et insertion du projet dans le territoire »

avons d'autres projets, avec Air Liquide en particulier, qui vont faire encore baisser de 150 mille tonnes ces émissions. Donc en fait, si je reviens au projet, lorsqu'un industriel comme nous fait ces grands arrêts, nous avons besoin de spécialistes en charge de la maîtrise d'œuvre. »

Mehdi FREDJ, Directeur commercial et du développement chez Eiffage Énergie Systèmes :

« Mehdi FREDJ, ça fait 20 ans que je suis chez Eiffage, surtout dans les grands projets et notamment en tant que contractant général. Donc plutôt dans la branche Eiffage Énergie Systèmes. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui on est sur des débats de décarbonation et tous ces sujets sont très portés par la branche Eiffage Énergie Systèmes. Donc en l'occurrence, effectivement, on travaille sur ces grands arrêts, on est sur des sujets complexes, alors on n'en fait pas tous les 90 ans parce que sinon il y a bien longtemps que je ne serai plus là. Disons qu'on en a beaucoup par an et notamment dans la région. On nous envoie sur les chantiers pour mettre en place des organisations pour pouvoir réaliser ces projets. A titre d'exemple, on a un sujet aujourd'hui qui est la « gigafactory » ACC dans le nord de la France. C'est intéressant de faire ce comparatif parce que c'est un projet qui sera semble-t-il très similaire à beaucoup de vos projets, en tout cas tous les projets de la plateforme de Fos. On est sur des pics d'activité de 900 collaborateurs qui travaillent sur place. On a une trentaine, voire 40 sous-traitants. Et beaucoup d'impact finalement sur la logistique de ces projets. Donc c'est très très important. Plus les projets sont courts bien évidemment, vous l'avez compris, plus le nombre de compagnons est important. Et aujourd'hui les jalons qui sont présentés, en tout cas que j'ai pu voir à travers tous ces débats, on est sur un pic d'activité aux alentours de 2028-2030, qui risque d'être très, très impactant pour l'écosystème, en tout cas en tant que construction. Nous on est très, très vigilants par rapport à ça. Le Groupe Eiffage, vous ne nous connaissez peut-être pas, on est 90 000 personnes, on fait 20 milliards de chiffres à l'échelon national. Si on s'arrête ici en local, on a une très, très grosse activité, mais comme tous nos concurrents, nous ne serons pas capables de répondre à l'ensemble des projets. Donc il y a une vigilance à avoir sur les sujets et à travailler vraiment en amont sur ces dossiers. Parce que la préparation de chantier, je le vois dans les jalons, est un élément important. Je vous ai dit tout à l'heure 2028, c'est maintenant qu'il faut commencer à se préoccuper des sujets pour préparer les équipes, préparer les sous-traitants, préparer la logistique. Ça vous paraît peut-être un peu en amont, mais c'est le délai minimum. Enfin je vous garantis, ça fait 20 ans que je fais ça, ce sont des délais minimums qu'il faut quand même intégrer. »

François WIOLAND, Chef du secteur Bilans et Développement & Permitting H2 renouvelable et bas carbone, TotalEnergies :

« Les phases d'arrêt, ça se prépare à l'avance. Donc en coordination, depuis tout à l'heure on dit que l'ensemble des industriels doivent travailler ensemble. Les contrats ne sont pas déterminés mais avec l'habitude de travailler entre des personnes d'entreprises qui pilotent nos arrêts et la réalisation des entreprises. En fait, avant tout, il y a toujours cette réflexion du point de vue industriel sur les grands sujets que vous voyez, c'est-à-dire comment traiter la sécurité et l'environnement, la coordination des intervenants, ce qui vient d'être dit et un petit peu ce qui déjà a lieu aujourd'hui, ce qu'on appelle la communication locale. Donc ce que vous voyez sur la gauche, c'est vraiment en amont et la façon d'aborder les choses et de travailler avec les partenaires. Ce que vous voyez sur la droite, on va dire qu'il y a trois temps. Celui qui est le plus long, c'est la préparation, donc les 1 à 2 ans suivant les projets. A la fois, il faut préparer, planifier ce qui va être fait, les interventions, s'assurer qu'il y a assez de fournisseurs, de personnel et de matériaux pour mener à bien ces chantiers. En parallèle, il y a aussi la question de l'obtention avec les services de l'État des autorisations nécessaires, les autorisations d'exploiter s'il y a une nouvelle unité et la déclaration d'un certain nombre de choses. Et plus précisément, nous sur La Mède par exemple, lorsqu'il y a un grand arrêt, on est en lien avec les services de la police municipale, les services de la voirie pour s'assurer que là où les villages entreprises se feront et là où la circulation va se faire, la sécurité est assurée et que ça ne

va pas perturber trop les habitants. Donc ça, c'est la préparation du chantier. Ensuite, la particularité de ces grands arrêts, c'est vraiment sur des temps réduits, de six à huit semaines. Là peut-être que sur des grands projets dont on parle ici on est sur des temps beaucoup plus étendus mais en tout cas la phase d'arrêt de travaux pour les grands arrêts c'est vraiment sur un mois et demi, deux mois. Et donc évidemment on a des questions de sécurisation des accès et sur le site lui-même. Là on est vraiment sur le cœur de l'activité industrielle et la gestion des flux à la fois de matériel, de personnes. Et chaque jour d'allée et venue est essentiel. Et le troisième temps, c'est une fois que le chantier est fini, il y a le redémarrage. Toujours dans cette dynamique d'acquiescer de l'expérience pour la fois d'après faire mieux, la circulation, la gestion, l'hébergement, ce genre de choses. Voilà donc il y a bien à gauche la philosophie à intégrer et à droite les grands jalons. »

Mehdi FREDJ, Directeur commercial et du développement chez Eiffage Énergie Systèmes :

« Je partage 100 % bien évidemment. J'ajouterai juste un point important sur les redémarrages. Dans cette brique redémarrage, il y a ce qu'on appelle les contrôles et validation ou le « commissioning » un peu plus global. Ce sont des points très, très, très importants aujourd'hui lorsqu'on fait ces projets-là, parce qu'ils nous amènent finalement à venir à la dernière brique, qui est un REX de l'activité qu'on a pu mettre en place. Ça et le fait de bien « commissionner », c'est-à-dire de bien réceptionner son ouvrage pour qu'il soit en phase avec la production, en tout cas avec ce que veut notre client ou en l'occurrence aujourd'hui Total sur ces sujets d'arrêt, est très, très important pour nous. Et j'insiste bien sur le « très », parce que le bilan de l'opération et le REX permettent de retravailler sur des sujets particuliers. On parlait d'hydrogène. Donc ce sont des sujets qui effectivement sont très, très intéressants pour nous. Et je dis toujours « très, très », parce que je veux vraiment appuyer sur l'importance du sujet. Pour se former, on a travaillé en interne sur des démonstrateurs de fabrication d'hydrogène pour faire monter en capacité nos équipes et répondre aux besoins de l'ensemble de nos clients. Ce sont des sujets importants et c'est tiré de nos REX d'arrêt d'usine ou de grands projets, après « commissioning ».

François WIOLAND, Chef du secteur Bilans et Développement & Permitting H2 renouvelable et bas carbone, TotalEnergies :

« Et pour faire la transition avec notre collègue d'Air Liquide, les grands projets du site de La Mède qui arrivent, c'est la construction d'un SMR par Air Liquide - « SMR » signifie Steam Methane Reforming, c'est-à-dire un reformeur de méthane à la vapeur - et une grosse adaptation du site, puisqu'on va arrêter des unités de raffinage pour lesquelles on a déposé l'autorisation d'exploiter. Les services de l'État sont en train de les investiguer. Et donc voilà, depuis 90 ans, ça continue sans cesse et là on est à une grosse étape. On accueille sur le site Air Liquide. »

Jean-Noël HOUTMANN, Directeur de projet Transition énergétique chez Air Liquide :

« Merci, voilà. Bonsoir, merci pour la transition François. Je vais essayer d'être bref puisque on a déjà un petit peu dépassé. Mais j'ai la chance de pouvoir m'appuyer sur des briques qui ont été posées par tous les porteurs de projets précédemment.

Alors juste 3 chiffres pour vous présenter quand même le projet, pour ceux qui ne le connaissent pas, c'est un électrolyseur de 100 mégawatts pour produire jusqu'à 16 000 tonnes d'hydrogène renouvelable par an et éviter l'équivalent de 130 000 tonnes de CO₂, en remplacement d'hydrogène fossile. Et petite digression, qui est mentionnée à droite sur le slide, c'est que dans notre concertation volontaire, nous présentons aussi une variante du projet pour produire cet hydrogène sur une base de craquage d'ammoniaque. Mais aujourd'hui, la présentation est

centrée sur l'électrolyseur. Si vous regardez sur le planning, ça va faire écho à ce qui était mentionné avant. La phase travaux est prévue entre 2026 et 2028. Ça vient vite, alors ces chantiers doivent être anticipés. On commence d'ores et déjà à y travailler. Pour ça, on a une chance, c'est de pouvoir s'appuyer justement sur un retour d'expérience en cours. Là vous voyez une photo de ce à quoi ressemble un chantier d'électrolyseur. Celui-ci est deux fois plus imposant que celui qu'on prévoit, il fait 200 mégawatts, il est en cours de construction en Normandie. Il est prévu de démarrer en 2026, ça sera le plus grand électrolyseur à démarrer à cette période-là, et ça nous fournira bien sûr un retour d'expérience extrêmement précieux pour pouvoir maîtriser le chantier sur Fos. Pour autant, il y a toujours des spécificités locales qui sont à prendre en compte. La première est notamment qu'au Tonkin, nous exploitons déjà le site qui produit, et qui devra continuer à produire pendant la phase chantier sur l'autre partie du site, notamment des gaz sous forme liquide, que ce soit l'oxygène, l'oxygène médical, l'azote et l'argon. Une deuxième spécificité par rapport au chantier normand, c'est que l'on a des voisins qui ont des projets ambitieux. On est dans un espace au Tonkin qui est contraint et Elengy est notre voisin et a ses deux projets qui ont été mentionnés avant. Et ça va aussi nécessiter une coordination et une anticipation particulière. On commence déjà à parler de la gestion des risques en exploitation mais aussi en chantier avec eux. Cette coordination, on sait la faire parce qu'on est voisins depuis 1972. Donc c'est un sujet qu'on va savoir-faire, mais qui nécessite d'être anticipé vraiment en amont, encore plus qu'auparavant.

Je voulais ensuite parler de trois enjeux simplement pour conclure. Le premier c'est le transport des équipements qui pose souvent question et là c'est pour être très positif par rapport à notre environnement dans la zone industrialo-portuaire. On a la possibilité, notamment au Tonkin, de faire venir des modules extrêmement imposants en utilisant des quais qui sont situés à quelques centaines de mètres du site ou en faisant venir des quantités importantes par le rail. Donc cette localisation est réellement, réellement une chance. Ça s'anticipe aussi, bien sûr, mais c'est un enjeu qui est relativement plus facile à traiter dans ce bassin par rapport à d'autres. Et c'est un point quand même assez notable. Le dernier, je mentionne l'environnement naturel. C'est un enjeu pour l'ensemble des chantiers, qu'ils soient isolés ou en concomitance avec d'autres. Mais malgré tout, même si nous sommes sur une zone déjà artificialisée, on a tenu à anticiper les inventaires faune/flore au maximum et à anticiper cette phase-là, notamment du fait de la concomitance d'autres chantiers potentiels. C'est un enjeu qu'il nous a semblé clé d'anticiper au maximum, notamment pour la partie « éviter » et « réduire » de la démarche. Et je bouclerai, mais pour le coup rapidement puisque ça a déjà été mentionné auparavant, sur la partie ressources humaines pour notre chantier, on envisage à peu près 200 personnes au pic, ce qui est à mettre au regard de 60-80 employés en permanence aujourd'hui sur le site, auxquels viendront s'ajouter quelques dizaines d'employés en opération. Donc on n'est pas sur des niveaux stratosphériques, mais pour autant c'est tout de même important. On aura la volonté de recourir au tissu économique local, mais avec la concomitance des chantiers, ça pourrait devenir un goulot d'étranglement qu'il faudra là aussi anticiper. C'est pour ça que les 1 an et demi, 2 ans ne sont pas de trop pour anticiper ces sujets. Parce que les intervenants sur le chantier devront être logés et évidemment se déplaceront dans le bassin. Et je rajoute une troisième petite problématique qui est assez prosaïque, mais quand même non négligeable, c'est la restauration. Il faudra bien les nourrir aussi. Et c'est aussi un des sujets qu'il faudra qu'on discute comme ça a été mentionné avant. Ça ne peut pas être à la main de chaque industriel pris isolément. Et c'est pour ça que les initiatives des services de l'État, notamment sous l'égide de la sous-préfecture, qui ont commencées, sont vraiment bienvenues et nécessaires et que les supports de structure comme PIICTO et du GPMM sont aussi souhaitables pour pouvoir avancer là-dedans. Parce que c'est un

sujet effectivement où les industries, qui ont l'habitude de travailler avec leurs voisins, ne peuvent pas appréhender l'ensemble de la problématique dans le bassin. »

Séquence 2 - Le développement des filières d'avenir : quelles approches pour cerner les enjeux de formations, de montée en compétences ?

Jacques FINETTI, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Merci pour ces présentations. Donc on va passer à la séquence suivante. On a beaucoup parlé emploi, formation, on a déjà abordé le sujet. Je rappelle simplement que le 19 nous avons un webinaire qui va porter sur tous les aspects emploi et formation sur le territoire. Je vous invite à participer à ce webinaire. Ça a l'avantage de ne pas avoir besoin de se déplacer pour regarder ça tranquillement derrière son ordinateur. Et je pense que vous aurez, pour ceux qui sont particulièrement intéressés par ces sujets, possibilité de poser toutes les questions que vous souhaitez cette fois-ci sur la dimension totale territoriale. On va passer au sujet du retour d'expérience et laisser la parole à VICAT et SPSE. »

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Et après cette présentation, il y aura un temps de questions pour l'ensemble des présentations de cette session. »

Pierre SCHMIDER, Responsable Développement chez SPSE : « Oui, donc un retour d'expérience sur une rencontre qui a eu lieu au lycée Jean Moulin à Port-de-Bouc et également à l'UNICEM - Campus Rhône-Alpes vers Montalieu, c'est-à-dire les deux zones où se situe la concertation donc une dans le sud et une sur l'extrémité de la zone de la concertation, au Nord. L'objet, c'était en fait de faire une sensibilisation chez les jeunes, à la fois sur le projet Rhône décarbonation, mais aussi sur la décarbonation de façon générale. Dans un premier cas, c'est un public très jeune, on était sur les 13 - 15 ans. Dans le second cas, le public était un petit peu plus âgés, autour de 18 ans. Donc approche pas tout à fait identique.

Dans un premier temps, on a travaillé sur le bilan carbone, pour sensibiliser sur les basiques : c'est quoi le bilan carbone ? Chacun émet du carbone dans son activité. Comment ça marche ?

Et ensuite des activités qui étaient plus sur une sensibilisation sur les métiers et les débouchés qu'il y a dans l'industrie et également un jeu de rôle sur des problématiques maintenance, sécurité avec, en gros, faire gérer un événement sur un site.

Ça a aussi été l'occasion de recevoir pas mal de questions qui sont toujours extrêmement spontanées et totalement sans filtre, ce qui fait aussi tout l'intérêt de la démarche. Les questions que l'on a reçues concernaient à la fois des problématiques d'écologie, des problématiques économiques : « Est-ce que si vous faites votre projet vous allez gagner plus ? », « Est-ce que le projet va être dupliqué ? Si ça marche dans un endroit, est-ce que vous allez le dupliquer autre part ? », « Est-ce qu'il y a des associations qui sont mobilisées contre ? ». Enfin c'était vraiment à la fois spontané et en même temps, ça correspondait à une découverte à la fois de la problématique de la décarbonation et puis du projet proprement dit.

Ce qu'on a constaté, c'est que c'est quand même un projet difficile à comprendre. C'est-à-dire qu'on a senti clairement que les sujets de « capture carbone », ce n'était pas du tout facile à Rhône Décarbonation – Concertation préalable – Verbatim de la réunion territoriale commune « « Impact et insertion du projet dans le territoire »

a supprimé: des

a supprimé: différentes

a supprimé: qui est

a supprimé: e

expliquer parce qu'il faut quand même un peu des bases pour réussir à être compris. Dans ces cas-là, c'est à nous effectivement de faire en sorte de trouver les mots justes. Et puis ce qu'on a constaté, c'est aussi un intérêt pour les métiers. Donc c'est plutôt intéressant, parce qu'effectivement, il va y avoir besoin d'avoir un peu d'aide pour mener à bien tous ces projets dans la zone, y compris dans la jeune génération. Et puis, sur un cas pratique, un étonnement face aux difficultés de concilier les contraintes environnementales et techniques. Il s'agissait d'un atelier, où la question posée, sur la base d'une carte des différentes contraintes, était, "comment trouver le chemin de moindre impact pour un pipeline qu'il faut faire passer. »

a supprimé: était

a supprimé: de

a supprimé: est-ce qu'on

Christian DAUMARIE, Directeur de projet chez VICAT : « Ce qui me frappe, c'est les similarités de problématique entre la zone de Fos et la zone où nous avons notre cimenterie à Montalieu. Pourtant, ce sont des zones assez différentes. Ici, c'est très industrialisé. Nous, c'est vraiment un territoire très rural. Mais en termes d'emplois qui vont arriver, nous, il y a la cimenterie, mais il y a aussi les centrales nucléaires existantes et puis les deux nouveaux EPR à construire. En termes d'emplois à venir, on est sur les mêmes chiffres, 10 000. Et puis pareil sur les infrastructures, la problématique de logement, d'école, de route, de ponts. Comme on est sur un territoire très rural, il y a exactement le même problème. Mais comment on gère tout ça ? On travaille avec les préfets. Je pense que les préfectures se parlent. »

Échanges avec le public

Un participant : « Pour rester juste sur l'aspect formation et emploi, est-ce qu'aujourd'hui il commence à y avoir des liens avec des lycées, Jean Moulin mais aussi le lycée Brise-Lames sur Martigues, enfin avec tous ces lycées professionnels et techniques, pour essayer d'adapter par exemple l'offre de formation à l'évolution de la zone industrielle ? »

Laure CAROUGEAU, Directrice des relations territoriales chez SPSE : « Effectivement, il y a des réflexions qui sont en cours et des contacts qui commencent à être pris puisque ces filières, qui comme je disais, ne sont pas des nouveaux métiers mais ce sont des spécificités, doivent être travaillées en amont du démarrage. Les échanges qu'on a pu avoir, les rencontres font naître un intérêt comme ça a été dit tout à l'heure, et on commence à prendre attache auprès des écoles. C'est le tout début et on est convaincu qu'il y a des filières nouvelles qui doivent se créer et notamment tout ce qui est autour du CO2. Les partenaires locaux doivent pouvoir se réunir et commencer à travailler avec les écoles. C'est le tout début. »

Conclusion

Corinne LARRUE, membre de la CPDP du débat public « Fos-Berre Provence – Un avenir industriel en débat » : « Je voulais simplement conclure sur le fait qu'il y a beaucoup d'enjeux qui ont été présentés sur finalement le fait que beaucoup de projets se trouvent en même temps, que ça soit sur comment on les organise entre eux mais aussi sur l'ensemble des anticipations qu'il faut faire tant pour la partie chantier que pour la partie exploitation. Il me semble que les

questions qui ont été posées sont des questions qu'il faut prendre en compte dans les réflexions qui sont. Amener que ces questions vont être le cadre du débat territorial, puis pour le Rhône décarbonation de la concertation de Rhône décarbonation et donc il me semble que ces questions de capacité d'accueil sur le plan des infrastructures, des emplois, sur le plan des risques, sur le plan de la mobilité sont des choses et de la formation sont des choses qui vont vraiment être abordées. Et donc pour ce débat public, comme on en a un petit peu parlé, on a un certain nombre de temps où ces questions vont être revues. »

Séverine DUMONT, animatrice SYSTRA : « Oui donc effectivement la concertation n'est pas terminée. On a encore quatre rendez-vous avant le 20 juin, donc demain une visite de site donc depuis le site d'Air Liquide avec une vue sur les installations de SPSE et d'Elengy. Ensuite on a une réunion publique qui parlera un peu comme ce soir des impacts et de l'insertion du projet, mais là cette fois à Bouvesse-Quirieu donc sur le secteur de l'usine VICAT. Et puis le 12 juin une réunion de synthèse à Fos-sur-Mer. Voilà, on en a fini avec nos présentations, donc on vous invite à aller boire un verre. Merci à tous d'être restés jusqu'au bout, merci beaucoup. »