

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-8

Carbon

-

du 11 septembre au 30 octobre
2023

-

Vincent Delcroix et
Philippe Quévremont

-

Date de remise du rapport le
29 novembre 2023



Sommaire

Avant-propos.....	4
Synthèse.....	4
Les enseignements clefs de la concertation.....	5
Les principales demandes de précisions et recommandations du/de la garant.e.....	6
Introduction.....	7
Le projet.....	7
La saisine de la CNDP.....	10
Garantir le droit à l'information et à la participation.....	10
Le travail préparatoire des garants.....	11
Les résultats de l'étude de contexte.....	11
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation.....	12
Avis sur le déroulement de la concertation.....	19
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?.....	19
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	21
Synthèse des arguments exprimés.....	23
La biodiversité et l'eau.....	23
Les risques.....	26
Les autres impacts territoriaux.....	26
L'économie du projet.....	27
Les alternatives.....	28
L'emploi et la formation professionnelle.....	29
Les transports.....	30
Les engagements du porteur de projet et des pouvoirs publics.....	33
Le futur suivi du projet.....	35
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet.....	36
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées.....	36
Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique.....	36
Liste des annexes.....	38

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garants de la concertation préalable. Il est communiqué par les garants dans sa version finale le 29 novembre 2023 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet/ plan/ programme (art. R121-23 du Code de l'Environnement), www.concertation-carbon-solar.com.

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse

Le terme est fort, mais c'est celui qu'il convient d'employer : ce projet a séduit. Dans un univers industriel dominé par des productions de base (sidérurgie, pétrochimie, etc.), avec des emplois en repli pendant des décennies, la perspective de reconquête de 3 000 emplois, produisant des biens de consommation (panneaux solaires) à l'échelle européenne, dans un secteur de pointe, ne pouvait laisser indifférent.

Malgré un calendrier serré, la participation du public a été active, près de 130 participants en moyenne pour chacune des 6 réunions publiques. Plusieurs associations locales, ayant visiblement travaillé en amont pour préparer leurs interventions, ont pris la tête des interventions du public. Sur le site internet de la concertation, moins actif (77 interventions), la proportion de prises de position à titre individuel était plus importante.

En fin de concertation, trois sujets ont principalement contribué aux avis exprimés sur l'opportunité du projet :

- La biodiversité. L'apport de remblais pour rehausser des terrains constitués il y a quelque 70 ans par des dépôts de dragage détruirait une flore protégée ;
- La localisation du projet, compte tenu de l'existence de friches industrielles non mobilisées autour de l'étang de Berre ;
- Les impacts indirects du projet, en particulier sur la circulation routière qui souffre de retards d'investissement.

Ces avis combinaient différemment ces arguments. Le dernier point relatif aux impacts du projet sur les déplacements quotidiens a été le plus invoqué. Des participants ont estimé que des investissements significatifs devaient intervenir avant l'accueil d'un tel projet, pendant que d'autres, emmenés par des élus, estimaient qu'il fallait au contraire profiter de cette opportunité pour obtenir rapidement des décisions favorables sur les projets routiers.

Aucun avis ne s'est élevé pour refuser complètement tout projet de ce type, l'alternative d'une autre localisation permettant l'économie des impacts sur la biodiversité étant invoquée même dans les avis les plus réservés. Compte tenu de distances significatives avec les zones d'habitat, de la perspective de ne pas modifier le PPRT (plan de prévention des risques technologiques) de Fos-sur-Mer, les risques industriels ont semblé maîtrisables bien que relevant du seuil haut de la directive Séveso. Une culture locale du dialogue sur ces points délicats y a aidé.

Une bonne part des réponses aux questions du public sur les impacts indirects du projet (transports, logement, formation, etc.) relevait des collectivités publiques et du port, qui ont activement participé à cette concertation. Tout en affichant de manière convergente leur compréhension vis-à-vis des demandes du public, ces collectivités n'ont pas été en mesure de prendre des engagements fermes, en particulier en matière routière.

Les différents acteurs de la formation initiale et professionnelle ont affirmé vouloir se mobiliser en faveur de ce projet, sans cacher des difficultés de recrutement prévisibles pour certains métiers (la maintenance en particulier). De nombreux engagements du porteur de projet, en particulier en matière sociale (transports dédiés, crèche inter-entreprises, etc.) ont été avancées.

La tonalité des avis individuels sur le site Internet était un peu différente de celle des réunions publiques. Elle incluait des soutiens sans réserve au projet. Elle incluait aussi quelques interrogations, voire des inquiétudes, sur la viabilité économique du projet, estimé dépendant de décisions publiques relatives à la protection des industries européennes et vulnérable à la permanence de la concurrence chinoise.

Le porteur de projet a proposé la mise en place d'un comité de suivi dans le cadre d'une concertation continue à bâtir.

Les enseignements clefs de la concertation

Le public est globalement favorable à un nouvel investissement industriel créant de nombreux emplois si les impacts et les risques en sont bien maîtrisés, et si les investissements publics (notamment routiers) nécessaires à son accueil deviennent effectifs.

La discussion sur la localisation de tels équipements industriels ne peut pas être complète si un inventaire de la disponibilité potentielle des friches industrielles n'est pas mis à disposition du public.

Les principales demandes de précisions et recommandations du.de la garant.e

Le tableau ci-dessous présente les principales demandes de précisions et recommandations que les garants formulent à la fin de la concertation préalable. Le responsable du projet, lorsqu'il va publier sa réponse à ce bilan avec les enseignements de la concertation, est invité à répondre à ces différents points. Le tableau qui a été transmis au porteur de projet afin qu'il puisse répondre se trouve en annexe de ce bilan.

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Préciser le calendrier effectif d'amélioration des liaisons routières autour de Fos-sur-Mer

2. Clarifier les possibilités concrètes d'expédition des produits de l'usine par voie ferrée

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants.

1. Mettre en place un dispositif de suivi en continu du projet incluant un comité de suivi du projet et des réunions publiques

2. En vue d'un éventuel débat public global, préparer un inventaire des friches industrielles de l'arrondissement d'Istres précisant les conditions de leur disponibilité foncière et technique (dépollution). Inclure cet inventaire dans le dossier que la personne publique produira pendant le débat.

Introduction

Le projet

Le nom complet du projet est « PROJET D'IMPLANTATION D'UNE GIGA-USINE DE PANNEAUX PHOTOVOLTAÏQUES À FOS-SUR-MER », simplifié en « Carbon » du nom de la société qui le porte.

- **Responsables du projet :**

Pierre-Emmanuel Martin, cofondateur et président de Carbon. RTE, le gestionnaire du réseau de transport d'électricité français a co-saisi la CNDP.

- **Carte du projet ou plan de situation :**



(source garants et Geoportail)

- **Objectifs du projet selon le porteur de projet**

Carbon souhaite implanter sa première giga-usine de production de cellules et de panneaux photovoltaïques sur un site de 62 hectares, au sein de la ZIP (Zone Industriale Portuaire) de Fos-sur-Mer, sur le Grand port maritime de Marseille (GPM), en Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur.

L'objectif est de produire et commercialiser, en priorité sur le marché national et européen, des cellules et des modules photovoltaïques compétitifs, fiables, durables, à haut-rendement et très bas carbone. (extrait du dossier de concertation).

- **Caractéristiques du projet**

Cette première giga-usine aurait une capacité de production annuelle de 5 GWc de cellules photovoltaïques, soit l'équivalent d'environ 25 km² de cellules photovoltaïques, ainsi que de 3,5 GWc de modules photovoltaïques.

Si le projet est réalisé, l'usine s'étendrait sur près de 62 hectares, dont environ 20 hectares de bâtiments.

Les activités de la giga-usine pourraient générer plus de 3 000 emplois directs.

Sa mise en service est prévue fin 2025, avant une montée en puissance industrielle courant 2026.

- **Coût**

Le montant total du projet est estimé par Carbon à plus d'1,5 milliard d'euros, dont environ 1,3 milliard pour les seules dépenses d'investissement liées à la construction des installations industrielles.

- **Alternatives mises au débat**

Le site d'implantation de Fos-sur-Mer a été choisi en alternative à d'autres sites envisagés par Carbon. Près d'une quinzaine de sites ont été étudiés en France, dont cinq qui ont fait l'objet d'études de préfaisabilité approfondies. D'autres opportunités ont aussi été explorées en Belgique, en Allemagne et aux États-Unis.

À ce jour, le porteur du projet n'envisage plus d'alternative à ce choix.

La seule alternative présentée dans le dossier de concertation est la non-réalisation du projet.

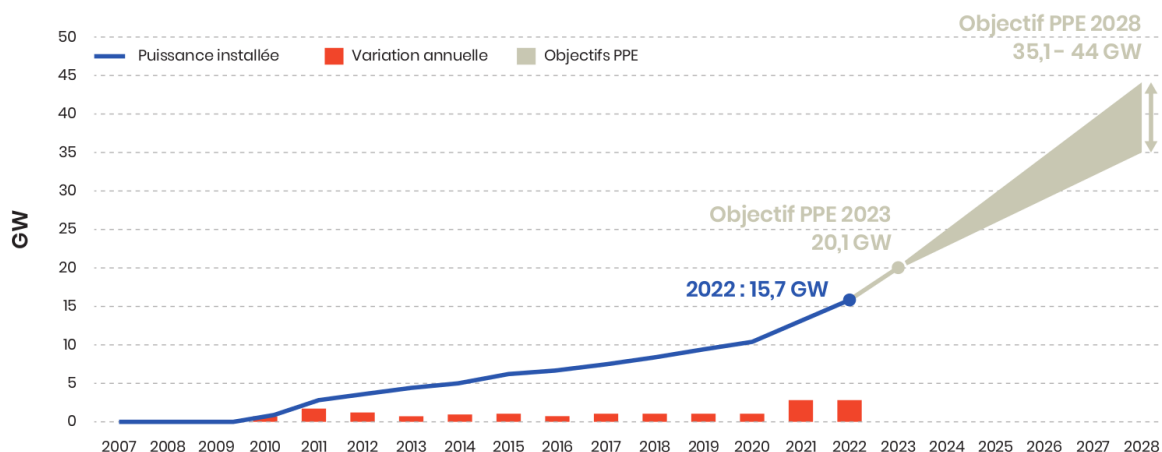
- **Contexte du projet**

Selon l'Agence internationale de l'énergie, l'énergie solaire sera la première source d'énergie à horizon 2050, et représentera 23% du mix énergétique mondial.

L'énergie solaire apparaît comme l'une des énergies renouvelables les mieux adaptées pour participer au premier plan à la transition énergétique puisqu'elle est une solution crédible à grande échelle pour une énergie maîtrisée, propre, abondante et ultra-compétitive.

Depuis plus d'une dizaine d'années, la Chine domine l'industrie photovoltaïque et monopolise aujourd'hui toutes les étapes de la chaîne de production. Depuis 2011, elle a investi plus de 50 milliards de dollars dans le développement du secteur, soit dix fois plus que l'Europe qui importe 84% de ses équipements.

Si le projet de Carbon était réalisé, la giga-usine de production de panneaux photovoltaïques « Made in France » pourrait être une alternative aux approvisionnements auprès d'entreprises extra-européennes, en particulier chinoises.



Développement du parc photovoltaïque en France et prévisions de la Programmation Pluriannuelle de l'énergie (PPE), (source dossier de concertation)

Par ailleurs, à long terme, la perspective de création de nouvelles giga-usines pourrait ancrer durablement l'indépendance et la souveraineté de l'Europe en matière d'approvisionnement et de production industrielle.

• **Calendrier du projet**



(source dossier de concertation)

Carbon a déclaré lors de la dernière réunion de la concertation de vouloir poursuivre son projet.

Le Code de l'environnement stipule que le porteur de projet publie dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garants, sur son site internet, les mesures qu'il ou elle juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

Carbon a l'intention de déposer sa demande d'autorisation environnementale début 2024. Le dossier qui accompagne cette demande sera instruit par les services de l'État courant 2024 et donnera lieu à une enquête publique. Le bilan des garants de la concertation sera joint au dossier d'enquête.

A l'issue de l'enquête publique et si le permis de construire a été obtenu, la construction de l'usine pourra débuter. Sa mise en service sera conditionnée à l'obtention de l'autorisation d'exploiter.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

Le projet présenté à la concertation par Carbon est assez détaillé et ne laisse que peu de place pour d'éventuelles variantes ou adaptations de grande ampleur. Le porteur de projet n'a proposé qu'un seul scénario. Il en est souvent ainsi pour les projets industriels complexes dont les grandes options, intimement liées au procédé, sont définies très tôt et brident l'architecture.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision lors de la séance plénière du 3 mai 2023, la CNDP a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article 121-8 et a désigné Vincent Delcroix et Philippe Quévremont comme garants de la concertation, considérant que ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement et présente de très forts enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques.

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Dans ce cas précis, les garants avaient pour mission d'être particulièrement attentif à ce que :

- le modèle économique de cette PME nouvellement créée soit pris en compte notamment lorsqu'il s'agit d'apporter les réponses sur le plan technique ;
- le porteur de projet précise les besoins auxquels ce projet répond et ses alternatives possibles ;
- tous les publics soient informés.

Enfin les garants devaient prendre en compte la multiplicité des projets qui se développent concomitamment. La CNDP a décidé que les concertations sur les projets industriels Carbon, H2V et GraviHy devaient être préparées dans une logique de coordination et a chargé les garants de la concertation Carbon de veiller à la prise en compte de cette décision.

Dans le cadre d'une concertation préalable L 121-8, les modalités de concertation sont définies par la Commission nationale du débat public. Suite à la concertation préalable, une concertation continue sera mise en place si le projet se poursuit, également sous l'égide d'un ou deux garants CNDP.

Les projets H2V et GraviHy

Le projet **H2V** prévoit la construction en deux phases de six unités de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau de 100 MW (2 unités dans une première phase et 4 dans la seconde phase), soit un total de 600 MW, avec l'objectif de produire 84 000 tonnes par an d'hydrogène bas carbone. La première phase du projet comprendrait également une unité de production de méthanol de synthèse (« e-methanol ») d'une capacité de 130 à 140 000 tonnes/an.

GraviHy projette une usine de production bas-carbone de 2 millions de tonnes de minerai de fer pré-réduit, appelé DRI (pour « direct reduced iron »). Ce DRI serait produit à partir d'hydrogène obtenu par électrolyse de l'eau sur site (électrolyseur de 700MW, production 120 000 tonnes/an).

Le travail préparatoire des garants

Les garants ont analysé le contexte géographique, politique, sociologique et humain du projet dans le but d'identifier les thématiques et controverses susceptibles d'être débattues pendant la concertation, ainsi que les pistes pour optimiser son organisation (acteurs à solliciter, modalités, thématiques à approfondir, etc.).

Cette analyse a été menée en prenant en compte les deux autres projets H2V et GraviHy, conformément aux directives de la CNDP. En effet, les concertations des trois projets sont dans une temporalité très proche (quelques mois d'écart), les trois sites d'implantation prévus se touchent et les trois projets contribuent directement (H2V et GraviHy) ou indirectement (Carbon) à la décarbonation.

Les résultats de l'étude de contexte

La première raffinerie s'est installée en 1930 sur un territoire quasi vierge, composé de marais et de landes. A partir de 1950, la pétrochimie s'installe, vers 1970, c'est au tour de ce qui est aujourd'hui la ZIP de Fos-sur-Mer. Pétrochimie, aciéries, usines chimiques et des terminaux maritimes s'installent, à l'époque sans concertation.

Dans les années 80, les citoyens ont commencé à se mobiliser sur les problématiques santé-sécurité-environnement du territoire, ainsi que sur la pollution et le dessalement de l'étang de Berre. Le rejet par les populations de nouvelles installations polluantes (ou supposées telles) s'est concrétisé par le refus du projet Satys à Marignane en 2021.

Aujourd'hui, une dizaine de nouveaux projets sont annoncés pour un investissement total de 11 milliards d'euros, auxquels s'ajoutent 2 à 3 milliards d'euros pour la décarbonation du territoire, alors que la dernière implantation industrielle dans le bassin remonte à 1985.



La zone industrialo-portuaire de Fos-sur-mer vue du site de Carbon (photo garants)

L'absence de concertation des années 70 a fait place à de nombreuses concertations aux résultats contestés, certaines parties prenantes considèrent que ces concertations ne débouchent sur rien. La multiplication des concertations en cours ou envisagées est un facteur de confusion et de démotivation important.

Le projet Carbon participerait à la réindustrialisation « verte » de la France dans un secteur stratégique. A ce titre, il bénéficie du soutien et des encouragements de l'État, de même que les deux autres projets. Le projet est également soutenu par de nombreux responsables politiques locaux (maires, Métropole, Région, Département, etc.).

Afin de préparer au mieux la concertation à venir, les garants ont réuni une douzaine d'associations à caractère environnemental du bassin Fos/Berre. Presque toutes ont répondu à l'invitation, ce qui montre leur intérêt pour les projets et leurs concertations. Globalement les associations présentes voient les projets d'un œil favorable, mais pas à n'importe quelle condition, ils les veulent exemplaires, non polluants et respectueux de l'environnement. Quelques divergences de vue sont apparues sur la localisation idéale du projet Carbon. Les discussions ont porté principalement sur les thématiques communes aux trois projets, confirmant la nécessité de la coordination des trois concertations.

Les principales thématiques relevées pendant les discussions avec les parties prenantes potentielles de la concertation sont les suivantes :

- l'alimentation en eau (brute provenant du Rhône et potable de la nappe phréatique) et les rejets (en mer) ;
- la consommation d'électricité ;
- la biodiversité (les trois sites se touchant ont *a priori* le même biotope) ;
- le trafic routier ;
- l'augmentation de la population induisant des besoins en logement et équipements.

Elles sont communes aux trois projets.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

La coordination des concertations

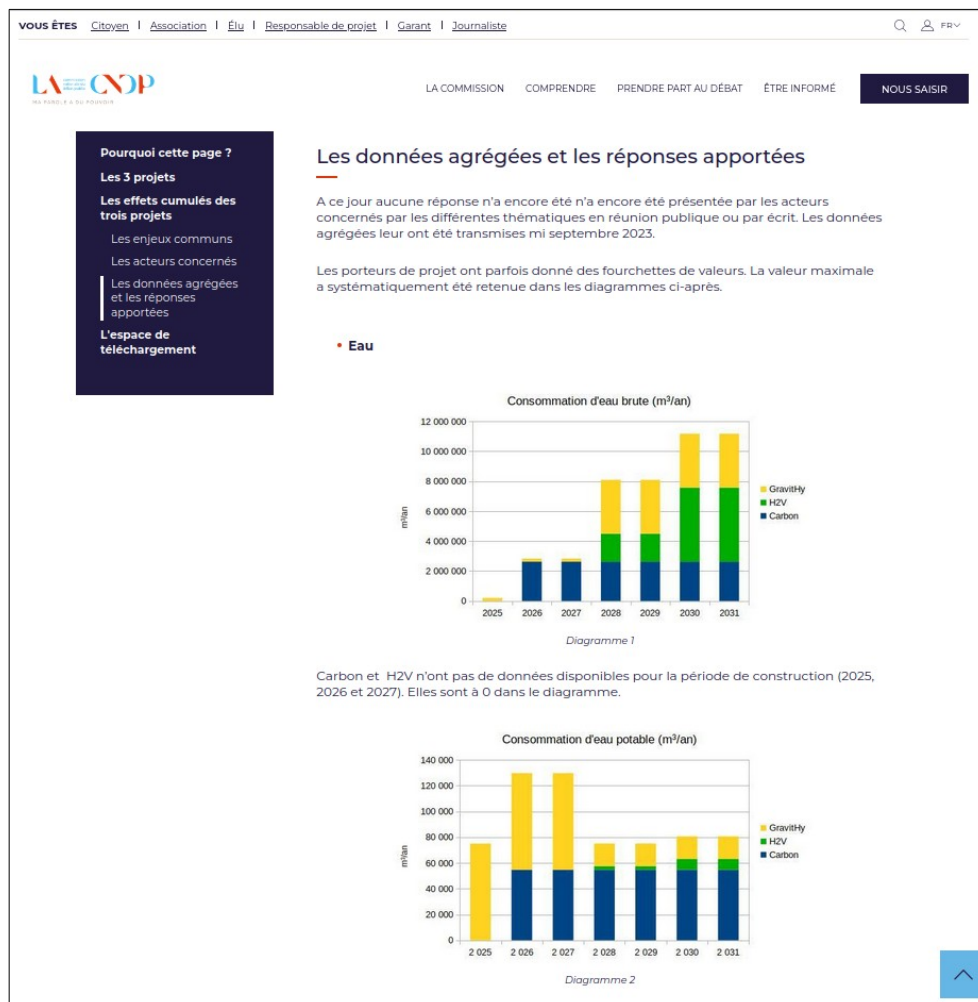
Les thématiques communes aux trois projets auraient idéalement dû être traitées de manière commune, avec par exemple l'organisation de réunions Carbon/H2V/GravitHy sur un thème commun donné. Malheureusement, la législation ne le permettait pas. De plus, il s'est rapidement

avéré que les calendriers de concertation seraient disjoints, avec cependant un recouvrement partiel des concertations H2V et GravitHy.

Il a donc été proposé à la CNDP que des réunions thématiques « renforcées » soient organisées :

- par Carbon sur les thèmes de l'emploi, de la formation, du logement, de la circulation routière et de la biodiversité, avec une invitation à participer de H2V et de GravitHy ;
- par GravitHy et H2V sur les thèmes de l'eau et de l'électricité (1 réunion par thème). avec une invitation à participer de Carbon.

Pour ces thèmes communs, il est essentiel que le public puisse prendre connaissance, au cours de chaque concertation, des données relatives à chacun des trois projets sur des thèmes communs (par exemple le nombre d'emplois ou les consommations d'eau brute). A cet effet, les garants ont mis ces données (publiques ou validées par le porteur de projet correspondant) à disposition de tous sur le site de la CNDP¹.



Le début de la page de la coordination des concertations

¹ <https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravithy-4495>

La préparation des modalités de la concertation et du dossier de la concertation.

La préparation de la concertation s'est faite en commun avec Carbon, sans divergences de vue importantes. Globalement le porteur de projet et les garants avaient la même vision de ce que devait être la concertation et les grandes thématiques à aborder.

La prise en compte de la nécessaire coordination des concertations a donné lieu à quelques différences d'appréciation qui ont pu être aplanies après quelques discussions.

De même le dossier de concertation a pu être finalisé rapidement par le porteur de projet.



Le dossier de concertation (source Carbon)

L'organisation des réunions publiques

Au vu des résultats de l'étude de contexte, il est apparu nécessaire d'organiser des réunions plus particulièrement axées sur les thèmes suivants :

- environnement et biodiversité ;
- sécurité industrielle et énergétique ;
- emploi et formation ;
- intégration territoriale du projet ;

Les sous-thèmes renforcés tels que présentés dans le paragraphe précédent sont inclus dans ces quatre réunions thématiques.

Avec les réunions d'ouverture et de clôture, le nombre de réunions a donc été fixé à 6, ce qui est habituel pour ce type de concertation.

Une visite du site, encadrée par le porteur de projet, a été programmée juste avant la réunion environnement et biodiversité.

Quelques règles ont été établies en accord avec le porteur de projet :

- Il faut que tout le public présent aux réunions puisse participer. Comme certaines personnes ne viennent qu'à une réunion et n'ont pas forcément lu le dossier ou sa synthèse, il est nécessaire de présenter rapidement le projet à chaque réunion,

généraliste ou thématique, ainsi que le rôle des garants. Cette règle a souffert d'une exception : à une réunion thématique, comme toutes les personnes présentes avaient déjà participé à une autre réunion, les présentations du projet et du rôle des garants n'ont pas été faites.

- Le temps de parole dévolu aux intervenants en tribune doit être inférieur ou égal à celui des échanges avec le public.

Le périmètre



(source dossier de concertation)

Au vu :

- de l'impact potentiel du projet notamment sur le logement et la circulation ;
- de la cohérence du territoire de l'arrondissement d'Istres correspondant au bassin Fos-Berre ;
- des nombreuses associations et entités dont le territoire est le bassin Fos-Berre ;

l'arrondissement d'Istres s'est naturellement imposé comme le périmètre de la concertation.

Le calendrier

Le calendrier de la concertation a été établi à partir des contraintes suivantes :

- permettre la participation et l'information du public ;
- permettre un déroulement cohérent des 3 concertations connues au moment de l'établissement du calendrier ;
- ne pas retarder inutilement le processus de concertation ;
- éviter les vacances scolaires.



(source dossier de concertation)

La CNDP a décidé d'une durée de concertation de 7 semaines.

Les modalités d'information, de mobilisation et de participation

L'annonce de la concertation

La concertation préalable a été annoncée 15 jours avant son ouverture :

- sur le site internet de la concertation ;
- dans la presse nationale et locale (Les Échos, La Provence) ;
- par affichage dans les mairies des 21 communes du périmètre de la concertation. En complément de cette annonce réglementaire, une affiche informant des dates et des lieux des temps de concertation a été diffusée dans les communes du périmètre de la concertation, un flyer d'information a également été distribué aux habitants des communes accueillant les temps d'échanges.

Par ailleurs, l'annonce de la concertation a pu être relayée par les collectivités et les acteurs du territoire grâce à un « kit de communication » fourni par Carbon.

Les garants ont demandé au porteur de projet d'organiser une conférence de presse quelques jours avant la première réunion publique. Celle-ci s'est tenue le 31 août ; elle a permis une démultiplication de l'information de l'ouverture de la concertation. Cette conférence de presse a donné lieu à de nombreux retours, presse et radio.

Le dispositif de concertation :

-
- 21 affiches réglementaires et 150 affiches distribuées
 - 54 000 flyers distribués
 - 2 encarts presse réglementaires (La Provence, les Échos)
 - 1 conférence de presse d'annonce de la concertation (99 retombées)
 - 26 kits de communication distribués aux mairies, au GPMM, à S3PI, à la Région, à la Métropole et au département.

-
- 6 réunions publiques
 - 3 débats mobiles
 - 1 site Internet avec module de questions/réponses

-
- près de 2 000 exemplaires de la synthèse du dossier de concertation distribués dont 570 répartis dans les mairies du périmètre de la concertation
 - 300 exemplaires du dossier de concertation distribués dont 125 exemplaires répartis dans les mairies du périmètre de la concertation.
-

La mobilisation des publics

L'étude de contexte avait montré que le projet Carbon était déjà relativement connu par le public, notamment à Fos-sur-mer où la mairie avait déjà beaucoup relayé la communication sur le projet.

De même les élus territoriaux, le GPMM (Grand port maritime de Marseille), le S3PI (Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions et des risques industriels) et les représentants de l'État, notamment le sous-préfet d'Istres et la DREAL (Direction régionale de l'environnement et de l'aménagement du territoire), étaient déjà mobilisés sur le projet avant même la préparation de la concertation.

La mobilisation des associations semblait acquise, il restait à mobiliser le public. Pour ce faire le porteur de projet a largement informé (voir ci-avant), avec le relais très appréciable des municipalités du périmètre de la concertation.



Lycée professionnel Pierre Latécoère à Istres le 23/10/23 (photo garants)



Marché de Port-de-bouc le 14/10/23 (photo garants)

Certains publics ont été ciblés plus particulièrement avec des « débats mobiles » qui sont en fait de petites structures d'information (quelques kakémonos + des exemplaires de la synthèse) animés par des représentants du porteur de projet. Trois débats mobiles ont été organisés : au marché du samedi matin à Port-de-Bouc, dans la galerie commerciale d'Istres et au lycée Latécoère d'Istres.

Une réunion d'information d'une heure s'est tenue dans la salle polyvalente du lycée professionnel. En amont, un stand a permis aux élèves intéressés de venir s'informer librement. Cette manifestation a touché une trentaine d'élèves et de professeurs.

Les « débats mobiles » du marché de Port-de-Bouc et de la galerie commerciale d'Istres ont touché respectivement une soixantaine et une quarantaine de personnes.

Les modalités de participation

Le public pouvait participer à la concertation en :

- participant aux réunions publiques ou aux débats mobiles ;
- posant des questions, formulant des avis ou propositions sur le module questions / réponses du site Internet de la concertation ;
- s'exprimant dans les registres papier mis à disposition dans les mairies des communes du périmètre de la concertation. Les questions formulées dans les registres papier sont reportées sur le site internet afin de rendre les réponses accessibles au plus grand nombre².

²Aucune expression du public n'est intervenue dans ces registres pendant la durée de la concertation.

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, ils s'imposent à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

La participation à la concertation

- 770 participants aux réunions
 - 26 questions, 43 avis, 7 propositions déposés sur le site Internet (ainsi qu'une question aux garants)
 - 157 téléchargements de la synthèse et 271 du dossier
 - 1 700 visites du site Internet (1 600 visiteurs uniques)
-

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le public a pu disposer d'informations claires et complètes sur le projet, notamment sur les caractéristiques techniques, le porteur de projet, la nature de la décision, les impacts socio-économiques, environnementaux et sur l'aménagement du territoire, l'option zéro et les alternatives. Ces informations étaient disponibles en version synthétique sur le site Internet et dans la synthèse du dossier et en version complète dans le dossier de concertation, disponibles en version papier ou en téléchargement.

L'information disponible était bien sûr adaptée à l'état d'avancement du projet. Plusieurs participants aux réunions publiques ont regretté que la totalité des contenus des études d'impact et de danger ne fussent pas disponibles, ce qui n'était pas possible les dites-études étant programmées après la concertation. C'est l'éternel problème des concertations qui doivent se dérouler au début du projet quand il est encore modifiable ou adaptable, au détriment de la complétude des informations et études disponibles.



La réunion d'ouverture à Fos-sur-mer (photo garants)

De même, certains se sont plaints que la trop faible durée de la concertation ne leur permettait d'analyser toute l'information disponible (voir paragraphe suivant), d'autres que la biodiversité ne soit pas traitée plus en profondeur.

Enfin, un internaute a reproché aux garants que le financement du projet n'ait pas été abordé. Il l'a été dans le dossier de concertation (1 page entière), mais en effet peu dans les réunions publiques. Il n'avait pas été identifié comme un sujet prioritaire et n'a pas donné lieu à des questions du public. Le modèle économique du projet a toutefois été questionné via le site Internet de la concertation.

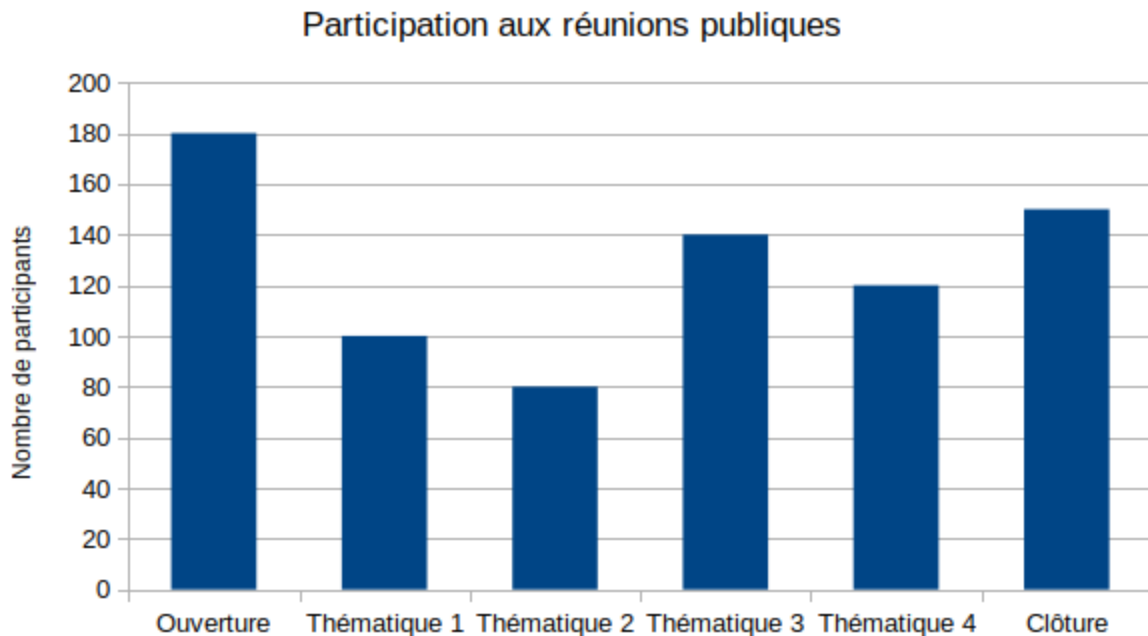
Lors des réunions publiques, les exposés du porteur de projet ou de ses représentants étaient clairs et compréhensibles par le plus grand nombre. Lors des échanges avec le public, le porteur de projet ou ses représentants ont répondu à toutes les questions, sans langue de bois et avec le niveau de détail qui correspondait à l'état des connaissances sur le projet, autant que les garants aient pu en juger.

En conclusion, le droit à l'information a été effectif.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Un des moyens de mesure de la participation aux concertations est le nombre de participants aux réunions publiques et de visites sur le site Internet.

Près de 800 personnes ont assisté aux réunions publiques.



(Diagramme garants, Données Carbon)

Le site Internet a été visité 1 700 fois pendant toute la durée de la concertation. Les pages du module de questions/réponses où l'on pouvait également déposer un avis ou une contribution ont été vues 1 300 fois.

Enfin les débats mobiles ont touché directement environ 150 personnes.

Ces chiffres sont dans le haut de la fourchette pour ce type de concertation portant sur des projets industriels.

L'assistance aux réunions publiques a été soutenue, ne descendant qu'une fois en deçà de 80 personnes, et les échanges ont été nourris. Les interventions ont été, d'une manière générale, respectueuses et argumentées³. Ce sont des qualités précieuses pour une concertation.

Les garants avaient demandé au porteur de projet que, lors des réunions publiques, de ne pas grouper les questions et que les temps d'échange avec le public représentent au moins la moitié de la durée de la réunion. Ainsi toutes les personnes qui souhaitaient poser une question ont pu le faire dans de bonnes conditions.

Plusieurs participants aux réunions publiques se sont plaints du rythme trop rapide des réunions publiques et plus globalement de la durée trop courte de la concertation. Certains d'entre eux ont demandé que la concertation soit prolongée. Les garants ont répercuté cette demande à la CNDP.

³ Un seul rappel des droits du public a été nécessaire de la part des garants, faisant suite à un bref incident clos par des excuses.

La CNDP n'a pas répondu à la demande de prolonger la concertation. Le nombre de sujets à traiter pour ce projet particulier était élevé. Dans ce cas, là CNDP n'a que deux choix possibles, ou bien espacer les réunions et allonger la concertation d'un bon mois ; ou bien accepter un rythme élevé de rencontres. C'est cette solution qu'elle a retenue jusqu'ici. L'allongement des durées de concertation se serait probablement accompagné d'une superposition des calendriers des concertations de Carbon, de H2V et de GravitHy, ce qui n'aurait rien arrangé quant au rythme des réunions.

Les réunions ont eu lieu à Martigues, Port-saint-Louis, Istres, Port-de-Bouc et Fos-sur-mer. Les maires ou adjoints de ces communes ont regretté le faible nombre de leurs administrés parmi le public. Les représentants d'associations ont été de loin ceux qui ont posé le plus de questions pendant les réunions.

Cette faible participation du « grand public⁴ » peut s'expliquer pour partie par l'éloignement du site pressenti pour l'implantation du projet des zones d'habitation. Les aires urbaines les plus proche du site, celles de Port-Saint-Louis et de Fos-sur-mer, sont en effet à plus de 5 kilomètres à vol d'oiseau. La lassitude due aux multiples concertations et débats publics qui ont concerné le territoire ces dernières années a probablement joué aussi.

A l'inverse, on ne peut pas mettre cette faible participation du « grand public » sur le compte d'un déficit d'information particulièrement à Fos-sur-mer où l'information faite par le porteur de projet de la concertation a été relayée à plusieurs reprises par la mairie.

Les jeunes étaient très peu présents, y compris à Istres où un débat mobile était prévu dans un lycée professionnel.



La réunion thématique de Port-Saint-Louis

Les élus (locaux, départementaux, métropolitains, régionaux), ainsi que le GPMM, le sous-préfet d'Istres et la DREAL se sont investis dans la concertation et ont participé, souvent activement, aux réunions publiques, ce qui doit être souligné. Leur présence a été particulièrement utile et

⁴On qualifiera dans ce bilan de « grand public » les participants aux réunions publiques qui ne sont ni des représentants d'associations ou de syndicats, ni des élus, ni des personnes présentes pour raisons professionnelles.

appréciée lors des échanges sur les thématiques communes qui n'étaient pas du ressort du porteur de projet (fourniture d'eau brute et potable, circulation, logement, etc.).

Les questions du public ont été nombreuses pendant les temps d'échange (environ 50 % de la durée des 6 réunions publiques), donnant lieu à des échanges d'arguments qui sont présentés dans les paragraphes suivants. L'intérêt pour le projet s'est manifesté par de nombreuses demandes de précisions ou d'éclaircissement sur ses caractéristiques et son impact auxquelles le porteur de projet a répondu avec transparence.

En conclusion, le droit à la participation a été effectif.



La Darse vue du site (Photo garants)

Synthèse des arguments exprimés

La biodiversité et l'eau

Bon nombre de participants reconnaissent que ce projet pourrait être favorable à l'environnement, par la réduction des émissions de CO₂ auquel il contribuerait dans la durée. Mais cette approche positive n'exclut pas la vigilance, voire des oppositions à la localisation proposée pour le projet, basées sur une analyse de ses autres impacts environnementaux.

Le sujet des impacts du projet sur la biodiversité a divisé le public. Une partie de celui-ci y accorde une grande importance, au point d'avoir demandé de lui consacrer une réunion supplémentaire, après la visite le 19 septembre du site envisagé pour le projet suivie de presque une heure et demie de débats sur ce thème. Pour d'autres participants, ces impacts ne devraient guère peser face aux espoirs soulevés par le projet.

La qualité des informations fournies par le porteur de projet sur la biodiversité a également fait débat. Selon les participants, elle était très sérieuse ou insuffisante : les inventaires faune-flore auraient dû être complets dès le stade de la concertation préalable. Le porteur de projet s'est engagé à publier les études dont il est propriétaire pendant la concertation continue, si le projet se poursuit.



L'embouchure de la roubine qui traverse le site (photo garants)

Les controverses se sont surtout développées à propos de la flore protégée, actuellement présente sur le site. Après dérogation, le porteur de projet devrait en compenser la disparition si le projet se réalise. Celui-ci prévoit en effet de remblayer plusieurs dizaines d'hectares du site avant de construire des bâtiments dont la côte minimale doit atteindre 2,40 mètres au-dessus du niveau de la mer. Dans son schéma d'aménagement (OAZIP), le port a prévu des surfaces pour des compensations, mais on ne peut pas encore en exposer les modalités.

Pour certains, ces difficultés justifieraient le choix d'un autre site pour l'implantation du projet Carbon, par exemple une friche industrielle existante sur le pourtour de l'étang de Berre (voir par ailleurs le point sur les solutions alternatives).

La question de l'approvisionnement en eau industrielle a moins mobilisé le public, sauf sous l'angle du changement climatique : la baisse prévisible du débit du Rhône pourrait-elle fragiliser l'alimentation en eau industrielle du port, en même temps qu'elle réduirait la capacité de refroidissement des réacteurs nucléaires, et, partant, la production d'énergie électrique ? Le port estime au contraire ne pas avoir de problème d'alimentation en eau pour les cinquante prochaines années.

En ce qui concerne le risque de montée de la salinité du Rhône, le porteur de projet estime que l'actuel barrage anti-sel est efficace, puisqu'on n'a déploré qu'un seul incident ces trente dernières années. D'autres précisions concrètes sont demandées, sur le rejet de vapeur d'eau ou la station d'épuration par exemple. Le porteur de projet a indiqué qu'il y répondrait ultérieurement.



Le barrage antisel (photo garants)

Paroles du public

- 🗣️ Le projet ... va dans le bon sens pour impulser une transition énergétique basée sur les énergies renouvelables (site internet, contribution FNE-PACA)
- 🗣️ Je tiens à vous féliciter pour le sérieux de l'approche. L'étude d'impact sur l'environnement et sur la biodiversité était très sérieuse (réunion du 3 octobre, verbatim page 41).
- 🗣️ Le caractère patrimonial de la biodiversité du site est systématiquement relativisé ... Les données des études d'impact sur la biodiversité n'ont pas été rendues publiques dans le temps de la concertation (site internet, contribution Cistude)
- 🗣️ Toutes ces espèces, j'aimerais savoir ... comment on peut imaginer compenser leur saccage ? (Réunion du 19 septembre, verbatim page 36)
- 🗣️ Ces associations ... qui ne se battent pas contre les fumées de Fos et la pollution qu'on respire, mais par contre pour deux lapins et deux tulipes, oui ... J'estime qu'en 2024, avec tous les taux de chômage qui existent et les gens malheureusement qui ont de la peine à finir le mois, on ne peut pas refuser des emplois à Fos (réunion du 19 octobre, verbatim page 29)
- 🗣️ La multiplication de ces dérogations sur ce territoire, induite par celle des projets qualifiés « d'intérêt majeur », laisse craindre des atteintes irréversibles à la biodiversité locale (site internet, Au fil du Rhône)
- 🗣️ J'ai entendu 25°C pour les rejets de vapeur d'eau, été comme hiver. On est dans un contexte de réchauffement climatique, je voulais savoir ce que donnaient les études d'impacts à ce niveau-là ? (Réunion du 19 septembre, verbatim page 58)
- 🗣️ A l'horizon 2050, il y aura une augmentation du niveau de la Méditerranée d'un mètre environ, c'est ce que disent les spécialistes. Ce qui veut dire que tout le delta du Rhône sera envahi d'eau salée (réunion du 19 octobre, verbatim page 35).

La plus jeune participante à la réunion de clôture (photo garants)

Les risques

La réunion thématique consacrée aux impacts et aux risques a rassemblé 80 personnes, ce fut la réunion la moins fréquentée, bien qu'elle se soit tenue à Port-Saint-Louis, ville la plus proche du site pressenti pour le projet. Les séquences de questions/réponses ont surtout été consacrées aux impacts ; de même les questions posées sur Internet se réfèrent peu aux risques du projet⁵.

Lors de la réunion thématique, les risques du projet ont été présentés. Selon le porteur de projet le risque le plus problématique est celui lié au stockage et à l'utilisation de l'acide fluorhydrique. Plusieurs personnes ont réagi à ce sujet, confirmant la dangerosité de ce produit, parfois comme argument pour donner un avis négatif sur le projet.

Le classement Séveso seuil haut du projet Carbon dû aux stockages de produits dangereux n'a pas donné lieu à des échanges notables.

Paroles du public

🗣️ J'ai travaillé sur des projets et des process avec de l'acide fluorhydrique, pour parler gentiment c'est une vraie merde, qui est hyper dangereux, [...] Sachez-le ce n'est quand même pas un truc qu'il faut prendre à la légère. (réunion du 26 septembre, verbatim page 70)

🗣️ Projet démesuré et dangerosité extrême de l'acide fluorhydrique. Quand on lit les recommandations à ce sujet, on ne peut que prendre peur ! (Avis Internet Marie-Claude F.)

🗣️ C'est un peu absurde de cacher les trucs que n'importe quel ingénieur est capable de déduire. [au sujet de la non divulgation de données sensibles] (réunion du 26 septembre, verbatim page 77)

🗣️ Le risque industriel qui selon la DREAL serait maîtrisé par le seul respect des mesures requises suscite tout de même quelques interrogations, d'une part sur l'effet domino [...] et d'autre part, sur l'exposition aux risques des usagers de la RD 268 (contribution FARE).

🗣️ Nous ne saurions rappeler l'attention extrême qu'il convient d'apporter à la gestion des risques industriels, s'agissant de la perspective d'une ICPE de type Seveso seuil haut (contribution FNE 13).

🗣️ On va « s'acharner » sur Carbon dans le cadre du dossier demande d'autorisation pour essayer de tirer vers les meilleures techniques disponibles et imposer des valeurs limites d'émissions les plus basses possibles. (DREAL, réunion du 26 septembre page 42)

Les autres impacts territoriaux

Les représentants de la Métropole ont tenu un discours confiant, le 12 octobre, sur la capacité des règles actuelles (PLU et PLH) à permettre, si nécessaire, la construction de 5 000 logements supplémentaires, sans évoquer les constructeurs publics ou privés, qui pourraient s'engager dans des projets de logements. Le public, alors concentré sur les problèmes de circulation routière, n'a pas relevé ce point en réunion. Seule une internaute l'a mentionné.

⁵ Le S3PI a auditionné Carbon le 13/9/23, le compte-rendu de cette audition a été publié sur le site Internet de la concertation ; il était également susceptible d'éclairer le public.

Le porteur de projet a par ailleurs affirmé être prêt à participer à la création d'une crèche inter-entreprises.

Il conviendra de reprendre ces questions, soit au cours des concertations relatives aux projets H2V ou GravitHy, soit au cours de la concertation de suivi du projet Carbon si celui-ci est confirmé.

Paroles du public

🗣️ Il faut loger ces nouveaux salariés et leurs familles ... avec quels prêts bancaires ? Tout est bloqué. Et les aménagements devront suivre : les écoles, services publics, etc...(site Internet, Corinne L.)

Paroles du sous-préfet

Pour Carbon, c'est 150 à 200 logements qu'il faudrait imaginer en plus de ce que le PLH prévoit. C'est assez important, mais c'est accessible, si tout le monde s'y met et si tout le monde se met au travail. Et l'État est prêt à participer, comme c'est le cas à Dunkerque. (verbatim, page 35, réunion du 19 octobre)

Paroles de la Métropole

La Métropole s'est engagée à retravailler sur le plan local d'urbanisme, notamment des villes de Fos, de Salon et d'Istres. D'ores et déjà, lorsqu'on regarde les documents d'urbanisme, 5 000 logements sont là et qui attendent d'être construits. (verbatim page 27, réunion du 19 octobre)

L'économie du projet

Dans le dossier de concertation préparé par le porteur de projet, l'économie du projet était présentée sous l'angle du développement des marchés européens du solaire et de la stratégie de l'entreprise. La taille de l'usine, la modernité de ses équipements et procédés et son intégration verticale doivent en assurer la compétitivité. La stratégie de financement et la chronologie des appels de fonds étaient également annoncées.

En réunion publique, les thèmes portant sur l'économie du projet n'ont cependant pas été abordés par le public, y compris en réunion d'ouverture. L'annonce le 3 octobre par M. Martin, président de la société Carbon, d'une participation financière du groupe CGA-CGM n'a pas non plus été relevée par le public.

Quelques personnes sont toutefois intervenues sur ces thèmes via le site internet de la concertation, pour noter la faiblesse du capital social de la société⁶, appeler l'attention sur l'effondrement actuel des prix de marché des panneaux solaires, ou souligner la nécessité d'un fort engagement des pouvoirs publics européens et français afin de faire aboutir ce projet, compte tenu du poids de la concurrence chinoise. En réponse, le porteur de projet a reconnu une actuelle surcapacité de production ; il a également précisé que le cadre réglementaire était en cours d'évolution.

⁶ Un intervenant a en outre regretté que le règlement européen 2020/852, qui détaille les modalités d'information financières des sociétés, n'ait pas été appliqué. Vérification faite, le champ d'application de ce règlement n'inclut pas à ce stade cette concertation.

Paroles du public

- 🗣️ Magnifique projet. Toutefois, certaines incertitudes concernant la fabrication de 5 GWc/an de panneaux solaires à un coût compétitif doivent être levées (site internet, Emmanuel F.)
- 🗣️ Je ne vois pas comment ce tout nouveau site va être rentable (site internet, Christophe R.).
- 🗣️ Le faible capital social de cette PME aurait dû attirer l'attention des garants, ne permet pas de crédibiliser les engagements pris par le Maître d'Ouvrage (site internet, Thomas H).
- 🗣️ Pour être compétitifs avec la Chine Carbon, compte sur une future réglementation européenne de taxe sur les importations. C'est un pari très risqué : Carbon n'a pas de contrôle sur cette décision qui mettrait tout par terre si elle ne correspondait pas au besoin de Carbon (site internet, Daniel B).

Les alternatives

Dans le dossier de concertation préparé par le porteur de projet, les alternatives sont d'abord présentées sous l'angle de la localisation du projet. Fos-sur-Mer a été finalement retenu parmi 13 sites initialement envisagés, et le porteur de projet n'envisage plus maintenant qu'une seule alternative possible, celle de renoncer au projet.

Le public est revenu à plusieurs reprises sur ce choix de localisation, compte tenu en particulier des impacts sur la biodiversité pour le site envisagé. Les arguments invoqués s'éloignaient du réflexe bien connu de type « pas chez moi », pour faire place à des raisonnements plus construits : l'intérêt économique du projet est important et une implantation locale est souhaitable ; pour répondre aux objectifs du « zéro artificialisation nette » et protéger la biodiversité, il vaudrait mieux implanter l'usine sur l'une des friches industrielles qui entourent l'étang de Berre. Pourquoi pas celle de l'entreprise LyondellBasell. ?

Le porteur de projet a expliqué que cet ancien site n'est pas à vendre, et que les délais d'acquisition éventuelle puis de dépollution du site ne seraient pas compatibles avec l'urgence du projet. Dans sa planification d'aménagement (OAZIP), le port considère par ailleurs que le site envisagé est destiné à des usages industriels, que le projet Carbon aboutisse ou non.

Paroles du public

- 🗣️ Je sais que Carbon a hésité entre divers sites pour implanter son projet, j'imagine que plusieurs facteurs ont été pris en compte, des facteurs économiques, des facteurs financiers, des facteurs logistiques, des facteurs industriels, j'ai l'impression que le facteur biodiversité ... a été complètement zappé (réunion du 19 septembre, verbatim page 36).
- 🗣️ Sur le territoire, nous avons effectivement 200 hectares de friche industrielle, parmi lesquelles celle de LyondellBasell. Il reste à Berre-l'Étang une centaine d'hectares encore disponibles (réunion du 19 octobre, verbatim page 8).
- 🗣️ Carbon, une mauvaise localisation. En contradiction avec l'objectif zéro artificialisation nette, alors qu'il existe à minima 250 hectares de friche industrielle sur la Métropole Aix-Marseille-Provence (réunion du 19 octobre, verbatim page 14).



L'équipe technique (photo garants)

L'emploi et la formation professionnelle

La réunion du 3 octobre consacrée à l'emploi et à la formation professionnelle a mobilisé un public nombreux et un peu différent de celui des autres réunions. Les associations locales, très présentes depuis le début de la concertation, y étaient bien sûr activement représentées. Mais des professionnels de la formation et d'autres entreprises du bassin d'emploi y ont également participé, contribuant au caractère concret des échanges.

Carbon a exposé les modalités de recrutement et de formation que l'entreprise envisage de mettre en œuvre. Compte tenu du nombre de personnes à recruter, de la technicité des métiers recherchés et des contraintes des emplois (travail posté en particulier), de nombreux canaux devront être mobilisés en vue de recruter et de former un personnel nombreux dans des délais courts. Le recours à l'apprentissage et à la formation en alternance sera facilité.

Dans leur diversité (Pôle emploi, Maison de l'emploi, CFA, etc.), les institutions de l'emploi et les centres de formation professionnelle du bassin ont affirmé vouloir participer aux efforts de qualification ou de reconversion des personnes déjà présentes sur le bassin d'emploi. Néanmoins, compte tenu de l'inadéquation entre les emplois à pourvoir et les ressources locales, il faudra aussi recourir à du personnel venant d'autres régions, voire à l'immigration selon une intervention du public.

Des tensions sur certains métiers sont inévitables. Ces tensions sont déjà perceptibles dans le bassin d'emploi de Fos pour des qualifications recherchées, en particulier pour les fonctions de maintenance (électriciens, soudeurs, etc.). Le risque est de fragiliser les autres industriels du secteur.

Grâce à la réforme du lycée professionnel en cours, un nouveau dialogue s'établit entre les milieux économiques et ceux de la formation initiale, en vue de réorienter 25% des filières de formation en trois ans. L'apprentissage a été développé, ainsi que la présentation des métiers aux jeunes en collège.

Paroles du public

☞ Les entreprises du bassin de Fos ont déjà énormément de difficultés à recruter ..., ça va être difficile de tenir tous ces objectifs de formation, de recrutement (réunion du 3 octobre, verbatim page 37).

☞ Je voudrais savoir ... si vous allez proposer un certain nombre de formations en alternance ... ? Parce que je considère que c'est une bonne méthode (réunion du 3 octobre, verbatim page 38).

☞ Croyez-vous que les autres industriels vont accepter facilement de se séparer des compétences qu'ils ont eux-mêmes formées ? (réunion du 3 octobre, verbatim page 28).



La réunion de clôture (photo garants)

Les transports

Les infrastructures routières et plus largement les transports ont été, de loin, le sujet le plus abordé de la concertation, que ce soit lors de chaque réunion publique ou sur l'espace de dialogue du site Internet.

La très grande majorité des intervenants se plaint des conditions de circulation sur l'A55 (Martigues / Port-de-Bouc), la N568 (Port-de-Bouc / Fos-sur-mer / vers Arles), la N569 (Fos-sur-mer / Istres / Miramas) et la RD268 (Fos-sur-mer / Port-de-Bouc).

Le sous-préfet d'Istres assure que la liaison Martigues–Port-de-Bouc est le premier projet régional proposé par l'État pour 2023-2027. Et la liaison Fos-Salon est le premier projet proposé par l'État pour le contrat de plan suivant à partir de 2027 dans toute la région.

Mais les participants aux réunions sont sceptiques, certains demandent aux représentants de l'État de sortir une « baguette magique » pour qu'enfin les projets se réalisent (en réalité des financements exceptionnels pour une situation exceptionnelle, la réindustrialisation de la France). D'autres mettent en cause la viabilité des projets sur la ZIP, tant que les problèmes de circulation ne seront pas résolus. Le public reconnaît que ces problèmes de circulation ne sont pas de la responsabilité du porteur de projet, mais qu'il les amplifiera.



Source Géoportail

De son côté, le porteur de projet assure que jamais les 3 000 salariés ne seront présents sur site simultanément. Comme le travail sera posté, l'effectif maximal sur site sera de 900 personnes en heures ouvrables et 650 hors heures ouvrables. De plus les horaires des postes seront choisis en dehors de heures de pointe.

Quelques personnes ont fait remarquer que construire de nouvelles routes n'était pas la solution, l'expérience montrant que les nouvelles routes font augmenter le trafic global. Il faut améliorer l'existant, notamment les transports en commun.

Pour ce qui est du transport de marchandises, le porteur de projet affirme que les approvisionnements seront faits principalement par bateau et les expéditions par rail et par transport fluvial. Le trafic routier induit par ces transports serait limité à l'enceinte de la ZIP (port à conteneurs vers l'usine et de l'usine vers la plateforme multimodale).

Le projet Modalis, qui n'est pas encore en phase de réalisation, devrait faciliter l'expédition des marchandises. Quelques personnes s'inquiètent à ce sujet : et si Modalis ne se faisait pas⁷ ? Le

⁷ Le porteur du projet MODALIS est intervenu lors de la réunion à Port-de-Bouc pour confirmer que le projet était lancé et financé par Elengy.

porteur de projet évoque la possibilité d'utiliser alors le terminal ferroviaire d'Ascométal. Selon un participant celui-ci est totalement délabré.

Enfin le porteur de projet propose de faciliter le covoiturage, de mettre à disposition de ses salariés des flottes de voitures et de vélos électriques, d'envisager une navette par bateau.

Tous ces arguments du porteur de projet ont été jugés recevables et aller dans la bonne direction, mais n'ont pas fait changer d'avis le public.

Paroles du public

☞ Ça va jusqu'à Miramas les voitures cul à cul qui sont collées. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 44)

☞ Il faudra deux heures pour venir de Fos à Istres ? Ce n'est pas possible ! Il faut comprendre que c'est irréalisable. Sans les routes, c'est irréalisable. (verbatim de la réunion du 26 septembre, page 49)

☞ Je ne peux pas être d'accord avec un projet si on n'a pas de routes. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 44)

☞ Il faut voir absolument que ça soit fait les routes avant de faire les constructions des entreprises, parce que nous on ne peut plus vivre, plus vivre du tout. Port-Saint-Louis-du-Rhône sera inaccessible, Fos l'est déjà. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 49)

☞ Si Modalis ne fonctionne pas et si vous n'avez pas d'accord avec ASCOMETAL, vous aurez donc 660 camions supplémentaires sur les routes. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 34)

☞ Je travaille à ASCOMETAL depuis 1984, la gare dont vous parlez, je ne la connais pas. Ils ont parlé d'une gare à ASCOMETAL, je ne la connais pas. Si vous voulez vous servir du fret d'ASCOMETAL, il faudra remettre toutes les voies en ordre parce qu'elles sont dégueulasses. Il y a des herbes. C'est un champ de ruines. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 32)

☞ L'histoire de Fos-sur-Mer nous a démontré que beaucoup de solutions qui ont été proposées n'ont pas été mises en œuvre. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 22)

☞ Martine VASSAL a annoncé au Président de la République « je n'ai pas d'argent, c'est à l'État de payer » à sa venue à Marseille. La région annonce 80 millions dans le contrat plan État-région, ce qui est ridicule comparé aux enjeux qu'on va connaître d'ici trois ou quatre ans. (verbatim de la réunion d'ouverture, 12 septembre, page 24)

☞ Je n'ai pas, à ce jour, entendu beaucoup les collectivités sur ce territoire précis, ici, dont on parle, se positionner sur l'amélioration des relations, c'est-à-dire : augmentation des fréquences, des cars, des trains, réalisation des itinéraires recyclables, en concertation avec les associations correspondantes. (verbatim de la réunion du 12 octobre, page 44)

☞ Plus on construit de routes, plus on augmente le trafic. Donc plus on construit de routes, plus on est conduit à construire des routes. (verbatim de la réunion du 19 octobre, page 10)

☞ On a supprimé les bus de transport en commun dans les années 2000. Donc, tout le monde a dû prendre sa petite voiture. (verbatim de la réunion du 12 octobre, page 56)

☞ L'augmentation de la capacité des axes routiers qui desservent la zone n'est en aucune façon une solution viable et est en totale opposition avec toute idée de transition énergétique et écologique. (Avis Internet de FNE PACA).

Les engagements du porteur de projet et des pouvoirs publics

Les annonces et engagements du porteur de projet

Le porteur de projet a pris de nombreux engagements durant les réunions publiques. Ils sont listés en totalité dans l'annexe 2 .

Ces engagements concernent :

- La biodiversité : la protéger sur le site et mettre à disposition les études.
- La poursuite de la concertation : rendre public toutes les informations transmissibles ; poursuivre le dialogue et la concertation.
- L'eau : optimiser les réseaux et le réemploi.
- L'électricité : consommer de l'électricité décarbonée et optimiser la consommation, recourir au photovoltaïque.
- L'emploi : donner la priorité au recrutement local, employer des personnes en situation de handicap ou éloignées de l'emploi ou en reconversion, au chômage, des jeunes qui sortent de formation, des seniors.
- La formation : assurer directement des formations complémentaires à celles qui existent déjà, spécifiques aux besoins de Carbon.
- Les impacts/risques du projet : ne pas modifier le Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ; renforcer les contrôles des rejets, partager les informations sur les rejets.
- La mobilité : prendre en charge les abonnements de transport en commun, mettre à disposition des voitures et des vélos électriques qui pourront être rechargées sur site ; cofinancer le projet Modalis ; participer à un projet de navette bateau.

Les annonces des pouvoirs publics

Les représentants des pouvoirs publics ont participé activement à la concertation. Ils ont tous affirmé être aux côtés du porteur de projet pour favoriser son implantation. Ils ont globalement reconnu la légitimité des demandes du public, en particulier en vue d'améliorer les dessertes routières autour de Fos-sur-Mer, sans prendre à ce stade d'engagement directement opérationnel.

Cette reconnaissance et quelques annonces sur les transports sont présentées ci-après sous forme d'extraits des interventions faites en réunion publique, sauf pour la Métropole pour laquelle sont ici présentés des extraits de sa contribution déposée sur le site internet de la concertation.

Paroles des représentants de l'État

La liaison Martigues–Port-de-Bouc est le premier projet régional proposé par l'État pour 2023-2027. Et la liaison Fos-Salon est le premier projet proposé par l'État pour le contrat de plan suivant à partir de 2027 dans toute la région.

Paroles des représentants de la Région Sud

La Région a investi dans la ligne ferroviaire de la côte bleue. Elle continuera à le faire dans le prochain contrat de plan Etat-Région, des sommes importantes pour régénérer et améliorer également la performance de cette ligne, avec notamment une circulation rapide entre Marseille, Martigues, Port-de-Bouc, et Fos.

Paroles des représentants du Département des Bouches-du-Rhône

Lorsque le Département a étudié le doublement de la RD268, il est apparu que d'un côté, il y a un pipeline, et de l'autre côté, des terres qui appartiennent au Conservatoire du littoral.

Pour compenser écologiquement les travaux de doublement de la RD268, il faudrait 200 hectares que le Département n'a pas.

Les résultats de l'étude de circulation du Département montrent qu'en l'état actuel des routes, le surplus de circulation dû aux nouveaux projets ne pourrait pas être absorbé.

Pour la déviation Port-de-Bouc-Martigues, le Département s'est engagé. Mais lorsque le Département s'engage sur un projet national, au côté de l'État, il y a forcément des travaux annexes à sa charge, une somme importante.

Contribution de la Métropole Aix-Marseille-Provence

La Métropole, conjointement avec Pôle Emploi/France Travail et la Région Sud, se mobilisera pour que les recrutements contribuent à l'inclusion sociale des habitants de notre territoire. A cette fin, elle s'appuiera sur la Maison de l'emploi Istres Ouest Provence, qui accompagnera l'entreprise dans la définition de ses besoins de recrutement, afin que la priorité soit donnée à l'embauche de personnes éloignées de l'emploi.

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) arrêté par le Conseil métropolitain du 12 octobre 2023 prévoit la création de 5 000 logements sur les neuf communes proches du site d'implantation d'ici 2027.

La Métropole a pris l'engagement de mettre en place un plan pour améliorer la desserte de l'ouest du territoire afin d'accompagner le développement industriel décarboné du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM).

Paroles des représentants du GPMM

Il y a trois projets de « gares ferroviaires » en cours. Le premier, derrière les terminaux à conteneurs, sur la zone de service portuaire. Le second « Modalis », le troisième au Ventillon. Le GPMM travaille véritablement à structurer l'offre ferroviaire, pour faire en sorte que la plus grande partie possible des marchandises qui entrent ou qui sortent du port le fasse par voie ferroviaire ou par voie fluviale.

Modalis est un projet porté par Elengy depuis plusieurs années. C'est un projet qui avance et évidemment l'arrivée d'un nouvel acteur qui utiliserait ce mode de transport renforce les chances de ce projet d'aller jusqu'au bout.

La nouvelle bretelle du Ventillon, permet au trafic de poids lourd d'éviter d'aller faire demi-tour au rond-point de la Fossette, particulièrement encombré, avec un système de bretelle qui permet de rejoindre la route portuaire en évitant le Ventillon.

Le futur suivi du projet

La loi prévoit de débattre au cours de la concertation préalable des modalités de la concertation continue à mettre ensuite en place, jusqu'à l'enquête publique, si le projet est confirmé. Le public en a peu parlé, y compris au cours de la dernière réunion le 19 octobre, qui fut dominée par un dernier débat, parfois passionné, sur l'opportunité du projet.

Le porteur de projet a constamment souligné, pendant la concertation, son intention de poursuivre le projet. Au cours de cette dernière réunion, il était donc logique que le président de Carbon esquisse des éléments de cette concertation continue. Des réunions publiques seraient ainsi à prévoir, afin de répondre au bilan des garants et de présenter les études d'impact et de dangers. En écho à une proposition du public, il a en outre souhaité réfléchir à la mise en place d'un comité de suivi associant en continu les parties prenantes.

Paroles du public

☞ Ce que j'ai pu constater sur certains projets, c'était que la mise en place de comité de suivi avec des représentants des principales parties prenantes avait un intérêt (réunion du 19 octobre, verbatim page 29).

☞ Ceci rejoint tout à fait notre souhait de créer une instance chargée d'une information continue vers la population pendant toute la période précédant l'enquête publique et ensuite lors de la phase travaux (site internet, contribution MCTB Golfe de Fos)

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Le public a accordé une grande importance aux aménagements routiers nécessaires pour accueillir le projet dans de bonnes conditions, sans que les pouvoirs publics, dans leur diversité (Etat, Département et Métropole en particulier), aient été en mesure d'apporter les réponses attendues au cours de cette concertation. Les premières décisions à venir à ce titre relèvent des contrats Etat-Région commençant (en principe) en 2023. Il est nécessaire que les décisions qui seront prises à ce titre soient communiquées au public dès que possible.

Il a été par ailleurs fait allusion à plusieurs reprises à la possibilité de transporter par fer les produits finis sortant de l'usine, sans que les modalités en soient précisées (recours à un embranchement voisin d'un autre industriel, futur projet Modalis, etc.). Ces précisions devraient être apportées au public pendant la concertation continue.

Recommandations des garants pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Les garants reprennent à leur compte la proposition formulée par le maître d'ouvrage pendant la concertation, celle d'organiser deux réunions publiques : une pour annoncer après le bilan des garants les suites données au projet et à la concertation, une autre pour présenter l'étude d'impact et les études de dangers. En outre, les garants recommandent que la publication des inventaires faune-flore annoncée par le maître d'ouvrage soit accompagnée d'une réunion publique faisant notamment le point sur les modalités de compensation à mettre en place.

Les garants soutiennent par ailleurs la proposition, venant du public et favorablement accueillie par le maître d'ouvrage, de mettre en place un comité de suivi ouvert aux parties prenantes. La composition et les règles de fonctionnement de ce comité restent à mettre au point.

Une recommandation des garants concerne en outre plus largement l'avenir des concertations dans cette zone de Fos-sur-Mer et de l'étang de Berre. La CNDP a en effet récemment nommé, sur demande du préfet des Bouches-du-Rhône, une mission de conseil en vue d'un éventuel débat public global pour ces territoires, en application de l'article L121-8-2 du code de l'environnement. La concertation préalable sur le projet Carbon vient de montrer l'importance pour le public de pouvoir débattre des localisations alternatives du projet, incluant une éventuelle installation sur des friches industrielles du secteur. Ce débat n'a guère pu progresser s'agissant du projet Carbon, faute d'informations fiables sur ces friches, leur dépollution éventuelle et leur disponibilité réelle.

Les garants recommandent donc au préfet des Bouches-du-Rhône de faire préparer par les services de l'État (DREAL, DDTM, et le cas échéant Domaines) un inventaire des friches industrielles de l'arrondissement d'Istres, précisant leur disponibilité et les travaux à envisager en vue de les rendre aptes à accueillir un nouvel investissement industriel. Cet inventaire serait inclus dans le dossier du maître d'ouvrage dans le cas d'un débat public global, et dans le dossier de concertation dans le cas d'une concertation globale. Les garants proposent à la CNDP de veiller sur cette inclusion.

Liste des annexes

- **Annexe 1 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants**
- **Annexe 2 : Engagements et annonces de Carbon durant la concertation**

Annexe 1

Tableau des demandes de précisions et recommandations des garants

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 30/11/23	Réponse du/ des maître(s) d'ouvrage ou de l'entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse			
<i>1. Préciser le calendrier effectif d'amélioration des liaisons routières autour de Fos-sur-Mer</i>			
<i>2. Clarifier les possibilités concrètes d'expédition des produits de l'usine par voie ferrée</i>			
Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s			
<i>1. Mettre en place un dispositif de suivi en continu du projet incluant un comité de suivi du projet et des réunions publiques</i>			
<i>2. En vue d'un éventuel débat public global, préparer un inventaire des friches industrielles de l'arrondissement d'Istres précisant les conditions de leur disponibilité foncière et technique (dépollution). Inclure cet inventaire dans le dossier que la personne publique produira pendant le débat.</i>			

Annexe 2 Engagements et annonces de Carbon durant la concertation

Biodiversité

Carbon s'engage à :

- mettre à disposition les données d'inventaire écologique et les études, sous réserve d'autorisation de la DREAL ;
- nettoyer le site, protéger la biodiversité et renforcer les espèces locales ;
- préserver une zone tampon le long de la roubine.

Par ailleurs Carbon sera à l'initiative d'une fondation pour la nature et la biodiversité afin de soutenir le tissu associatif naturaliste et environnementaliste local et les initiatives en faveur de la protection de la nature. Cette fondation serait amenée à porter ou à accompagner des études et des projets territoriaux, pourquoi pas demain un Écopôle ouvert au public pour protéger la faune et la flore et sensibiliser la population à ces enjeux.

Concertation

Carbon s'engage à :

- rendre public tout ce qui concerne le procédé qui ne soit pas interdit de publication ou couvert par le secret industriel et commercial ;
- poursuivre l'information et la participation du public après la concertation ;
- organiser des réunions publiques afin de présenter la réponse au bilan des garants, ainsi que les études d'impact et de dangers.

Par ailleurs Carbon a déclaré vouloir poursuivre son projet.

Eau

Carbon s'engage à :

- optimiser le réseau d'eaux pluviales en vue de leur réutilisations ;
- optimiser le réemploi des eaux au sein même de l'usine.

Deux pistes sont notamment envisagées : condenser les vapeurs qui sortent à 25 degrés et refroidir les fours par l'eau de mer plutôt que par de l'eau industrielle.

Electricité

Carbon s'engage à :

- consommer de l'électricité décarbonée ;
- optimiser sa consommation d'énergie d'autoproduction solaire.

Carbon prévoit un parking de 400 places avec des ombrières couvertes de panneaux solaires.

Emploi

Carbon prévoit un effectif de 3 000 personnes dont 2 000 opérateurs, 711 techniciens. Par poste, il y aura 461 opérateurs, 135 techniciens et 58 ingénieurs. Les fonctions supports qui travaillent en horaire normal emploieront 209 personnes.

La ligne pilote, appelée Carbon 1, située dans le département, emploiera à partir de 2024 entre 50 et 100 personnes.

Les lignes de production seront opérées 5 rotations (en 3x8 et 2x12), avec un premier poste qui commence à 4h30 le matin, le second à 12h30 et le troisième à 20h30 ; ce qui permet que les arrivées et les départs ne se fassent pas pendant les heures de pointe.

Pour la partie non postée, des organisations du temps de travail à quatre jours et demi, voire quatre jours pourront être envisagées.

Carbon investira massivement en recherche, développement et innovation (R&D&I), à hauteur de 3% de son chiffre d'affaires, et privilégiera l'innovation incrémentale (elle consiste à améliorer un produit, un service ou un processus existant de manière graduelle sans modifications radicales de leurs caractéristiques de base). Carbon annonce qu'il y aura de la R&D&I, en partie sur le site de Fos et en partie sur la ligne pilote.

La priorité sera donnée au recrutement local.

Carbon annonce que des personnes en situation de handicap pourront travailler sur une des chaînes de production. Les personnes qui ont 55, 58 ans ne seront pas écartées, de même que les seniors en reconversion. Carbon ira chercher un certain nombre de personnes qui sont éloignées de l'emploi, des jeunes qui sortent de formation, qui sont dans un parcours de reconversion professionnelle, ou au chômage.

Carbon manifeste sa volonté d'employer des alternants et des apprentis.

Carbon annonce que le site doit être un site apaisé, apaisant avec une bonne restauration et éventuellement une salle de sport. Carbon étudie un projet de crèche interentreprises ouvert 7/7 jours et 24/24 heures.

Carbon envisage, pour les trois prochaines années, par sa stratégie découverte des métiers, de faire découvrir Carbon et recruter, avec une enveloppe de six millions d'euros.

Formation

Carbon renforcera l'offre d'exercice et de formation pour ses salariés, de façon à ce qu'en cas d'accident ils puissent avoir des réactions saines et surtout protectrices pour eux.

Carbon envisage des modules de formation complémentaires à ceux existants afin de rendre la formation directement opérationnelle pour Carbon. La ligne pilote fera également de la formation interne.

Le projet Carbon comprendra la création d'une Académie du solaire afin de former les talents aux métiers du solaire. Cette Académie permettra d'accompagner l'évolution de carrière des salariés au sein de la giga-usine.

Impacts/risques/projet

Carbon s'engage à :

- travailler sur un éventuel réseau de chaleur ;
- renforcer les contrôles des rejets atmosphériques et de gestion de l'eau ;
- partager les informations communicables sur les enjeux atmosphériques, notamment avec ATMO ;
- ce que le PPRT ne soit pas modifié du fait de Carbon.

Mobilité

Sur le site, il n'y aura jamais plus de 900 personnes simultanément. L'effectif de chaque poste sera d'environ 650 personnes.

Carbon s'engage à :

- prendre en charge à 100 % les abonnements de transports en commun ;
- éviter le tout voiture en proposant des navettes électriques privées. Carbon organisera un tour pour aller chercher le plus possible les salariés notamment ceux postés ;
- mettre à disposition une flotte de vélos électriques et offrir un parc de véhicules électriques qui pourront être rechargés sur site.

Carbon est prêt à financer une partie du projet Modalis et cofinancer une étude de faisabilité pour la mise en place d'une navette bateau 100 % électrique entre la gare de Fos et la Darse.

