



Production massive d'**hydrogène vert**  
Massive production of **green hydrogen**



Le réseau  
de transport  
d'électricité

## **Projet H2V Marseille Fos : usine de production d'hydrogène vert et de e-méthanol à Fos-sur-Mer et son raccordement électrique**

### **Rapport du Maître d'Ouvrage**

***A l'issue de la concertation préalable  
du 30 octobre au 22 décembre 2023***

## Edito



Du 30 octobre au 22 décembre 2023, H2V et RTE ont engagé la concertation préalable du projet H2V Marseille Fos. Notre ambition était de partager le projet avec le territoire, pour recueillir vos avis, vos propositions et vos questions. Sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a désigné Monsieur Vincent DELCROIX et Monsieur Christophe KARLIN comme garants de la démarche, les échanges ont été constructifs et enrichissants.

Au cours de 8 semaines de débats, 11 temps d'échanges sous des formats différents ont mobilisé environ 600 personnes, toutes intéressées par les enjeux liés au projet et forces de propositions.

En ce sens, H2V et RTE remercient la CNDP, en particulier les garants, pour leurs conseils et leur vigilance quant à l'organisation et au déroulé de la concertation. Nous remercions également l'ensemble des intervenants et des participants, pour leur mobilisation et la richesse de leurs contributions.

Ce rapport s'inscrit dans la continuité de la démarche mise en place : une volonté d'apporter des réponses claires à l'ensemble des questions et avis formulés. Il met également en lumière les apports de la concertation à l'élaboration du projet ainsi que les enjeux qui restent à relever.

Nous tenons à remercier une nouvelle fois tous les participants à cette démarche de concertation pour leur participation et leurs contributions et vous donnons rendez-vous pour les prochaines étapes de concertation continue.

**Alexis Martinez**  
*Directeur général de H2V*

**Delphine Porfirio**  
*Directrice du Département Concertation et Environnement  
Direction Développement Ingénierie de RTE*

## Avant-propos

La concertation préalable au projet H2V Marseille Fos, porté par H2V et RTE, s'est tenue du 30 octobre au 22 décembre 2023, sous l'égide de deux garants nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), Vincent DELCROIX et Christophe KARLIN.

Ce compte-rendu, rédigé par les maîtres d'ouvrage H2V et RTE, est distinct du bilan des garants (voir annexe n° 4). Il vise à faire un retour exhaustif sur la concertation, et sur cette base, à informer le public des enseignements que les porteurs du projet tirent de la concertation préalable.

Une **première partie** rappelle les caractéristiques du projet H2V Marseille Fos.

Une **deuxième partie** présente les modalités de la concertation préalable ainsi que les données de la participation.

Une **troisième partie** synthétise les interrogations, avis et suggestions du public émis au cours de la concertation, ainsi que les réponses apportées par les porteurs du projet lors des réunions publiques, des rencontres de proximité, de la visite du site ou encore sur le site internet dédié à la concertation du projet.

Enfin, une **quatrième partie** est dédiée aux enseignements de la concertation tirés par les porteurs du projet et les mesures jugées nécessaires à mettre en place pour y répondre, notamment à l'aune des demandes de précisions et/ou recommandations des garants.

## Table des matières

<b>1. Présentation du projet H2V Marseille Fos</b> .....	<b>5</b>
1.1 Rappel des grandes lignes du projet .....	5
1.2 Les porteurs de projet .....	7
H2V .....	7
RTE, maître d'ouvrage du raccordement du projet au réseau électrique.....	8
1.3 Les raisons et le contexte du projet .....	9
1.4 Les installations du projet.....	9
1.5 Le calendrier et le coût du projet.....	10
<b>2. L'organisation et le déroulement de la concertation préalable</b> .....	<b>13</b>
2.1. Une concertation préalable obligatoire, sous l'égide de la Commission nationale du débat public 13	
2.2. Les objectifs de la concertation préalable.....	13
2.3. Le déroulement et les modalités de la concertation préalable.....	14
2.3.1. Le périmètre de la concertation .....	14
2.4. Les chiffres clés de la participation .....	29
2.5. Analyse des thèmes abordés lors de la concertation .....	30
<b>3. Synthèse des contributions et des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage</b> <b>31</b>	
3.1. Le dispositif de concertation : des demandes de précision sur le périmètre et les modalités 31	
3.2. Un projet globalement soutenu mais suscitant des craintes concernant l'aménagement des infrastructures routières publiques associées.....	32
3.3. Des demandes de précisions sur certaines caractéristiques du projet .....	35
3.4. Les mobilités et les déplacements : un enjeu crucial pour le territoire .....	36
3.5. L'approvisionnement électrique du projet et la consommation en électricité : un besoin de clarté et de transparence exprimé .....	37
3.6. La consommation d'eau du projet : des demandes de clarification et de transparence.....	40
3.7. La biodiversité : des préoccupations sur les mesures compensatoires .....	41
3.8. La sécurité : des interrogations et préoccupations sur les risques associés au projet.....	42
3.9. La pollution atmosphérique : une attente exprimée en matière d'amélioration et de transparence sur les impacts .....	44
3.10. Les retombées socio-économiques du projet : un intérêt certain pour le territoire .....	45
<b>4. Les enseignements de la concertation et les mesures jugées nécessaires à mettre en place</b> .....	<b>46</b>
4.1 Les enseignements tirés de la concertation par les maîtres d'ouvrage.....	46
4.2 Les engagements des maîtres d'ouvrage pour la suite du projet .....	47
4.3 Les réponses des porteurs de projets aux demandes de précisions et aux recommandations des garants .....	49
<b>5. Annexes</b> .....	<b>56</b>
1. DECISION N°2023 / 65 DE LA CNDP DE NOMINATION DES GARANTS .....	56
3. DECISION N°2023/123 DE LA CNDP VALIDANT LE CALENDRIER, LES MODALITES ET LE DOSSIER DE CONCERTATION .....	59

# 1. Présentation du projet H2V Marseille Fos

## 1.1 Rappel des grandes lignes du projet

Le projet H2V Marseille Fos prévoit la construction en deux phases de six unités de production d'hydrogène bas carbone d'une puissance de 100 MW (mégawatts) chacune, soit un total de 600 MW. L'objectif est de produire, à terme, **84 000 tonnes par an d'hydrogène bas carbone**, avec en première phase, une production pouvant atteindre 28 000 tonnes par an et dès la mise en service de la deuxième phase, 56 000 tonnes supplémentaires. Le projet se situe dans le périmètre du Grand Port Maritime de Marseille (GPM), partenaire de H2V Marseille Fos, sur la commune de Fos-sur-Mer, commune de la Métropole Aix-Marseille Provence, dans le département des Bouches-du-Rhône (13).

Le projet H2V Marseille Fos a pour vocation principale de **fournir en hydrogène bas carbone les industries les plus émettrices en CO<sub>2</sub> de la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer** : le raffinage, la pétrochimie, la sidérurgie et la chimie. Le projet s'inscrit également dans le **développement de solutions plus durables pour la mobilité lourde**, et en particulier la production de carburants de synthèse pour les transports des secteurs maritime et aérien. À ce titre, le projet comprend également une **unité de production de méthanol de synthèse (dit « e-méthanol »)**, destinée prioritairement à l'alimentation du secteur maritime.

L'**hydrogène** serait produit grâce à **l'électrolyse de l'eau** : sous l'action de l'électricité, bas carbone ou renouvelable, l'eau est décomposée en oxygène et en hydrogène. Le fonctionnement des installations requiert la construction de liaisons de connexion au réseau public de transport d'électricité, opéré par Réseau de transport d'électricité (RTE).

Le **e-méthanol** serait produit par une réaction de **méthanolation**, qui consiste à combiner au sein d'un réacteur l'hydrogène produit à du CO<sub>2</sub>. Dans une logique d'économie circulaire et de réduction des émissions de gaz à effet de serre, le CO<sub>2</sub> serait capté sur des installations industrielles existantes situées à proximité.

H2V prévoit de réaliser l'ensemble des composantes du projet en deux phases :

- une **phase 1** de construction des deux premières unités de 100 MW pour une puissance totale de 200 MW, dont la production serait dédiée à la production de e-méthanol pour une capacité annuelle de 130 000 à 140 000 tonnes ; la mise en service de cette première phase est prévue en 2028.
- une **phase 2** de construction des quatre unités de production supplémentaires de 100 MW pour une puissance totale de 400 MW et une mise en service à l'horizon 2030. Cumulée avec la phase 1, cette deuxième phase permettrait d'atteindre une capacité de production totale de 600 MW.

Le fonctionnement des installations nécessite la construction d'un nouveau poste d'alimentation électrique. Une mise en service par étapes des liaisons de connexion au réseau public de transport est prévue pour tenir compte des différents projets de renforcement du réseau électrique. Ces projets, portés par RTE, visent à répondre à l'ensemble des besoins industriels de la zone.

Au terme de ses deux phases, le projet permettrait **d'éviter entre 800 000 et 850 000 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub> par an**. Il s'inscrit ainsi dans les orientations de décarbonation et de déploiement de la filière hydrogène fixées aux niveaux européen, français et régional.

#### CHIFFRES CLÉS DU PROJET

**6** unités de production d'hydrogène bas carbone  
**84 000 tonnes d'hydrogène** bas carbone  
produites par an

---

**1** unité de production d'e-méthanol  
**130 000 à 140 000 tonnes d'e-méthanol**  
produites par an

---

Plus de **800 000 tonnes**  
de CO<sub>2</sub> évitées par an

---

**265** emplois directs et indirects

---

**910 millions** d'euros d'investissement total

---

Une mise en service  
de la **phase 1 en 2028**  
et de la **phase 2 en 2030**



## 1.2 Les porteurs de projet H2V



La société H2V vise à produire de l'hydrogène bas carbone pour remplacer l'hydrogène carboné, en vue de participer à la décarbonation de l'industrie et la mobilité lourde, principaux émetteurs de CO<sub>2</sub>. H2V a commencé à développer ses premiers projets en 2016 et a investi depuis plus de 20 millions d'euros dans la filière hydrogène. L'objectif de H2V est de produire 405 000 tonnes d'hydrogène en France d'ici 2030, soit l'équivalent de 3 GW de capacité d'électrolyse installée. L'ensemble des projets de H2V sont aujourd'hui en phase de développement. **H2V souhaite aujourd'hui conforter sa position de leader de l'hydrogène bas carbone en France en prenant à sa charge la partie exploitation des usines qu'il développe.**

H2V est une filiale du **groupe industriel français Samfi Invest**, engagé depuis deux décennies en faveur de la transition énergétique à travers les investissements suivants :

- Les parcs éoliens Samfi Energy
- Les parcs solaires Samsolar
- La production d'hydrogène bas carbone
- De futures stations-service hydrogène avec Distry (filiale de H2V)
- Et les Transports Malherbe dont une partie de la flotte roulera à l'hydrogène vert.

H2V a défini pour ses projets une stratégie qui repose sur les éléments clés suivants :

- **Les projets de H2V sont localisés au plus près des usages industriels.** Parmi ceux-ci figurent les bassins industriels intégrant les raffineries, la production d'ammoniac, la chimie qui sont déjà des consommateurs intensifs d'hydrogène, ou la sidérurgie qui présente un fort potentiel de consommation d'hydrogène à venir. Compte tenu de la taille des projets, la production d'hydrogène est reliée aux points de consommation par canalisation hydrogène. La production d'hydrogène serait commercialisée par le biais de contrats d'achat de long terme (contrats dits « *off-take* »). **Pionnier dans le développement de l'hydrogène bas carbone, H2V a su assurer le développement de projets au plus près des besoins**, et dispose désormais d'un portefeuille de projets en développement dans l'ensemble des zones industrielles à potentiel de consommation d'hydrogène.
- Servant en priorité les industries, pour qui la compétitivité des prix est un élément essentiel, H2V a fait le choix de la **production massive d'hydrogène (« gigafactories »)**, sur la base d'une **unité de production minimale de 100 MW** qui offre des économies d'échelle suffisantes pour obtenir un prix compétitif. Les projets de H2V prévoient ainsi le développement de ces unités de 100 MW de façon modulaire et évolutive, en fonction des besoins locaux
- En complément des débouchés industriels, H2V se tourne vers le secteur des transports, à travers la participation à des projets de production de e-carburants pour les secteurs maritime et aérien. H2V travaille également au déploiement d'un réseau de stations de recharge d'hydrogène, via sa filiale Distry. H2V et Distry pourront ainsi prendre une part active au déploiement de la mobilité hydrogène par camions, bus, cars, trains, etc. dont la montée en puissance est anticipée au début de la décennie 2030.

**Hormis le projet H2V Marseille Fos, H2V a lancé plusieurs projets de grande envergure :**

- **H2V Normandy** : situé dans la zone industrielle de Port-Jérôme (Seine-Maritime) et d'une capacité de production de 200 MW, il s'agissait du premier projet massif de production d'hydrogène bas carbone dans le monde, et du plus grand projet de ce type en Europe à avoir achevé le processus d'autorisation : l'autorisation environnementale a été officiellement accordée par les autorités françaises le 10 janvier 2022, après quatre années de dialogue et de concertation avec les autorités nationales et locales, les associations locales et les riverains. À partir de 2021, un partenaire industriel a pris la responsabilité du développement du projet.
- **H2V59** : situé dans la zone industrialo-portuaire de Dunkerque, ce projet vise à développer une capacité de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau en deux phases : une première de 200 MW, pour laquelle H2V a obtenu l'autorisation d'exploiter en novembre 2022, pour une mise en service prévue en 2026 ; et une seconde de 300 MW, pour laquelle les études sont en cours avec l'objectif d'une mise en service en 2029. Un accord a été signé en décembre 2022 avec le groupe ArcelorMittal, qui prévoit le co-développement du projet et sa co-exploitation à l'issue de la mise en service.
- **H2V mène actuellement le développement de plusieurs projets en France** : outre le site en co-développement à Dunkerque, H2V est également présent à Thionville, Valenciennes, Saint-Clair-du-Rhône, ainsi qu'aux Portes du Tarn. Son ambition est aussi de se positionner à Pont-sur-Seine, dans le Haut-Rhin et en Normandie.
- **Depuis 2022, H2V amorce son développement à l'international**, notamment en Belgique et au Royaume-Uni, et vise des implantations en Espagne, au Portugal et au Maroc.

Des informations complémentaires sont disponibles sur le site : [www.h2v.net](http://www.h2v.net)

## RTE, maître d'ouvrage du raccordement du projet au réseau électrique

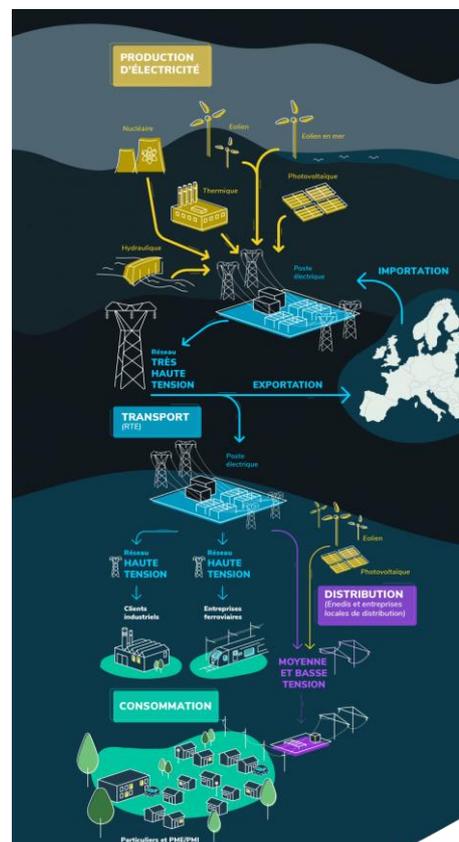


La loi a confié à RTE, Réseau de Transport d'Électricité, la gestion du réseau public de transport d'électricité français. RTE, assure une mission de service public : garantir l'alimentation en électricité à tout moment

et avec la même qualité de service sur le territoire national grâce à la mobilisation de ses 9 500 salariés.

RTE gère en temps réel les flux électriques et l'équilibre entre la production et la consommation. RTE maintient et développe le réseau à haute et très haute tension (de 63 kV à 400 kV) qui compte près de 100 000 kilomètres de lignes aériennes, 7 000 kilomètres de lignes souterraines, 2 900 postes électriques en exploitation ou co-exploitation et 51 lignes transfrontalières. Le réseau français, qui est le plus étendu d'Europe, est interconnecté avec 33 pays.

En tant qu'opérateur industriel de la transition énergétique neutre et indépendant, RTE optimise et transforme son réseau pour raccorder les installations de production d'électricité quels que soient les choix énergétiques futurs. RTE, par son expertise et ses rapports, éclaire les choix des pouvoirs publics. Des informations complémentaires sont disponibles sur le site : [www.rte-france.com](http://www.rte-france.com)



*La position de RTE au sein du paysage électrique français (RTE, 2022)*

### 1.3 Les raisons et le contexte du projet

Dans un contexte de **lutte contre le changement climatique**, l'objectif de **neutralité carbone à l'horizon 2050**, fixé par la législation française et européenne, implique une division par six des émissions de gaz à effet de serre au niveau national par rapport à 1990<sup>1</sup>.

L'hydrogène bas carbone apparaît comme une solution pour deux secteurs fortement émetteurs de CO<sub>2</sub> et devant être urgemment décarbonés, **l'industrie** et les **mobilités lourdes** (maritime, aviation et ferroviaire). En effet, le potentiel de décarbonation par la production d'hydrogène bas carbone est particulièrement important dans les domaines industriels suivants :

- dans la sidérurgie pour produire de l'acier bas carbone
- dans la chimie et la pétrochimie comme réactif pour la production de divers dérivés
- dans le raffinage, essentiellement pour désulfurer les carburants
- pour la production de carburants de synthèse, dits e-carburants, en combinant hydrogène et dioxyde de carbone

Le projet H2V Marseille Fos contribuerait ainsi à **faire de Marseille-Fos une région leader dans le déploiement de l'hydrogène bas carbone et des e-carburants**, en France et en Europe, en phase avec le plan régional hydrogène de la Région Sud - Provence-Alpes-Côte d'Azur. En effet, la ZIP de Fos-sur-Mer constitue un emplacement stratégique idéal pour servir l'ensemble des usages identifiés et s'inscrire dans la stratégie de décarbonation de la France et de l'Union européenne.

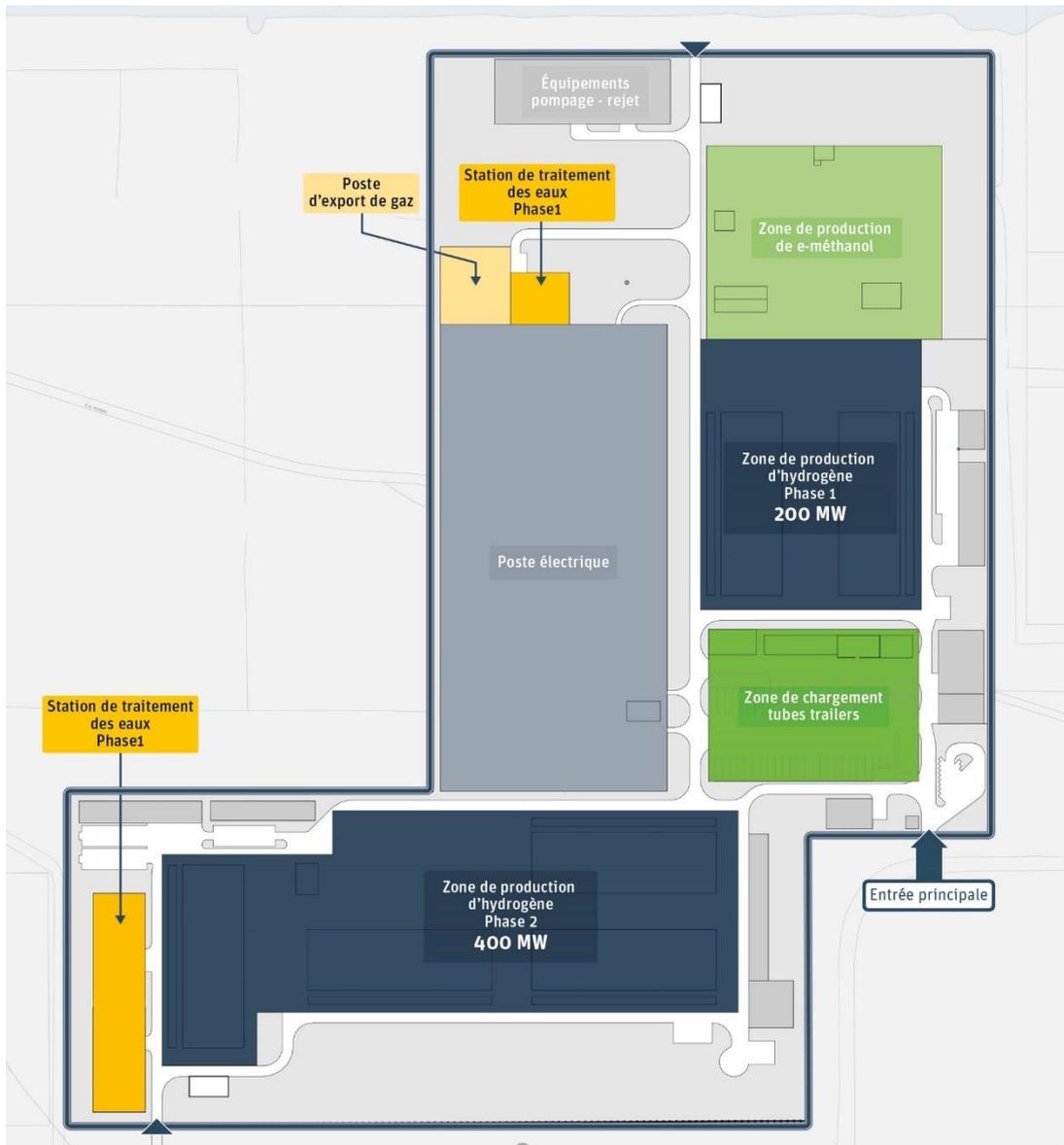
### 1.4 Les installations du projet

La future usine H2V Marseille Fos se composerait des installations suivantes :

- 2 unités de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau au terme de la 1<sup>ère</sup> phase, puis 6 au terme de la 2<sup>ème</sup> phase ; chaque unité aurait une capacité unitaire de 100 mégawatts (MW) et une surface de bâtiments de 0,75 hectares.
- L'unité de production du e-méthanol, où se tient la réaction de combinaison de l'hydrogène avec le dioxyde de carbone, ainsi que deux colonnes de distillation permettant de séparer l'eau du méthanol.
- Un poste électrique pour la connexion au réseau RTE, d'une surface de 6,3 hectares.
- Des unités de traitement de l'eau et des eaux industrielles effluentes.
- Des systèmes de refroidissement (tours aéroréfrigérantes d'une hauteur envisagée de 15 mètres).
- Des installations de stockage d'hydrogène sous forme gazeuse (bouteilles) avec une capacité de 20 tonnes, sous une pression de 300 bars.
- Des réservoirs cylindriques pour le stockage de e-méthanol d'environ 500 m<sup>3</sup>.
- D'autres installations sont prévues : des parkings, des installations de production photovoltaïque sur toiture, des poteaux et réserves incendie, des locaux type poste de garde, des bassins de rétention pour les eaux pluviales, etc.

---

<sup>1</sup> [Stratégie Nationale Bas-Carbone \(SNBC\) | Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires \(ecologie.gouv.fr\)](https://ecologie.gouv.fr)



Plan de principe de l'usine H2V Marseille Fos

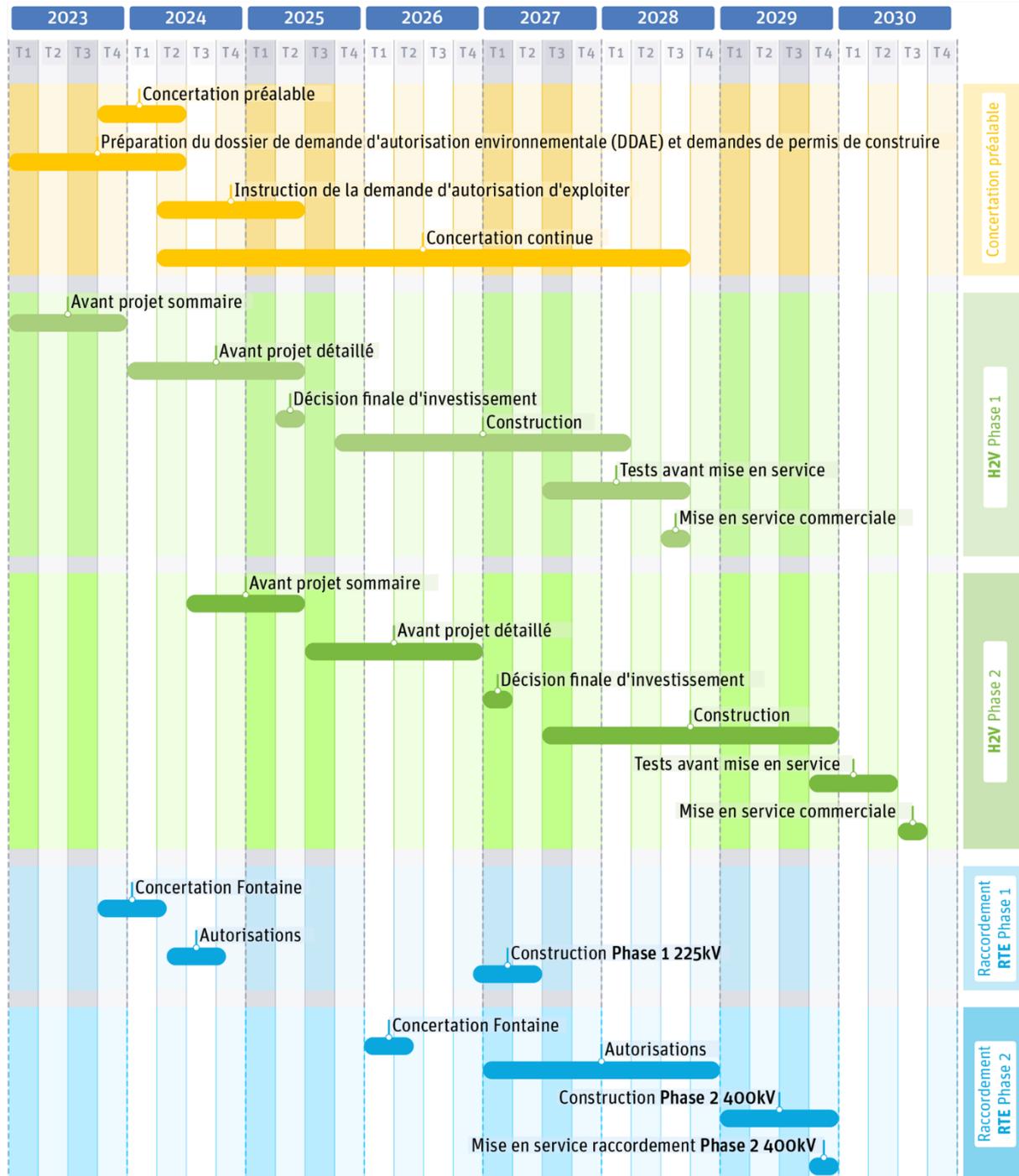
## 1.5 Le calendrier et le coût du projet

### 1.5.1 Le calendrier du projet

Pour sa phase 1, le calendrier prévisionnel du projet comprend trois grandes phases :

- **La phase de développement (2023-2025)** : cette phase servirait à réaliser l'ensemble des études préalables et démarches visant à l'obtention des permis et autorisations ; cette phase se conclurait par la décision finale d'investissement.
- **La phase de construction (2026-2027)**, d'une durée prévisionnelle de 2 à 3 ans, incluant les tests et la phase de mise en service.
- **La phase d'exploitation démarrerait en 2028** ; l'exploitation et la maintenance de l'usine seraient réalisées par H2V, qui a vocation à demeurer exploitant.

Le calendrier prévisionnel de la **phase 2** n'est pas encore fixé de façon ferme. Le raccordement au réseau électrique de cette phase par RTE pourra intervenir à partir de l'année 2029. Le planning prévisionnel ci-dessus est défini sur cette hypothèse de démarrage au plus tôt.



Planning prévisionnel du projet jusqu'à sa mise en service

### 1.5.2 Le coût du projet

Pour la production d'hydrogène bas carbone, le projet représenterait un investissement total de **750 millions d'euros** environ pour les phases 1 et 2, dont 250 millions d'euros pour la phase 1. Ces montants couvrent les composantes du projet suivantes :

- L'investissement pour la construction et mise en service de l'usine (génie civil, achat des équipements, installation)
- Le raccordement électrique (poste client et raccordement jusqu'au poste source RTE)

Ils ne comprennent pas les coûts liés à un réseau d'hydrogène, dans la mesure où ces coûts sont considérés comme faisant partie d'un autre projet (projet Hynframed, porté par GRTgaz), ni à la logistique du e-méthanol.

Pour la production de e-méthanol à partir de la production d'hydrogène bas carbone, la construction d'une unité de production d'une capacité de 130 à 140 000 tonnes représente un investissement d'environ **160 millions d'euros**.

Ce financement serait réalisé par le biais d'un montage en financement de projet. Une société dédiée a été créée, H2V Marseille Fos ; elle apporterait des fonds propres, estimés aujourd'hui autour de 40 %, et lèverait de la dette.

## 2. L'organisation et le déroulement de la concertation préalable

Du lundi 30 octobre au vendredi 22 décembre 2023 inclus, le projet H2V Marseille Fos a fait l'objet d'une concertation préalable avec le public, au cours de laquelle chacun était invité à s'informer et à s'exprimer sur le projet.

### 2.1. Une concertation préalable, sous l'égide de la Commission nationale du débat public

La concertation préalable est une procédure organisée en amont d'un projet susceptible d'avoir un impact sur l'environnement, le cadre de vie ou l'activité économique du territoire.

Cette procédure est obligatoire ou facultative selon les caractéristiques du projet. En l'occurrence, le projet H2V Marseille Fos est un projet industriel soumis à étude d'impact dont l'investissement total est compris entre 700 et 750 millions d'euros.

À ce titre, la saisine de la Commission nationale du débat public est obligatoire afin qu'elle décide des modalités de concertation. Dans sa **décision du 7 juin 2023** (annexe n°1), la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable en application de l'article L.121-9 du Code de l'environnement.

Les modalités de la concertation préalable sont définies par la CNDP qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R. 121-8. La CNDP a désigné deux garants pour cette concertation, le 7 juin 2023 : Vincent DELCROIX et Christophe KARLIN.

### 2.2. Les objectifs de la concertation préalable

La concertation préalable constitue l'opportunité de présenter les tenants et aboutissants du projet à un large public, et surtout de recueillir l'avis et les propositions des habitants et des parties prenantes du territoire, en amont de l'enquête publique. Elle permet à chacun de s'informer, de poser des questions, de faire des suggestions, de débattre :

- Pourquoi ce projet ?
- Comment sera-t-il réalisé ?
- Quels en sont les effets ?

En effet, l'article L.121-15-1 du code de l'environnement définit les objectifs suivants : « *La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet (...), des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable.* »

Pour H2V, les échanges en présence et sur le site internet contribuent à **améliorer l'insertion du projet dans son environnement et dans son territoire**. En effet, de tels échanges doivent permettre à la maîtrise d'ouvrage de prendre connaissance d'éventuels points de vigilance qui n'auraient pas été identifiés sans ce dialogue, d'y apporter des réponses et, le cas échéant, d'y donner une suite dans la poursuite de son projet.

## COORDINATION DE LA CONCERTATION SUR LE PROJET H2V MARSEILLE FOS AVEC LES PROJETS CARBON ET GRAVITHY

H2V et RTE ont saisi la Commission nationale du débat public (CNDP) sur le projet H2V Marseille Fos dans un intervalle de temps coïncidant avec les saisines par la CNDP des maîtres d'ouvrage des projets Carbon (projet de giga-usine de fabrication de panneaux solaires) et GravitHy (projet de production d'acier décarboné à partir d'hydrogène). Ces deux projets sont, comme le projet H2V Marseille Fos, situés sur le secteur Caban-Tonkin de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et leur mise en service est prévue à un même horizon.

Dans sa décision du 7 juin 2023, la CNDP a souhaité que « les concertations sur les projets Carbon H2V Marseille Fos et GravitHy devront être préparées dans une logique de coordination permettant dans la mesure du possible d'aborder les sujets communs et transversaux, notamment les impacts cumulés, la pression sur la ressource d'eau, le besoin en électricité ». En lien avec les garants et en tenant compte des décisions de la CNDP et des calendriers respectifs des concertations :

- Les représentants de chacun des trois projets ont été invités aux temps d'échanges de chacune des trois concertations.
- Deux réunions de concertation communes ont été organisées par H2V Marseille Fos et GravitHy sur des enjeux partagés, l'électricité et l'eau.

Plus largement, le site internet de la CNDP met à disposition une page réunissant des informations communes aux projets H2V Marseille Fos, Carbon et GravitHy, disponible à l'adresse suivante : <https://www.debatpublic.fr/coordination-des-concertations-carbon-h2v-gravithy-4495>

## 2.3. Le déroulement et les modalités de la concertation préalable

### 2.3.1. Le périmètre de la concertation



Le périmètre de la concertation



**Le périmètre de participation de la concertation préalable englobait 4 communes** : Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Mitre-les-Remparts.

**Le périmètre d'information et de mobilisation du public** était toutefois plus large et se composait des **21 communes de l'arrondissement d'Istres**, à savoir Berre-l'Étang, Carry-le-Rouet, Châteauneuf-les-Martigues, Cornillon-Confoux, Ensues-la-Redonne, Fos-sur-Mer, Gignac-la-Nerthe, Grans, Istres, Marignane, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Rognac, Le Rove, Saint-Chamas, Saint-Mitre-les-Remparts, Saint-Victoret, Sausset-les-Pins, et Vitrolles.

### Les modalités de diffusion de l'information et d'échanges avec le public

En lien étroit et sur les conseils des garants, les modalités de diffusion de l'information et d'échanges avec le public ont été construites afin de permettre l'information et la participation de tous. Une démarche « d'aller vers » les publics jusqu'ici éloignés de la concertation a été initiée, en particulier en direction des jeunes du territoire.

### 2.3.2. Les modalités d'information

Les modalités d'information et de la concertation ont été mises en place afin de :

- Diffuser largement l'information
- Faire connaître le projet et la concertation
- Inciter à la participation

Le dispositif d'annonce et d'information a été déployé sur les 21 communes de l'arrondissement d'Istres conformément aux articles L.121-8 et L.121-9 du Code de l'environnement.

### L'avis de concertation préalable

## AVIS DE CONCERTATION PRÉALABLE

en application des articles L. 121-8 et L.121-9 du code de l'environnement et conformément à la décision n°2023/65/HZVF05/1 de la Commission nationale du débat public

### Projet d'usine de production d'hydrogène bas carbone et de e-méthanol à Fos-sur-Mer et son raccordement électrique

**Objet de la concertation préalable**  
 H2V et Réseau Transport d'Électricité (RTE) organisent une concertation préalable sur le projet d'usine de production d'hydrogène bas carbone et de e-méthanol à Fos-sur-Mer et son raccordement électrique, dans le département des Bouches-du-Rhône, conformément aux articles L.121-8 et L.121-9 du Code de l'environnement.  
**Organisation de la concertation préalable**  
 Le montant d'investissement total du projet étant estimé à 910 millions d'euros, montant dépassant le seuil de l'article R121-3 du code de l'environnement (600 millions d'euros pour des équipements industriels), le projet a fait l'objet d'une saisine obligatoire de la Commission nationale du débat public (CNDP). Par sa décision du 7 juin (DECISION N°2023/65/HZVF05/1), la CNDP a décidé qu'il y avait lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-8 du Code de l'environnement. Cette même décision précise que les concertations sur les projets Industriels CARBON, H2V MARSEILLE FOS et GRAYVITF doivent être préparées dans une logique de concertation afin d'aborder les sujets communs et transversaux. La décision de la CNDP est émise sous la décision 2023/65/HZVF05/1 publiée au Journal officiel du 18 Juin 2023. Elle est consultable sur le site <https://www.legifrance.gouv.fr/journofficielle/details-decision/2023/65/HZVF05/1>. Elle est organisée sous l'égide de Messieurs Vincent DELCROIX et Christophe KARLIX, garants désignés par la CNDP.

**Durée et périmètre de la concertation préalable**  
 La concertation se déroulera pendant une période de 8 semaines, à compter de lundi 30 octobre 2023 et jusqu'au vendredi 22 décembre 2023 inclus sur le périmètre de 4 communes : Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Saint-Mitre les Remparts.

**Modalités de la concertation préalable**  
**Pour l'information du public :**  
 • Un site internet dédié à la concertation a été créé : [concertation.h2v-marseille.fr](https://concertation.h2v-marseille.fr).  
 • Un dossier de concertation sur le projet, ses enjeux, son contexte, le site et les objectifs du maître d'ouvrage, est disponible sur le site [concertation.h2v-marseille.fr](https://concertation.h2v-marseille.fr), lors des rendez-vous de la concertation, et diffusé dans les mairies concernées par le projet.  
 • Une synthèse de dossier de concertation est disponible sur le site internet, lors des rendez-vous de la concertation, et diffusée dans les mairies concernées par le projet.  
 • Un digestif d'information doté d'un coupon T détachable, avec lequel le public peut envoyer des questions et contributions, est distribué aux habitants des communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts. Il est également disponible sur le site internet de la concertation, lors des rendez-vous de la concertation, et mis à disposition dans les mairies concernées par le projet.  
 • Une exposition permanente est prévue à Fos-sur-Mer et une exposition itinérante pour les rencontres avec le public.

**Pour l'expression du public (renseignements à venir sur les dates, lieux et horaires sur le site [concertation.h2v-marseille.fr](https://concertation.h2v-marseille.fr)) :**  
 2 réunions publiques en présentiel ou en visioconférence sont prévues :  
 • 1 réunion publique d'ouverture le jeudi 9 novembre 2023 à la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer  
 • 1 réunion publique de clôture le mardi 19 décembre 2023 à la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer  
 2 réunions publiques thématiques en présentiel sont prévues :  
 • 1 réunion publique thématique sur la Rhône dirigée et les débouchés pour le territoire le jeudi 16 novembre à la salle polyvalente de l'Écluse Bédouin Les Alqueries à Port-de-Bouc  
 • 1 réunion publique thématique sur les impacts environnementaux et la sécurité industrielle le jeudi 27 novembre à la salle Marcel Pagnol de Port-Saint-Louis-du-Rhône  
 • Rencontres de proximité sont prévues :  
 • 1 rencontre de proximité sur le marché de Fos-sur-Mer  
 • 1 rencontre de proximité au restaurant d'entreprises du Grand Port Maritime de Marseille  
 • 1 rencontre de proximité au lycée professionnel Jean Moulin à Port-de-Bouc  
 • 1 rencontre de proximité à la Maison Locale Ouest Provence de Fos-sur-Mer  
 2 réunions publiques thématiques communes avec le projet Grayvitf :  
 • 1 réunion publique sur l'électricité  
 • 1 réunion publique sur la gestion de l'eau

**Un titre de participation sur l'occasion préalable**  
 D'autres modes d'expression, au delà des temps de rencontres en présentiel, sont prévus :  
 • Des avis, questions, contributions, propositions peuvent être déposés sur le site internet [concertation.h2v-marseille.fr](https://concertation.h2v-marseille.fr), ainsi que via le coupon T détachable du digestif faisant l'objet d'une diffusion toutes boîtes dans les communes de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts.  
 • Des réponses seront apportées dans le cadre des rencontres élies sur le site internet.  
 • Des questions peuvent être adressées aux garants aux adresses e-mail suivantes : [christophe.karl@rte-france.com](mailto:christophe.karl@rte-france.com) / ou [vincent.delcroix@rte-france.com](mailto:vincent.delcroix@rte-france.com)

**Bilan des garants**  
 À l'issue de la concertation préalable, dans un délai d'un mois, les garants transmettent leur bilan à H2V et RTE qui le publient sans délai sur le site internet de la concertation. Ce bilan est également publié sur le site internet de la Commission nationale du débat public et sera joint au dossier d'enquête publique.

**La décision du maître d'ouvrage à l'issue de la concertation préalable**  
 H2V et RTE publient, dans un délai de 2 mois à compter de la publication du bilan des garants, sur le site internet de la concertation, les mesures qu'ils jugent nécessaires de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

**Le présent avis est publié :**  
 • Sur le site internet de la concertation,  
 • Dans les mairies des 21 communes de l'arrondissement d'Istres (Berre-l'Étang, Carry-le-Rouet, Châteauneuf-les-Martigues, Cornillon-Confoux, Ensues-la-Redonne, Fos-sur-Mer, Gignac-la-Nerthe, Grans, Istres, Marignane, Martigues, Miramas, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Rognac, Le Rove, Saint-Chamas, Saint-Mitre-les-Remparts, Saint-Victoret, Sausset-les-Pins, Vitrolles),  
 • Dans les journaux La Provence et Les Echos.

**CONTACT :**  
 H2V  
 36 avenue Roche  
 75008 Paris  
 Le Réseau  
 de Transport  
 d'Électricité  
 Des informations sur le raccordement électrique peuvent être demandées à  
 RTE - centre de développement et ingénierie de Marseille - 46 avenue Éba Tréolat - 13417 MARSEILLE cedex 08  
 Contact : [Elisabeth.IMGAGNER@rte-france.com](mailto:Elisabeth.IMGAGNER@rte-france.com), responsable de projets Développement Ingénierie  
 Tél : 06 29 58 51 90 - mail : [elisabeth.imgagner@rte-france.com](mailto:elisabeth.imgagner@rte-france.com)

### L'avis de concertation préalable

L'avis de concertation préalable a été déployé dans les mairies des 21 communes de l'arrondissement d'Istres, ainsi que sur le site de la future usine H2V Marseille Fos, deux semaines avant l'ouverture de la concertation et jusqu'à sa clôture. L'affichage de l'avis d'annonce de la concertation a été constaté par procès-verbal d'huissier de justice les jeudi 12 et vendredi 13 octobre 2023.

L'avis a également été publié dans deux journaux :

- *La Provence* du 13 octobre 2023
- *Les Echos* du 13 octobre 2023

Il a par ailleurs été mis en ligne sur le site internet de la concertation.



## La campagne d'affichage



Une affiche A3 d'annonce de la concertation a été apposée chez **200 commerçants du périmètre de la concertation** (Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Mitre-les-Remparts) et dans les **mairies des 21 communes de l'arrondissement d'Istres**, à l'exception de la mairie de Martigues qui n'a pas souhaité l'afficher.

Elle a permis de diffuser l'information de la concertation et d'inviter les personnes à y participer.

*L'affiche A3 distribuée dans les commerces et les mairies*



*Preuves de dépôt des affiches A3 dans les commerces du périmètre de la concertation préalable*

## Le site internet dédié à la concertation

Ouvert le 13 octobre 2023, le site internet <https://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr/> a été conçu pour être un portail d'information sur le projet et sur la démarche de concertation, un outil de mobilisation des publics pour les différentes rencontres, un outil de participation et contribution du public, et un outil de traçabilité des échanges tout au long de la concertation.

Le site rassemble également tous les documents utiles à la concertation, produits avant ou pendant celle-ci. Le calendrier, les présentations et les comptes-rendus des rendez-vous de la concertation y ont été mis en ligne au fil de la concertation.

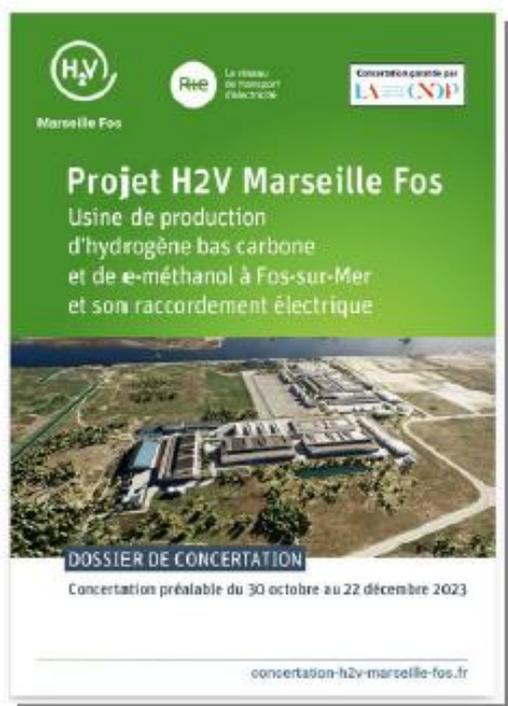
### Les chiffres clés du site internet :

- **412** visiteurs différents
- **1 252** sessions soit environ 3 visites par visiteurs
- **22** contributions déposées, dont **10** questions et **12** avis



Capture d'écran de la page d'accueil du site de la concertation

## Le dossier de concertation et sa synthèse



Le dossier de concertation du projet H2V Marseille Fos

Documents supports de la concertation présentant l'ensemble des informations utiles à la concertation sur le projet, le dossier de concertation et sa synthèse ont été mis à disposition du public en ligne, sur le site Internet de la concertation, et dans les mairies de 21 communes de l'arrondissement d'Istres.

**89 exemplaires du dossier de concertation ont été distribués** lors des réunions publiques et des rencontres de proximité, et **76 téléchargements** ont eu lieu depuis le site internet de la concertation.

## Le dépliant d'information



Un dépliant d'information présentant les informations essentielles du projet et de la concertation a été distribué dans les **21 860 boîtes aux lettres** de la concertation et plus de **160 exemplaires** ont été distribués lors des rencontres et réunions publiques.

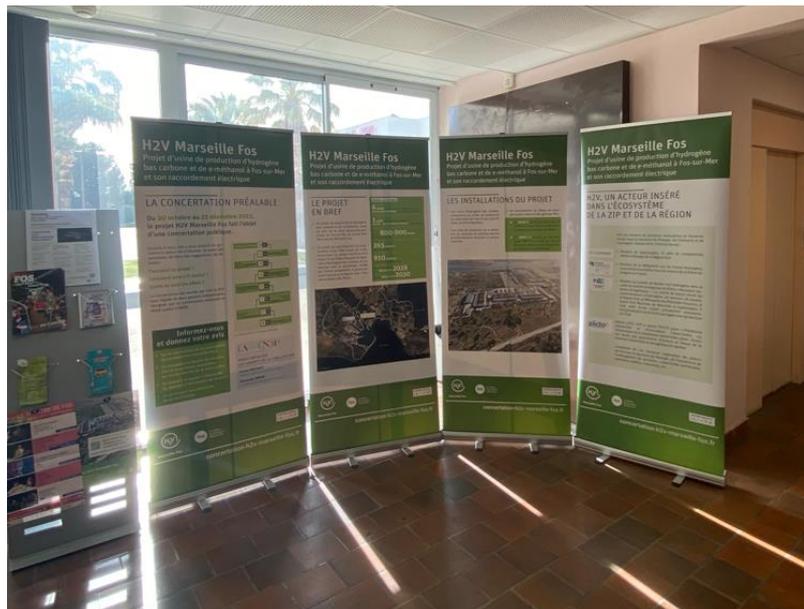
Il a également été mis à disposition dans les mairies ainsi que lors des rendez-vous de la concertation, et est téléchargeable sur le site Internet de la concertation.

*Distribution du dépliant d'information  
lors de la rencontre de proximité du  
Food truck de Feuillane, Fos-sur-Mer,  
15/12/2023*

## L'exposition permanente et l'exposition itinérante

4 panneaux d'exposition présentaient les informations clés du projet, ses installations, le porteur de projet et la démarche de concertation préalable en cours.

Une **exposition permanente** de ces 4 panneaux a été installée dans le hall de la mairie de Fos-sur-Mer, tout au long de la concertation. Un deuxième jeu, **itinérant**, a été déplacé en fonction du lieu de rencontre des réunions publiques. Cette exposition itinérante a été successivement installée à la Maison des Projets de la Ville de Port-de-Bouc, dans le hall d'accueil des services techniques de la Ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône et à la Mairie de Saint-Mitre-les-Remparts. Un troisième jeu était également mis à disposition du public lors des réunions publiques et des rencontres de proximité.



*Exposition permanente dans le hall de la mairie de Fos-sur-Mer*

## Actions en direction des médias (conférence de presse)

A la demande des garants, une conférence de presse a été organisée le 16 octobre 2023 à la Maison de la Mer de la Ville de Fos-sur-Mer. Une invitation presse a été adressée à l'ensemble des journalistes nationaux et régionaux suivant les sujets d'industrie, d'énergie et de décarbonation. Ont participé à la conférence de presse ou ont fait l'objet d'un rendez-vous-interview : *L'Usine nouvelle, La Marseillaise, La Provence, TV Monte-Carlo, Fossa FM, GOMET', Le Moniteur, TPBM.*

laMarseillaise  
PAYS France  
PAGE(S) 13  
SURFACE 24 %  
PERIODICITE Quotidien  
17 octobre 2023 - Edition BDR Marseille

KUBURKUB: Rechauffement climatique...  
PAYS France  
PAGE(S) 2  
SURFACE 32 %  
PERIODICITE Quotidien  
18 octobre 2023 - Edition Martigues-Istres  
Cliquez ici pour voir la page source de l'article

laProvence  
PAYS France  
PAGE(S) 12  
SURFACE 32 %  
PERIODICITE Quotidien  
18 octobre 2023 - Edition Martigues-Istres  
Cliquez ici pour voir la page source de l'article

## H2V démarre sa concertation

Fos-sur-Mer  
La société annonce le lancement du processus de concertation en vue de la construction de son usine de production d'hydrogène bas carbone et de e-fuels sur les bassins ouest du Grand port maritime de Marseille.

### H2V démarre sa concertation

Fos-sur-Mer  
La société annonce le lancement du processus de concertation en vue de la construction de son usine de production d'hydrogène bas carbone et de e-fuels sur les bassins ouest du Grand port maritime de Marseille. **F** et la grise veut devenir **Fos la verte**, soutient René Rainaud, le maire divers gauche de la commune. La lutte contre le réchauffement climatique se joue d'abord ici, dans la zone industrielle-portuaire (ZIP) à 50 km à l'ouest de Marseille. « Le site rejette l'équivalent de 22 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> par an, la moitié des émissions de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, toutes activités confondues », rappelle le préfet de l'arrondissement d'Istres, Régis Passerieux. Pour atteindre l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 35 % d'ici à 2030 fixé par le gouvernement, le bassin est une zone à réinventer. Quatre grands porteurs de projets envisagent de s'installer sur le site du Grand port maritime de Marseille (GPM) d'ici 6 ans. Parmi eux,

H2V, qui prévoit de produire annuellement 84 000 tonnes d'hydrogène bas carbone et 130 000 à 140 000 tonnes de e-fuel, lance le processus de concertation préalable à son implantation.

Des concertations coordonnées Avec cette usse, qui se situera dans le môle central des bassins ouest du GPM, la société a pour objectif de « décarboner les industries les plus émettrices en CO<sub>2</sub> de la ZIP », explique François Guillemet, directeur développement du projet H2V. « H2V remplit l'objectif de réindustrialiser la France en la positionnant stratégiquement dans un marché encore balbutiant, souligne Hervé Martel, président du directoire du GPM. Ce projet renforce la compétitivité du port de Marseille-Fos, qui a l'ambition de rester un hub énergétique de rang mondial. »

Mais avant toute implantation, l'entreprise doit se soumettre à l'exercice d'une concertation préalable à l'acquisition publique, qui s'étendra du 30 octobre au 22 décembre. Elle se déroulera à Fos, Port-de-Bouc, Fos-Saint-Louis-du-Rhône et Saint-Martin-les-Remparts. « Le premier rendez-vous se tiendra le 8 novembre, mais le public peut d'ores et déjà se renseigner sur le site internet », précise Séverine

Dumont, responsable de la concertation. Certains ateliers et temps d'échanges seront coordonnés avec les projets Carbon et Gravitly, situés dans le même secteur et dont la mise en service est prévue à un même horizon. Une approche avantageuse pour le public « qui aura une idée de l'impact cumulé des trois projets », assure Alexis Martinez, directeur général d'H2V. Alice Mager



Deux réunions thématiques spécifiques au projet H2V et deux autres coordonnées avec le projet Gravitly, sont prévues sur les 6 semaines de concertation publique. PHOTO A. M.

### FOS-SUR-MER

## L'hydrogène avance ses pions sur la zone industrialo-portuaire La zone industrielle-portuaire La construction publique en vue du lancement du projet H2V, qui doit produire de l'hydrogène bas carbone et du e-méthanol, commencera le 30 octobre.

Fos-sur-Mer s'en finit pas d'imaginer un futur décarboné. Après l'ouverture de la concertation publique autour du projet Carbon (une mégas usine photovoltaïque qui devrait prendre place sur 62 ha de terrains déjà peuplés) le 11 septembre dernier, et avant celle concernant Gravitly (production d'acier décarboné à partir d'hydrogène) d'ici au tour du projet H2V Marseille Fos d'occuper le devant de la scène. La société H2V prévoit en effet d'installer sur la zone du Cabou-Tonkin une unité de production de e-méthanol, un carburant de synthèse destiné au transport maritime (mais qui vise aussi l'aéronautique), pour une production annuelle comprise entre 130 000 et 140 000 tonnes, et une usine de production d'hydrogène bas carbone par électrolyse de l'eau, pour une capacité annuelle de 94 000 tonnes. Un hydrogène "bas carbone" est garanti produit avec de

l'électricité renouvelable. Pour la société, un tel projet, qui nécessitera un investissement de 910 millions d'euros, permettra d'éviter d'émettre chaque année 800 000 tonnes de CO<sub>2</sub>. Il pourrait par ailleurs créer 265 emplois (dont 100 indirects). De son côté, RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité en France et co-maître d'ouvrage, sans chargé du succès de l'installation du réseau électrique. Objectifs : « La décarbonation des industries, qui auront besoin d'hydrogène vert, et le développement des écosystèmes pour les transports maritimes et aériens, et donc aussi la création de nouvelles filières », note Alexis Martinez, directeur général de H2V. Mais avant le lancement de l'enquête publique préalable à la délivrance des autorisations nécessaires pour lancer le chantier, en 2028, le projet doit passer par la phase concertation du 30 octobre au 22 décembre. Le territoire, qui concernera à l'origine

uniquement les habitants de Port-Saint-Louis, Port-de-Rose, Fos et Saint-Martin, a été élargi à tout l'arrondissement d'Istres. « Un pas de plus vers la décarbonation ? Ses réunions publiques sont au programme, où il sera question des effets induits par ce nouvel équipement en termes d'environnement et de biodiversité pour le territoire, mais aussi de concentration d'eau et d'électricité. Il s'agit aussi d'évoquer, avec les riverains, les conséquences éventuelles sur le trafic routier et d'aborder la question des risques industriels que peut représenter un tel site. H2V fait partie de cet écosystème dont on parle depuis un certain temps, et nous devons l'accompagner dans le monde entier à réaliser ce que peut devenir la zone industrialo-portuaire de Fos, explique René Rainaud, maire de Fos, entendant

### Exemples de retombées presses à l'issue de la conférence de presse

laProvence  
PAYS FRANCE  
PAGE(S) 8  
SURFACE 23 %  
PERIODICITE Quotidien  
23 décembre 2023 - Edition Martigues-Istres

RUBRIQUE LOCAL  
JOURNALISTE RICHÉDIO  
Cliquez ici pour voir la page source de l'article

### PORT-DE-BOUC

## Des lycéens de Jean-Moulin découvrent un futur métier

RCASTALDO  
Une cinquantaine d'élèves du lycée professionnel ont été couvés à une rencontre organisée autour du projet d'installation de l'usine H2V. « Une cinquantaine d'élèves des filières Mécat (Mécatronique et Informatique) et MESP (Maintenance des systèmes de production connectés) du lycée professionnel de métiers, de l'industrie et de l'artisanat Jean-Moulin de Port-de-Bouc, ont été couvés, la semaine dernière, à une rencontre dans le cadre d'une concertation publique sur le projet d'installation de l'usine H2V Marseille-Fos, à Fos-sur-Mer. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de la réforme de l'éducation nationale de la filière professionnelle avec la création, depuis la rentrée 2023, d'un bureau des entreprises dans chaque lycée professionnel. L'objectif est de faciliter la mise en œuvre de la relation école-entreprise. A long terme, il s'agit de préparer le développement de nouveaux sites dans la zone industrialo-portuaire, à travers la sensibilisation de tous les publics, en particulier des jeunes et des femmes. Cette action est également étroitement liée à une "décarbonation" du territoire.

François Girard, responsable du bureau des entreprises au lycée Jean-Moulin, revient sur le concept. « Ce premier partenariat concerne, explique-t-il, la future implantation, à Fos, de la géogéothermie H2V. Les productions d'hydrogène vert. Lors de la rencontre, les équipes pédagogiques du lycée et la direction de H2V ont examiné quatre ateliers (écogénération, chimie, sécurité et visite virtuelle), en lien direct avec des référentiels de compétences des filières suivies par les élèves. Le lycée poursuivra ce partenariat avec la mise en place de partenariats, master et formations, ce qui permettra, quand l'usine sera opérationnelle, de faciliter les stages et de développer l'insertion professionnelle des jeunes diplômés. »

Démonstration de production d'hydrogène  
C'est chimie. La démonstration, faite par un enseignant, de la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau, a suscité de nombreuses questions des lycéens, jugés très pertinents par la direction d'H2V. Au jeu du respect des consignes de sécurité et des conduites à tenir lors d'interventions de maintenance, les jeunes ont pu partager, autour du schéma proposé sur un écran, des réflexions déjà bien affînées à repérer les attitudes dangereuses.

L'atelier écogénération a permis d'évoquer les relations entre acteurs du montage du projet (RTE maître d'ouvrage du raccordement au réseau électrique, banques, investisseurs...). Ainsi que le futur démarrage de l'usine prévue en deux phases, en 2028 et 2030. Les coûts de production et moyens techniques de transport ont aussi été abordés, pour une visite virtuelle de la future usine.



Une balade virtuelle dans la future usine à été proposée aux élèves, au cours du dernier atelier.

### FOS-SUR-MER

## Projet de production d'hydrogène : "avant les usines, faites les routes !"

La première réunion publique sur le projet de l'usine d'hydrogène H2V s'est tenue à la Maison de la mer. Si le chantier est prometteur, les associations de riverains s'inquiètent des nouveaux trafics routiers dans une zone déjà très encombrée.

Il y avait foule à la Maison de la mer jeudi soir dernier pour la première réunion publique organisée autour du projet H2V. Prévu à l'horizon 2028, ce chantier envisage l'implantation sur la zone du Cabou-Tonkin d'une usine de production d'hydrogène bas carbone par électrolyse de l'eau, couplée à une unité de production de e-méthanol, un carburant de synthèse destiné au transport maritime. « On est sur un site général qui doit faire de ce territoire un modèle préfigurant ce que sera l'usine de demain », annonce en entrée de rencontrer le maire de Fos René Rainaud. Alors que le PDG d'H2V, Alexis Martinez, saluait le début de la concertation comme « un exercice de pédagogie » mené avec la population, l'ambiance dans la salle jeudi soir avait été égayée par des références expérimenées par plusieurs associations de riverains. Représentant départemental de France Nature Environnement, Stéphane Coppel regrette d'abord que le sujet de l'hydrogène vert « n'ait fait l'objet d'un grand débat national ». Sur un argument plus local, Daniel Moutet, président de l'Association de Littoral et de Protection du Défilé et du Golfe de

Fos (ADPLGF), aura, lui, fait plusieurs interventions musclées pour dénoncer les retombées en termes de circulation et de pollution dans une zone déjà fortement congestionnée. « Avant les usines, faites les routes ! Qu'on attend l'état pour s'engager me est chiantiers ? », insista le militant, citant notamment le serpent de mer de la liaison Fos-Salon. Sur quoi le sous-préfet Régis Passerieux rappela les discussions en cours autour du contrat de plan Etat région, « sur la déviation Martigues-Port-de-Bouc, les financements sont prêts ».

Un chantier vert mais très gourmand en énergie En englobant les autres grands projets de décarbonation prévus dans la zone industrialo-portuaire de Fos, les échanges auront aussi tourné sur les besoins colossaux d'H2V en termes de consommation d'énergie. « Si l'on prend les trois chantiers, H2V, Carbon et Gravitly, il y aura besoin de 2100 MWatt. Cela représente plus de deux fois la capacité de production de la centrale de Martigues », note Jean-Marc Manchauffe, porte-parole de Génération Ecologies Bouches-du-Rhône par ailleurs ancien directeur de ladite centrale. Venne représenter RTE, qui doit assurer le transport d'électricité vers le futur site de H2V, Elisabeth Linague tenta de rassurer la salle : « Ce n'est pas parce que la consommation a lieu sur place que la production aussi ». Un argument qui n'aura pas convaincu Sébastien Koch de la CGT13 Energie : « La pénurie d'électricité qu'on a connue l'hiver dernier avec l'indisponibilité des centrales nucléaires pourrait très bien se reproduire. Aussi, la déserte sud-est du réseau RTE est connue sur sa faible capacité. Ce qui est à craindre, ce sont de nouveaux délestages qui pénalisent les usagers pour alimenter les usines ». Si RTE avançait les apports futurs en solaire, éolien et photovoltaïque, le syndicaliste resta la encore sceptique : « Si l'on veut continuer à réduire les moyens de production carbone, des solutions il va falloir en construire beaucoup ! ». Promu il y a tout juste un an président du conseil de surveillance du Grand Port de Marseille, (sous la houlette, ou en soutien, de la CGT du port qui dénonçait alors le "parachutage" d'un duo très proche du président Macron) Christophe Castaner aura lui apporté tout son

### Retombées presses pendant la concertation

Plusieurs articles de presses sont parus pendant le déroulement de la concertation.

Le journal *La Provence* a publié, le 14 novembre 2023, un article sur le contenu des débats à la suite de la première réunion publique d'ouverture. Un journaliste de *La Provence* était présent lors de la rencontre de proximité avec les élèves du Lycée professionnel Jean Moulin, organisée le 12 décembre 2023. Un article de presse sur cette rencontre est paru dans le journal éponyme le 23/12/2023. *Fossa FM* a également publié des articles écrits et des reportages audios pour chaque réunion publique de la concertation H2V Marseille Fos.



Le kit numérique d'information



Exemple de bannière web composant le kit d'information

En amont de l'ouverture de la concertation, un kit numérique d'information – constitué du dossier de concertation, de sa synthèse et du dépliant d'information en version numérique et de bannières web – a été diffusé par le maître d'ouvrage à une série de partenaires, acteurs économiques et collectivités ciblées, pour relayer l'information sur la concertation et le projet.

### Les relais d'information des collectivités

Les relais d'informations des collectivités, dans les magazines municipaux, leurs sites Internet ou les réseaux sociaux, ont permis de diffuser plus largement l'information sur projet et sur la concertation préalable.



Exemples de relais ville par la Ville de Fos-sur-Mer





<b>Visite du futur site – Fos-sur-Mer (Grand Port Maritime de Marseille)</b>	Lundi 27 novembre – à 15h15
<b>Réunion publique thématique – Les impacts environnementaux et la sécurité industrielle – Port-Saint-Louis-du-Rhône</b>	Lundi 27 novembre – à partir de 18h00
<b>Rencontre de proximité – Mission locale – Fos-sur-Mer</b>	Mardi 5 décembre – de 14h00 à 16h00
<b>Réunion publique commune avec GraviHy – Les besoins en électricité – Saint-Mitre-les-Remparts</b>	Jeudi 7 décembre – à partir de 18h00
<b>Réunion publique commune avec GraviHy – Le cycle de l’eau – Istres</b>	Lundi 11 décembre – à partir de 18h00
<b>Rencontre de proximité – Lycée professionnel Jean Moulin – Port-de-Bouc</b>	Mardi 12 décembre – de 10h00 à 11h55
<b>Rencontre de proximité – Food truck de la Feuillane – Fos-sur-Mer</b>	Vendredi 15 décembre – de 12h00 à 13h00
<b>Réunion publique de clôture – Fos-sur-Mer</b>	Mardi 19 décembre – à partir de 18h00

### Les réunions publiques généralistes

Deux réunions généralistes, d’ouverture et de fermeture, ont été organisées afin de présenter de manière globale le projet.

### La réunion publique d’ouverture de la concertation préalable

La réunion publique d’ouverture de la concertation s’est tenue le jeudi 9 novembre à la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer. Ouverte à tous, elle a permis de présenter les porteurs de projet, le contexte, les ambitions et les principales caractéristiques du projet H2V Marseille Fos, ainsi que les garants et les modalités de la concertation préalable. Elle a également permis de répondre aux premières questions et de recueillir les premiers avis.

Trois intervenants extérieurs ont présenté le contexte et l’écosystème dans lequel s’inscrit le projet :

- Régis PASSERIEUX, Sous-préfet de l’arrondissement d’Istres
- Christophe CASTANER, Président du Conseil de Surveillance du Grand Port Maritime de Marseille – Fos
- Christophe MADROLLE, Conseiller régional et Président de la commission biodiversité, Région Sud

La réunion publique a réuni **100 participants** et a duré **2 heures et 20 minutes**.



*Réunion publique d’ouverture de la concertation préalable – Jeudi 9 novembre – Maison de la Mer à Fos-sur-Mer*

### La réunion publique de clôture de la concertation préalable

La réunion publique de clôture de la concertation préalable s'est tenue le mardi 19 décembre à la Maison de la Mer de Fos-sur-Mer. Elle a permis de présenter une synthèse des différentes contributions des participants à la concertation ainsi que les premiers enseignements et engagements des maîtres d'ouvrage.

Afin d'apporter un point de vue extérieur et de répondre à d'apporter des réponses à des questions survenues lors de la concertation, quatre intervenants extérieurs ont pris la parole en tribune :

- Régis PASSERIEUX, Sous-préfet de l'arrondissement d'Istres
- Jean-PASCAL GOURNES, Conseiller métropolitain délégué à l'industrie, Métropole d'Aix-Marseille Provence
- Rémi COSTANTINO, Directeur Général Adjoint, Grand Port Maritime de Marseille
- Daniel MOUTET, Président de l'Association de Défense du Littoral et du Golfe Foséen

La réunion publique a rassemblé **60 participants** et a duré **3 heures et 10 minutes**.



*Réunion publique de clôture de la concertation – Mardi 19 décembre – Maison de la Mer – Fos-sur-Mer*

### Les réunions publiques thématiques

Deux réunions thématiques propres au projet H2V Marseille Fos ont été organisées afin d'approfondir des thématiques clés du projet : les débouchés de la filière hydrogène, le trafic routier, les impacts environnementaux du projet sur le territoire, la sécurité industrielle et la pollution atmosphérique.

#### La réunion publique thématique sur la filière hydrogène et ses débouchés pour le territoire

Organisée le jeudi 16 novembre à la salle des Aiguades de la Ville de Port-de-Bouc, cette réunion a été l'occasion de revenir sur les grandes lignes du projet et d'approfondir plusieurs thématiques à travers trois tables-rondes, composées à chaque fois d'un représentant de H2V et d'intervenants extérieurs.

##### *Table ronde – Les besoins en hydrogène et les débouchés :*

- Anne-Marie PEREZ, Déléguée régionale de France Hydrogène Sud
- Stéphane COPPEY, représentant de FNE 13

Cette première table-ronde a permis d'aborder la structuration et les débouchés de la filière hydrogène au niveau européen, national et régional.

##### *Table ronde – Les enjeux de trafic*

- Franck SANTOS, Conseiller métropolitain de la Métropole Aix-Marseille-Provence

La table ronde dédiée aux enjeux de trafic a mis en exergue les difficultés rencontrés au quotidien par les habitants et les travailleurs du territoire en matière de mobilités et de trafic routier. Elle a positionné cette thématique comme sujet saillant de la concertation.

*Table ronde – Les enjeux d’emploi*

- Rafik BOUDJELOUDE, Directeur de la Maison de l’Emploi Ouest Provence
- Nathalie FERRY, Cheffe de projet Diversité et Egalité professionnelle de la Maison de l’Emploi Ouest Provence
- Laurent RENAUX, Directeur du Campus des Métiers et des Qualifications d’Excellence (CMQE) Industries du futur Sud

Lors de cette dernière table ronde, les débouchés en termes d’emplois du projet H2V Marseille Fos ont été détaillées ainsi que les enjeux locaux de l’emploi.

La réunion publique a rassemblé **50 participants** et a duré **2 heures et 50 minutes**.



*Réunion publique thématique – La filière hydrogène et ses débouchés – Salle des Aiguades à Port-de-Bouc – 16/11/2023*

**La réunion publique thématique sur les impacts environnementaux et la sécurité industrielle**

Cette réunion publique thématique s’est tenue le lundi 27 novembre à la salle Marcel Pagnol de la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône. La réunion s’est divisée en trois temps, afin d’aborder les impacts environnementaux du projet H2V Marseille Fos sur le territoire, les rejets atmosphériques et la sécurité industrielle.

*Temps de présentation et d’échange – Présentation des impacts environnementaux du projet H2V Marseille Fos sur le territoire*

En présence de Frédéric PAWLOWSKI, Directeur d’études d’Eco-Med, la maîtrise d’ouvrage a présenté les impacts du projet sur la faune et la flore et les enjeux de la séquence « Eviter-Réduire-Compenser ». Une visite du futur site avait été organisée en amont de cette réunion, sur inscription, afin de présenter les enjeux en termes de biodiversité de manière concrète.

Pour les deux autres thématiques de la réunion, deux tables rondes ont été organisées, avec les intervenants extérieurs suivants :

*Table ronde – Les rejets atmosphériques*

- Sébastien MATHIOT, Chargé d’action territoriale, AtmoSud
- Maria CRIADO, Département Santé-Environnement, Agence Régionale de Santé (ARS) PACA

### Table ronde – La sécurité industrielle

- Jean-Philippe PELOUX, Adjoint du chef de l'Unité Départementale 13, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) PACA
- Commandant DEMARLE, Groupement Risque Industriel et Technologique, Service départemental d'incendie et de secours (SDIS) 13

Cette réunion publique a rassemblé **45 participants** et a duré **3 heures et 5 minutes**.



*Réunion publique thématique – Les impacts environnementaux et la sécurité industrielle –  
27/11/2023*

### Les réunions publiques communes avec le projet GravitHy

Dans sa décision du 7 juin 2023, la CNDP a décidé que « *les concertations sur les projets Carbon H2V Marseille Fos et GravitHy devront être préparées dans une logique de coordination permettant dans la mesure du possible d'aborder les sujets communs et transversaux, notamment les impacts cumulés, la pression sur la ressource d'eau, le besoin en électricité* ».

Les calendriers de concertation des trois projets devaient initialement se chevaucher ; finalement, seules les concertations des projets H2V Marseille Fos et GravitHy ont été (partiellement) concomitantes. Toutefois, un représentant de H2V Marseille Fos était présent à chaque réunion publique de Carbon et GravitHy, et vice-versa.

Il a été décidé d'organiser deux réunions publiques communes entre les projets H2V Marseille Fos et GravitHy, sur les thématiques des besoins en électricité et de la gestion de la ressource eau.

### La réunion publique commune sur les besoins en électricité des projets

Une première réunion publique commune a été organisée le jeudi 7 décembre au Théâtre de la Manare à Saint-Mitre-les-Remparts. Elle avait pour thème les besoins en électricité des projets H2V Marseille Fos et GravitHy. Les maîtres d'ouvrage ont présenté les besoins et les impacts de leurs projets tandis que RTE, représenté par Nicolas KITTEN, Département Perspectives nationales du système électrique, et Elisabeth LIMAGNE, Responsable des raccordements Carbon – H2V Marseille Fos – GravitHy, a détaillé la stratégie énergétique de la France ainsi que les enjeux liés au raccordement des deux projets, H2V Marseille Fos et GravitHy.



Les échanges ont été nombreux sur l’approvisionnement et la consommation en électricité des projets ainsi que sur le raccordement des deux projets et la création de la ligne électrique 400kV aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent.

La réunion a rassemblé **70 participants** et a duré **3 heures et 5 minutes**.

*Réunion publique commune avec GravitHy – Les besoins en électricité des projets – 07/12/2023*

#### La réunion publique commune sur la gestion de la ressource eau

Organisée le 11 décembre à l’Hôtel de Ville d’Istres, cette réunion publique commune avait pour but d’aborder les enjeux liés à la gestion de l’eau par les deux porteurs de projets, H2V Marseille Fos et GravitHy. Le Grand Port Maritime de Marseille, représenté par Laurent SPADARO, Chef du service des réseaux eaux ouest, a présenté les enjeux liés à la production et à la distribution de l’eau industrielle et de l’eau potable sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer.

Elle a rassemblé **90 personnes** et a duré **2 heures et 5 minutes**.

#### Les rencontres de proximité

4 rencontres de proximité de type « débat mobile » ont été organisées afin d’aller vers les habitants, d’informer sur le projet et la concertation en cours et de recueillir des avis ou des questions. 2 de ces rencontres étaient à destination des **jeunes**, un public traditionnellement éloigné des concertations.

#### Rencontre de proximité sur le marché du centre-ville de Fos-sur-Mer



*Rencontre de proximité – Stand d’information au Marché du centre-ville – Fos-sur-Mer – 08/11/2023*

Cette rencontre de proximité, organisée le 8 novembre, la veille de la réunion d’ouverture de la concertation, avait pour but de diffuser largement l’information de la concertation et d’échanger sur le projet.

De la documentation (dossier, synthèse, dépliant) ainsi qu'un jeu d'exposition composaient le stand. La rencontre a permis près de **60 contacts** et la distribution de 40 dépliants d'information – carte T.

Le lieu de la rencontre a permis l'échange avec des profils variés : retraités, demandeurs d'emploi, salariés des industries du secteur (dont ArcelorMittal, Lafarge, LyondellBasell, EveRé), ainsi que de nombreux habitants du territoire.

#### Rencontre de proximité à la Mission locale Ouest-Provence de Fos-sur-Mer



*Rencontre de proximité à la mission locale Ouest-Provence, Fos-sur-Mer 05/12/23*

Cette rencontre de proximité, organisée le mardi 5 décembre 2023 à la Mission Locale Ouest-Provence, ciblait les demandeurs d'emploi jeunes du territoire. La rencontre a rassemblé **5** personnes préalablement inscrites, venues pour se renseigner, à la recherche d'un emploi ou de formations en lien avec les futurs emplois du projet.

Le dispositif de réalité virtuelle de H2V était mis à disposition. Il permettait de visiter et de se déplacer dans une usine d'hydrogène.

5 dépliants d'information – carte T et 5 synthèses ont été distribués.

#### Rencontre de proximité au Lycée Professionnel Jean Moulin de Port-de-Bouc

Organisée en lien avec la Direction du Lycée Professionnel Jean Moulin le mardi 12 décembre, cette rencontre avait pour but d'échanger avec des jeunes du territoire issus de formations liées – ou potentiellement liées – à la filière de l'hydrogène : les bacs professionnels « Systèmes numériques » et « Maintenance des Systèmes de Production Connectés » ainsi que le certificat d'aptitude professionnelle (CAP) « Métiers de l'électricité ».

Cette rencontre de proximité a mobilisé **48 élèves**, qui ont pu discuter avec la maîtrise d'ouvrage en plénière, puis en sous-groupes dans le cadre d'ateliers thématiques.

Les 4 ateliers thématiques proposés étaient les suivants :

#### *L'atelier n°1 – La visite virtuelle*



Grâce à un casque de réalité virtuelle et un retour écran, un animateur guidait un participant dans une simulation d'usine à hydrogène. Cet atelier a permis de présenter les différentes installations du projet ainsi que d'échanger sur les enjeux de sécurité industrielle.

### *L'atelier n°2 – La sécurité*

Cet atelier avait pour but de sensibiliser aux équipements individuels et collectifs de protection. A travers des échanges et une illustration, les élèves devaient identifier les potentiels risques et les mesures à mettre en place pour les éviter.



### *L'atelier n°3 – L'hydrogène*



Cet atelier se divisait en deux temps :

- Un premier temps de diffusion d'une vidéo de présentation du process de production d'hydrogène par électrolyse de l'eau avec une série de questions/réponses.
- Une démonstration d'une maquette de voiture fonctionnant à l'hydrogène.

### *L'atelier n°4 – Eco-gestion*

Cet atelier permettait de faire le lien entre le cours d'éco-gestion dispensé au Lycée professionnel Jean Moulin et la réalité d'une entreprise. Les élèves ont pu échanger sur le montage financier du projet (emprunts, montants d'investissement) ainsi que sur les enjeux de Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE) en matière de recrutement, de salaires et de politique de fidélisation des salariés.

### *Rencontre de Proximité au Food-truck de la Feuillane à Fos-sur-Mer*



Cette rencontre de proximité, organisée le 15 décembre 2023 au Food-truck du rond-point de la Feuillane, a permis d'aller à la rencontre des salariés des entreprises de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. Elle avait pour objectif d'échanger avec eux sur le projet et de les inviter à la réunion de clôture de la concertation.

23 dépliants d'information avec carte T ont été distribués.

*Rencontre de proximité – Food truck de la Feuillane – 15/12/2023*

## La visite du futur site



*Visite du futur site H2V Marseille Fos –  
27/11/2023*

Une visite du futur site, animée par Frédéric PAWLOWSKI, Directeur d'études d'ECO-MED, le bureau spécialisé de H2V en charge des études environnementales, a été organisée le 27 novembre. Cette visite a eu lieu en amont de la réunion publique dédiée aux impacts environnementaux.

Elle a permis d'aborder de manière concrète les résultats des études environnementales ainsi que de répondre aux questions des participants. Les mesures envisagées à ce stade des études pour éviter, réduire et compenser les impacts environnementaux du projet ont été présentées.

Sur inscription préalable, cette visite a rassemblé **19** participants et a duré **2h30**.

## 2.4. Les chiffres clés de la participation

### *La fréquentation des rencontres avec le public :*

- 6 réunions publiques : près de **430 participants**
- 4 rencontres de proximité : environ **120 personnes sensibilisées**

### *La participation du public à distance :*

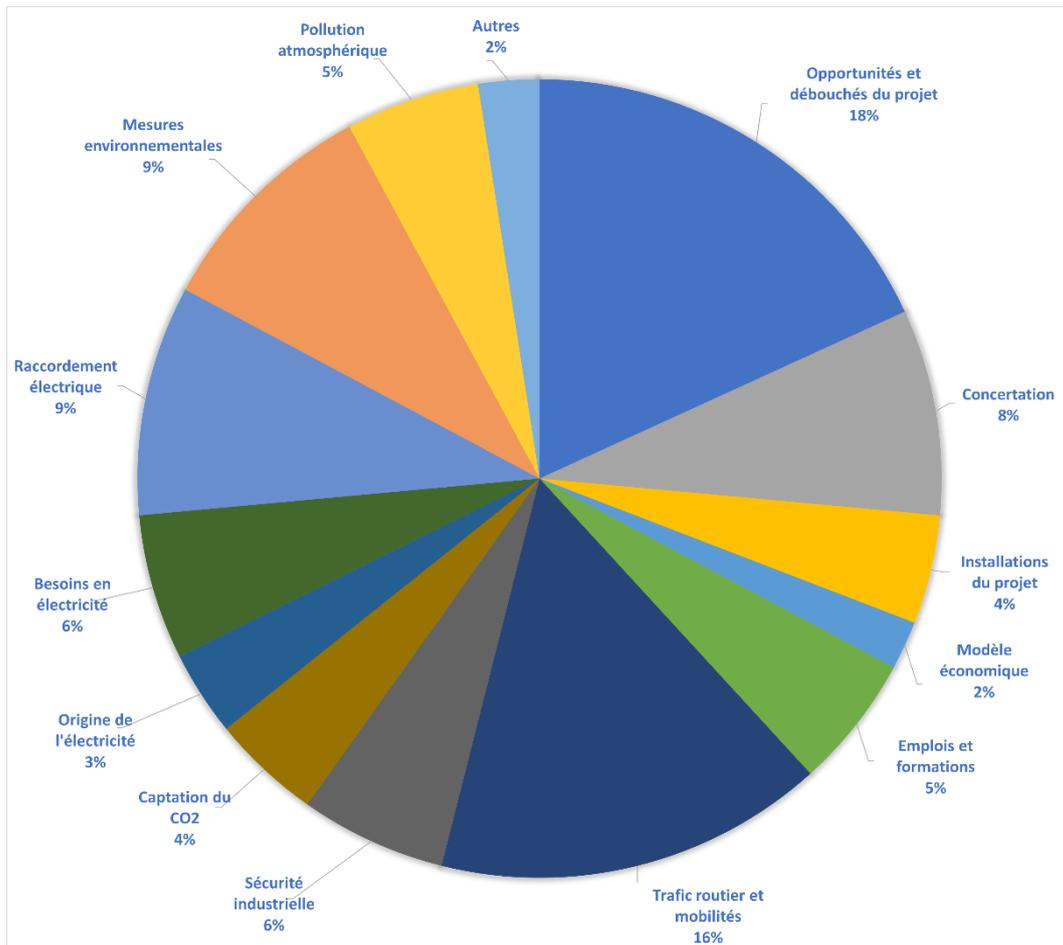
- **1 252 visites du site internet**
- **34 contributions** dont **19** questions écrites et **13** avis ou contributions écrits : 12 transmises par le coupon T attaché au dépliant d'information et 22 transmises par le site internet de la concertation.

### *Les supports de la concertation :*

- **21 524 exemplaires** du dépliant de la concertation distribués par boitage au sein du périmètre de la concertation
- **200 affiches A3** apposées dans les commerces du périmètre de la concertation
- **130 exemplaires** du dépliant d'information - carte T de la concertation distribués lors des rencontres
- **89 exemplaires** du dossier de concertation distribués lors des rencontres et **76 téléchargements** sur le site internet

## 2.5. Analyse des thèmes abordés lors de la concertation

Le graphique ci-dessous donne la répartition des questions et avis par thème.



Graphique 1 – Occurrence des thèmes abordés lors de la concertation (réunions publiques, site internet et carte T)

Le thème principal d'intervention a été celui **des opportunités et des débouchés du projet (18%)**, c'est-à-dire les objectifs et les finalités du projet, suivi de près par les problématiques liées au **trafic routier et à la mobilité (16%)**. Les interventions sur le **raccordement électrique (9%)** et les **mesures environnementales (9%)** ont également été nombreuses. Ces quatre thématiques représentent ainsi **52%** des interventions.

D'autres sujets, comme le **dispositif de concertation (8%)** mis en place, la **sécurité industrielle (6%)**, les **besoins en électricité (6%)** ou encore les **emplois et formations (5%)** et la **pollution atmosphérique (5%)** ont aussi occupé une place importante dans les débats. La **captation du CO<sub>2</sub> (4%)**, les **installations du projet (4%)**, **l'origine de l'électricité (3%)** et le **modèle économique du projet (2%)** ont été des thèmes d'échanges.

### 3. Synthèse des contributions et des réponses apportées par les maîtres d'ouvrage

#### 3.1. Le dispositif de concertation : des demandes de précision sur le périmètre et les modalités

Quelques participants ont exprimé des avis sur le **périmètre de la concertation**. La portée du projet, et donc de la concertation, n'a pas suscité les mêmes réactions et attentes : si pour certains participants, il s'agissait d'un projet local avec des impacts limités, d'autres ont considéré que le périmètre géographique pertinent était plus large, ou trouvé nécessaire d'ouvrir un débat plus global sur la filière hydrogène.

*« Les impacts du projet sont très locaux, ce n'est pas nécessaire d'étendre le périmètre de la concertation. »*

*« Lors de la concertation Carbon le périmètre intégrait les communes d'Istres et Martigues, je me demande pourquoi ce n'est pas le cas ici »*

*« Il aurait été intéressant de faire un débat public national sur le thème de l'hydrogène »*

Le **dispositif d'information** a été jugé **efficace** à plusieurs reprises. Le relais d'information par les villes ainsi que le boîtage ont joué un rôle déterminant dans la diffusion de l'information.

*« Nous avons découvert le projet grâce à l'expo à la mairie de Fos-sur-Mer. »*

*« J'ai vu la concertation dans le magazine de la Ville. »*

*« J'ai reçu le dépliant dans ma boîte aux lettres et j'ai tout lu, car je suis une consommatrice éclairée. »*

Lors des réunions publiques, plusieurs intervenants ont demandé **une transparence et une équité dans la prise de parole du public**, à la fois à travers une meilleure retranscription des réunions et un temps de parole plus important à accorder au public par rapport aux intervenants en tribune.

*« Je trouve que le délai entre les réunions et la publication des comptes-rendus est trop long. »*

*« Le temps d'expression accordé au public est trop faible, il faut rééquilibrer les choses ! »*

*« La publication de verbatims exhaustifs serait plus adaptée au cadre de la concertation. »*

Il convient également de noter **la frustration et le risque d'épuisement de certains participants quant à la multiplication des réunions de concertation du fait de l'enchaînement des concertations menées par trois maîtres d'ouvrage différents**, et ce, malgré l'effort de coordination mené par la CNDP. Sur ce point, les critiques émanaient à la fois des citoyens et des élus locaux.

*« On n'arrive pas à suivre ce rythme. Et du coup, ça impacte réellement le côté démocratique ou le côté ouvert au public (...). Voilà, on est dans la précipitation (...) au détriment du public qui est quand même l'objet numéro un de ces concertations. »*

*« Quoi vous dire au bout de la 10<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> réunion de concertation et avant les douze, quatorze, quinze, vingt autres réunions de concertation ? Si ce n'est toujours se dire exactement la même chose. »*

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

### Le dispositif de concertation et d'information

Les modalités d'information et d'échange mises en place pour la concertation préalable du projet H2V Marseille Fos poursuivaient plusieurs objectifs :

- Informer et faire connaître le projet et la concertation
- Permettre l'accès à une information claire et transparente
- Identifier des problèmes et points d'amélioration en vue d'une amélioration du projet
- S'inscrire dans une démarche « d'aller vers » et ancrée dans le territoire
- Susciter de l'intérêt pour tous les aspects du projet (filières hydrogène et e-carburants, impacts sur le territoire, risques et bénéfices, débouchés, etc.)
- S'adresser aux jeunes et aux personnes jusqu'ici éloignées des dispositifs de concertation citoyenne grâce aux rencontres de proximité
- Encourager la participation citoyenne la plus large possible

Les deux périmètres, celui de la participation (4 communes) et celui de l'information et de la mobilisation (arrondissement d'Istres – 21 communes), ont été retenus car ils permettaient de mobiliser les personnes les plus concernées par le projet, tout en diffusant plus largement l'information du projet et de sa concertation. Les relais d'information par les partenaires locaux, qu'ils soient associatifs, économiques ou institutionnels, ont été importants et ont touché un public large. Les relais presse ont également été efficaces.

H2V s'engage par ailleurs à participer aux autres démarches de concertation du territoire pouvant avoir un lien avec le projet.

### La retranscription des réunions publiques

La demande de publication des verbatims a été acceptée lors de la réunion publique du 27 novembre 2023. Tous les verbatims ont été publiés.

### L'équité du temps de parole

A la demande et sous le contrôle des garants, le temps de parole dévolu aux intervenants en tribune a été inférieur ou égal à celui des échanges avec le public. A l'exception de la réunion publique de clôture, qui constitue un exercice particulier de restitution, toutes les réunions publiques ont respecté le principe d'équité du temps de parole entre les intervenants en tribune et le public.

## 3.2. Un projet globalement soutenu mais suscitant des craintes concernant l'aménagement des infrastructures routières publiques associées

L'opportunité du projet a peu été remise en question par les participants. Plusieurs intervenants – associatifs, citoyens ou élus – ont souligné son intérêt écologique, économique et sociétal. Les attentes en matière de **décarbonation** de la ZIP de Fos-sur-Mer sont fortes.

*« Je comprends que l'hydrogène est une véritable valeur ajoutée pour remplacer le carbone dans les process industriels. »*

« L'arrivée de nouvelles usines pour décarboner la zone est une bonne chose car elle est particulièrement polluée par des industries vieillissantes produisant beaucoup de gaz à effet de serre. »

« Ma famille habite à Fos-sur-Mer depuis six générations. Un projet comme le vôtre, il était temps ! »

« Je trouve que la production de e-méthanol est très pertinente, notamment pour décarboner la liaison avec la Corse. »

« Très bon projet qui va dans le bon sens pour l'environnement et l'emploi. Je suis très favorable. »

« On a en face de nous des projets qui nous paraissent aller dans le bon sens. On nous parle de décarbonation, on nous parle d'amélioration et de nouvelles technologies. Moi je dis bravo là-dessus ! Bravo, bravo et continuons. »

« Je suis favorable à ce projet car il va dans le sens de la décarbonation de l'industrie et il va permettre de créer des synergies entre les entreprises de la zone Industriale-portuaire. »

Plusieurs participants ont exprimé **leur soutien** au projet H2V Marseille Fos, mais **l'assortissent de demandes de garanties ou de conditions**, notamment en matière **d'infrastructures routières**.

« Pour ce qui est du projet en lui-même, porté par H2V conjointement avec RTE, nous réitérons notre soutien et notre adhésion à celui-ci, sous réserve expresse que les pollutions additionnelles générées inéluctablement par son exploitation soient à minima compensées par les gains environnementaux. »

« Le projet H2V en lien avec ceux de Carbon et GravitHy ne peuvent se réaliser uniquement si le réseau routier est revu dans son ensemble : contournement de Port-de-Bouc, Liaison Fos-Salon et doublement de la RD 268. Mais aussi avec la création de logement, développer les services publics, mettre les moyens sur l'hôpital de Martigues. »

« L'association (ADPLGF, ndlr) émet un avis favorable bien sûr à la production d'hydrogène et de e-méthanol pour améliorer la qualité de nos industries aujourd'hui qui en ont bien besoin, mais ! tire la sonnette d'alarme en ce qui concerne le réseau routier s'il reste dans cet état. »

« Il faut donc avant tout mettre en œuvre un plan ambitieux de réduction du trafic routier fondé sur le ferroviaire, le fluvial et les pistes cyclables. En attendant la réalisation de ce plan, le projet H2V n'est pas soutenable. »

Une **convergence** sur l'importance de gagner en **indépendance énergétique** a été relevée.

« Pour l'État, l'hydrogène est une affaire de politique du climat, et de souveraineté nationale. On ne peut plus continuer à dépendre pour nos énergies. »

Il a également été demandé de **préciser le choix d'implantation** à Fos-sur-Mer.

« Inquiétude : pourquoi « tout » sur Fos ? »

**3 avis remettent en cause la pertinence de la production de e-méthanol et d'hydrogène bas carbone** prévue par le projet H2V Marseille Fos.

« Or H2V souhaite produire de l'hydrogène afin d'obtenir de l'e-méthanol utilisé comme carburant pour le secteur maritime et pour l'aviation. Ces usages sont particulièrement émetteurs de CO<sub>2</sub> (gaz à effet de serre), cela ne va donc pas dans le bon sens. »

« Le projet H2V promet de produire 0,084 Mt, soit moins de 10 % de la production annuelle française d'hydrogène. Si le but de diminuer l'impact CO<sub>2</sub> de la production d'hydrogène, commençons déjà par

*réduire, à due proportion, les utilisations non souhaitées de l'hydrogène 'gris', puis par substituer l'hydrogène 'vert' à l'hydrogène 'gris' dans ses utilisations restantes. »*

*« Le choix d'usage industriel n'est pas l'hypothèse envisagée par H2V puisque l'hydrogène interviendra majoritairement dans la fourniture de e-méthanol pour le secteur maritime et la production de e-SAF (carburant durable pour l'aviation, durable probablement comme le CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère !!!). »*

1 seul avis négatif, sans réserve, a été émis.

## **REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE**

### **Les débouchés visés par la production d'hydrogène bas carbone**

La concertation a mis en avant la nécessité d'agir en faveur de la décarbonation du territoire. En ce sens, les objectifs et les débouchés visés par le projet H2V Marseille Fos ont été globalement approuvés par la concertation. En effet, H2V Marseille Fos vise à décarboner deux secteurs fortement émetteurs de CO<sub>2</sub>, l'industrie et les transports maritimes. Au terme de ses deux phases, le projet permettrait d'éviter l'émission de 800 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par an. H2V a donc fait le choix de produire de l'hydrogène pour des usages existants et pour des secteurs qui ont un fort pouvoir décarbonant, pour s'inscrire dans le sens de la lutte contre le réchauffement climatique et la décarbonation des usages existants.

### **Les débouchés visés par la production d'e-méthanol**

Le projet H2V Marseille Fos comporte une production de e-méthanol, afin de répondre aux besoins de la filière maritime et de fournir les opérateurs méditerranéens. La production de la phase 1 du projet, dont la mise en service est prévue pour 2028 et qui correspond à la construction des deux premières unités de 100 MW (pour une puissance totale de 200 MW), serait dédiée à la production de e-méthanol pour une capacité annuelle de 130 000 à 140 000 tonnes.

Pour pouvoir être considéré comme bas carbone, le e-méthanol produit devra présenter une réduction de contenu carbone de 70% par rapport au carburant utilisé aujourd'hui, le fioul maritime. Le calcul du contenu carbone s'effectuera pour chaque kilogramme produit selon une analyse dite « du puits à la roue », c'est-à-dire en intégrant l'ensemble des éléments nécessaires à sa production.

### **Le choix d'implantation à Fos-sur-Mer**

H2V envisage une implantation à Fos-sur-Mer depuis plusieurs années. Les raisons derrière ce choix d'implantation semblent avoir été comprises et acceptées lors de la concertation : à proximité des futurs clients, éloigné des habitations de façon à éviter les troubles et les risques.

En effet, comme présenté durant la concertation, ce territoire est pertinent pour deux raisons principales :

-La concentration d'industries et d'un réseau de transports majeurs, qui permettrait une forte proximité avec nos potentiels clients. En ce sens, cette zone a vocation à devenir une zone d'importance nationale pour la production d'hydrogène renouvelable et de e-carburants et à jouer un rôle essentiel dans l'atteinte des objectifs régionaux, nationaux et européens de neutralité carbone.

-Nous souhaitons apporter notre pierre à la mutation industrielle du territoire, perspective qui se traduit par l'expression « Fos la verte » qu'a utilisée M. le Maire de Fos-sur-Mer. Ce territoire a tous les atouts pour devenir une référence au niveau national voire européen en matière de décarbonation et de transition.

Le choix de cette localisation nécessite cependant d'en prendre en compte les spécificités :

- Les enjeux environnementaux propres
- Les défis de l'insertion des nouveaux projets industriels dans le territoire
- La cohabitation avec d'autres projets industriels existants, en particulier dans le domaine des risques industriels

Nous mobilisons toutes nos compétences pour limiter notre impact et éviter les effets « dominos ».

### Les enjeux liés au trafic routier

H2V a conscience des enjeux liés au trafic routier. Nous entendons l'interrogation extrêmement forte sur la congestion du réseau existant. Nous détaillons les mesures prises pour limiter le plus possible notre impact au point 4 « *Les mobilités et les déplacements : un enjeu crucial pour le territoire* » de cette partie.

### 3.3. Des demandes de précisions sur certaines caractéristiques du projet

**Le captage du CO<sub>2</sub> a suscité l'intérêt** de plusieurs participants, même si des **demandes de précisions** ont été exprimées.

*« C'est une bonne chose de récupérer le CO<sub>2</sub>, c'est en phase avec les principes de l'économie circulaire. »*

*« Je voulais voir s'il y avait une limite dans le temps à utiliser le CO<sub>2</sub> et pouvoir bénéficier de cette norme qui est la réduction des gaz à effet de serre ? Ou est-ce que dans le temps il y a un moment où il va y avoir un peu une deadline dans laquelle la réglementation va évoluer ? »*

*« Je n'ai aucune notion de comment vous allez vous y prendre pour capter ce CO<sub>2</sub> auprès des entreprises, et là, ça nous intéresse de savoir comment vous allez faire. Ce qui nous intéresse aussi de savoir si c'est déjà des contrats ou des accords que vous avez prévus avec les entreprises. »*

*« Ça concerne la conversion du CO<sub>2</sub> qui est capté. (...) Au lieu de partir dans l'atmosphère, ils vont être convertis en e-méthanol ou en autre chose, mais in fine ils vont être brûlés dans les moteurs soit des bateaux, soit des avions. Ils vont se retrouver quand même dans l'atmosphère. »*

### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

H2V achèterait du CO<sub>2</sub> à des entreprises. Ce CO<sub>2</sub> lui serait ensuite livré par *pipe*, c'est-à-dire par canalisation. Des discussions sont en cours avec des industriels de la zone industrialo-portuaire de Fos.

Conformément à la réglementation européenne, H2V aurait le droit d'utiliser du CO<sub>2</sub> produit à partir de la combustion d'énergies fossiles jusqu'en 2041. A partir de 2041, H2V serait dans l'obligation d'utiliser du CO<sub>2</sub> « *biogénique* », c'est-à-dire issu du cycle court du carbone

Le **rendement des technologies choisies**, et donc la rentabilité économique du projet, a également fait l'objet de plusieurs interrogations.

*« Parce que la rentabilité de votre projet, elle est liée aussi à la garantie d'avoir des quantités d'énergie suffisantes et garanties dans la durée. Mais vous n'avez pas parlé d'une autre variable qui est importante pour la rentabilité de votre projet, c'est le prix. À quel prix vous allez pouvoir trouver et garantir une électricité compétitive pour rendre votre projet compétitif ? »*

« Ensuite, quand on regarde l'hydrolyse, on se rend compte qu'effectivement, on a un taux de rendement qui est intéressant également, mais par contre un coût de production – ça on ne le découvre pas non plus aujourd'hui – qui est quand même très important »

#### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

Le dimensionnement de l'usine et les niveaux de production ont été conçus afin de garantir un rendement optimum et une rentabilité économique intéressante.

Le niveau de prix ne peut être communiqué à ce stade, c'est une discussion commerciale confidentielle. Mais avec une électricité faiblement carbonée, la France dispose d'un atout important pour de la production d'hydrogène compétitif.

### 3.4. Les mobilités et les déplacements : un enjeu crucial pour le territoire

Les problématiques liées aux mobilités et aux déplacements ont été le **point saillant** de cette concertation, notamment en matière de trafic routier et de réalisation des infrastructures routières. **Une attente de réponse de la part des pouvoirs publics** a été exprimée à maintes reprises.

« Quoi qu'il arrive, même si les nouvelles entreprises n'étaient pas là, on a besoin de routes. »

« Les dessertes routières du territoire sont saturées depuis des années... Qu'attend l'Etat pour les routes ? »

« Avec ces trois nouvelles usines, sur les routes ça va être la panique totale et complète ! »

« L'Etat doit réaliser un effort pour mettre en place un réseau routier qui soit convenable et avoir une desserte portuaire qui soit digne de ce nom. »

« Des routes, mais évidemment qu'on en aura besoin. »

Quelques participants se sont **opposés à la construction de routes**, considérant les impacts en termes écologiques et de trafic induit par ces nouvelles infrastructures.

« Certains demandent l'accélération de projets routiers, extrêmement écocides. Or construire des routes nous enferme toujours plus dans un modèle tout voiture, insoutenable socialement comme écologiquement. »

« Il n'y a pas un contre-exemple. Les routes augmentent le trafic. »

Au-delà de la question des infrastructures routières, une volonté de voir se développer des **alternatives à la voiture individuelle** a été exprimée plusieurs fois.

« Le développement des axes routiers ne constitue pas de solution pérenne pour le territoire. Nous avons besoin d'alternatives, de transports en commun et de pistes cyclables. »

« Quelles solutions de transport proposez-vous à vos futurs salariés ? »

« Pouvez-vous réfléchir à la mise en place de navettes privées pour transporter les salariés ? »

Il a également été demandé à H2V de porter une attention particulière aux impacts sur le trafic routier de la **phase chantier** et d'atténuer ces derniers.

« Il y a les phases de travaux. Et les phases de travaux, ça va nous amener vraisemblablement plus de circulation, plus de camions. Ça aussi, je pense qu'il faudra le prendre en compte. »

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

H2V a conscience des enjeux liés au trafic routier. Nous souhaitons limiter le plus possible l'impact sur le trafic routier de notre activité et offrir des alternatives à la voiture à nos futurs salariés.

### La phase de chantier

Pendant la phase de chantier, en prenant comme hypothèse une durée des opérations de remblaiement de 14 semaines, il est estimé un trafic de 100 camions par jour – nombre qui peut être réduit grâce à deux mesures à l'étude :

- Les travaux de remblaiement seraient étalés sur une longue période afin de limiter les flux de circulation.
- L'utilisation de la voie fluviale pour le transport de matériaux est également à l'étude.

### La phase d'exploitation

Pour ce qui est de la phase d'exploitation, H2V souhaite coconstruire les solutions avec les salariés afin de mettre en place des actions qui correspondent à leurs attentes. Cette démarche permettrait de réellement limiter le recours à la voiture individuelle. Les futures actions mises en place et soutenues par l'entreprise pourront prendre diverses formes (covoiturage, navettes, autopartage, développement du télétravail, etc.).

Il convient de noter que notre projet a déjà un impact assez limité sur le trafic routier : 94% de l'export d'hydrogène se réaliserait par canalisation contre seulement 6% par camion. Le CO<sub>2</sub> serait également transporté par canalisation et une étude est en cours pour transporter le e-méthanol par voie fluvio-maritime. Ainsi, le trafic de poids-lourds lié au projet H2V Marseille Fos représenterait entre 0,4% et 1,3% du trafic actuel.

En parallèle, le trafic lié à la mobilité des salariés serait de l'ordre de 260 véhicules par jour.

### Le soutien aux projets du territoire

H2V s'engage à accompagner et soutenir, en tant qu'acteur économique, les discussions sur les projets du territoire tels que les travaux de renforcement routiers, en coordination avec les projets voisins.

## 3.5. L'approvisionnement électrique du projet et la consommation en électricité : un besoin de clarté et de transparence exprimé

De nombreuses questions liées à l'**approvisionnement en électricité et à son origine** ont été posées tout au long de la concertation, et en particulier lors de la réunion dédiée du 7 décembre 2023. La **capacité de H2V à se fournir en électricité décarbonée (nucléaire et énergies renouvelables)** a notamment été interrogée.

« Pour compléter, on a quand même eu des gros soucis de production et de fourniture d'électricité l'année dernière, l'hiver, puisqu'EDF était un peu en panique sur la possibilité de fournir l'électricité à tout le monde. Là, on va pomper à peu près l'équivalent d'un réacteur. Je me demande s'il n'y a pas un risque... »

« Et pour garantir cette énergie là en termes de volume, il n'y a qu'une seule chose qui existe, c'est de faire appel aux énergies carbonées, qui pallient la défaillance des énergies renouvelables »

« Avez-vous prévu de construire des installations de production d'énergies renouvelables, ou bien allez-vous les acheter sur le réseau ? »

« Du coup, comme vous dites, c'est une énergie qui alterne, qui n'est pas régulière. Vous dites-vous même on peut en avoir à midi, mais à minuit ça va se passer comment pour avoir ces 30 % ? »

#### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

L'usine H2V Marseille Fos serait connectée au réseau électrique haute tension de RTE. Cette connexion donnerait accès à l'ensemble du parc de production français.

H2V prévoit ainsi de produire de l'hydrogène bas carbone à partir d'une combinaison d'électricité bas carbone et renouvelable. La répartition envisagée est aujourd'hui d'un tiers pour l'électricité renouvelable et de deux tiers pour d'électricité bas carbone. Il convient de préciser que la part exacte dépendra de la volonté des clients et des obligations réglementaires qui leur sont imposées en termes de contenu renouvelable et contenu carbone de leur consommation.

La priorité irait à l'électricité renouvelable afin de maximiser la part d'hydrogène renouvelable. Néanmoins, deux limites sont à noter : le fonctionnement stable et quasi-permanent de la future usine (8 200 heures par an) et la disponibilité des capacités de production des énergies renouvelables. A ce titre, H2V soutient le développement des capacités de production du renouvelable en France, et en particulier dans la Région Sud.

Le complément serait donc fourni par de l'électricité bas carbone issue du réseau électrique français, ce qui permettrait de garantir une compétitivité des prix par rapport aux concurrents européens tout en émettant que très peu de CO<sub>2</sub> (1 kg CO<sub>2</sub>eq/kg d'hydrogène produit<sup>2</sup> contre 11 pour l'hydrogène gris).

Pour garantir cet approvisionnement en électricité et le mix électrique prévisionnel, deux outils juridiques et financiers seraient mobilisés afin de constituer un panier de sources de production :

- Des contrats directs d'approvisionnement en électricité décarbonée.
- Des contrats d'achat de long terme avec des producteurs d'électricité solaire, éolienne ou hydraulique.

Un intérêt certain du public pour la **certification de l'origine de l'électricité** a été constaté.

« Donc, comment est-ce que vous vous assurez de la qualité de l'approvisionnement en électricité par ce mécanisme si continu et qui ne garantit rien du tout en fait. »

« Et je reviens sur ce qu'a dit Madame, la vérification que les énergies sont bel et bien renouvelables du début jusqu'à la fin de la chaîne, de la production jusqu'à la consommation. La garantie n'est pas donnée. Ne serait-ce que pour une seule raison, les énergies renouvelables sont des énergies intermittentes. »

#### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

La réglementation européenne en matière de certificats de garanties d'origine est déjà existante. Les fournisseurs d'électricité transmettront à H2V des certificats d'achats précisant l'origine de l'électricité

---

<sup>2</sup> Sur la base de répartition : 1/3 énergies renouvelables, 2/3 nucléaire

et la part achetée. Un système de contrôle indépendant des certificats de garanties d'origine est en place.

Cette réglementation européenne va prochainement évoluer : le pas de temps des certificats, aujourd'hui annuel, va devenir mensuel puis horaire. Ainsi, à chaque heure, H2V devra montrer quelle production de renouvelable est consommée par son usine.

Cette contrainte amène H2V à travailler avec les producteurs d'énergies renouvelables pour que ces derniers développent de nouveaux parcs de production.

Le **volume des besoins en électricité du projet** a également provoqué plusieurs réactions.

*« Cela correspondrait à 3 à 10 réacteurs nucléaires de 900 MWe, comment comptez-vous assurer un approvisionnement bas-carbone et en ENR sur ces chiffres pharaoniques ? »*

*« Les 2 100 MW nécessaires représentent plus de deux fois la centrale thermique de Martigues. Il y a un décalage entre le besoin de puissance exprimé et la puissance disponible. »*

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

Le plan européen de bataille européen pour le climat baptisé « Fit for 55 » (ou « Paquet Ajustement à l'objectif 55 ») vise à dégager des actions concrètes pour accomplir les objectifs de l'Union européenne de réduction d'au moins 55% des émissions de gaz à effet de serre en 2030 par rapport à 1990. En cohérence avec la politique énergétique européenne, la France s'est engagée dans un programme de lutte contre le changement climatique, en fixant l'objectif de la neutralité carbone à l'horizon 2050. Ce programme s'appuie notamment sur une électrification croissante de nos usages.

Pour atteindre ces objectifs, la production d'hydrogène décarboné s'impose comme une solution nouvelle pour électrifier et décarboner deux secteurs majeurs de l'économie : l'industrie et les transports. Les besoins en électricité du projet s'inscrivent donc dans ce contexte d'atteinte de la neutralité carbone et de lutte contre le changement climatique.

En ce qui concerne le site de production H2V Marseille Fos, il aurait vocation à fonctionner de façon stable et continue, 8 200 heures par an. La consommation électrique maîtrisée est un facteur décisif de performance technique et économique de l'usine : il est donc indispensable d'être performant pour offrir des prix compétitifs aux industriels. En ce sens, un travail important est réalisé afin de choisir les technologies les plus sûres et les plus fiables en termes de rendement.

La **création d'une nouvelle ligne électrique 400kV aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent** portée par RTE, permettant, entre autres, le raccordement de la phase 2, a été **l'objet de vifs débats**, à la fois sur son utilité et ses impacts.

*« La ligne à très haute tension va traverser plusieurs parcs naturels et des zones extrêmement riches et extrêmement importantes au niveau de la biodiversité. Enfin, ça me paraît indispensable de l'enterrer, au moins sur ces tracés-là. »*

*« La construction de la ligne THT constitue ainsi un des effets indirects du projet H2V, effets qu'il est aujourd'hui nécessaire d'analyser dans toute étude d'impact réalisée. »*

*« Est-ce qu'il serait possible de faire deux lignes de 225 000 volts enterrées avec les compétences que vous avez actuellement et dont on sait que ça fonctionne très bien ? »*

Plusieurs demandes vont dans le sens d'une demande de **création d'une nouvelle ligne souterraine**, et non aérienne comme prévu à ce stade du projet.

*« Enfin, ça me paraît indispensable de l'enterrer, au moins sur ces tracés-là. C'est vrai que ça coûte plus cher, mais il y a beaucoup de pays, dont l'Allemagne entre autres, où régulièrement on enterre des lignes alors qu'en France on a plutôt tendance à les laisser systématiquement dehors »*

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

### La nouvelle ligne aérienne 400 kV à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent

La croissance des besoins électriques de la région implique de repenser les conditions de la sécurité d'approvisionnement régional et d'adapter le réseau électrique. Après l'utilisation du réseau existant au maximum de ses capacités actuelles, RTE envisage plusieurs solutions :

- Renforcer le réseau existant pour augmenter sa capacité ;
- Développer le réseau électrique avec la création d'une nouvelle ligne électrique à 400 000 volts pour sécuriser l'alimentation électrique de la région.

Le projet de création de la nouvelle ligne électrique 400 kV aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent s'inscrit dans cette logique.

RTE organise une concertation préalable ouverte au public (12/02/2024 au 07/04/2024) afin de présenter les enjeux, l'aire d'étude ainsi que les différentes hypothèses de fuseaux du projet.

Les différentes modalités de cette concertation (dates, réunions, ateliers thématiques, débats mobiles, contributions...) ainsi que les documents sont disponibles sur un site dédié : Création d'une ligne électrique 400 000 volts aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent | RTE (rte-france.com)

### L'enfouissement de la ligne 400 kV aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent

Le tracé qui sera proposé à l'issue de la concertation préalable et de la concertation Fontaine est issu de nombreuses études qui ont permis d'élaborer un projet qui respecte la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » et qui répond aux enjeux en termes de calendrier et de transition énergétique de la région.

L'enfouissement d'une ligne haute tension de plus de 65 kilomètres a été étudié et est abordé lors de la concertation préalable car elle a, entre autres, pour objet d'échanger sur les solutions techniques étudiées, celle retenue, ainsi que celles écartées.

## 3.6. La consommation d'eau du projet : des demandes de clarification et de transparence

Plusieurs **interrogations sur la consommation et la gestion de l'eau** ont été formulées. La réunion dédiée à cette thématique, commune avec le projet Gravithy, a permis d'approfondir le sujet et d'apporter une vision globale de cet enjeu.

*« Où sera prélevée l'eau nécessaire à la production d'hydrogène ? Et quelle quantité sera prélevée ? »*

« Il serait plus pertinent d'envisager des alternatives comme le dessalement de l'eau de mer plutôt que le recours au pompage sur les grands canaux. »

« Enfin, je trouve que l'alternative d'utiliser de l'eau de mer est à privilégier. Pourquoi ne pas y avoir pensé ? »

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

H2V accorde une importance particulière à la question de la gestion de l'eau. Nos process de production se composent de deux matières premières : l'électricité et l'eau. Il est donc primordial d'utiliser ces deux ressources avec autant d'efficacité possible. En ce sens, un comité « eau » rassemble les ingénieurs et les techniciens de l'entreprise afin d'étudier les nouvelles technologies. Ce travail d'optimisation des process de production réduirait la consommation d'eau du projet H2V Marseille Fos de l'ordre de 30 à 40 % par rapport au process standard et à notre scénario de base.

La consommation d'eau pour le processus d'électrolyse s'élèverait à 50 m<sup>3</sup>/h pour la première phase puis 140 m<sup>3</sup>/h pour la totalité du projet. De l'eau serait également consommée pour le refroidissement de l'usine par le biais de tours aéroréfrigérantes, pour la lutte anti-incendie et pour les besoins du personnel sur place. Cette consommation n'aurait pas d'impact significatif sur la ressource en eau du Rhône, qui présente un débit moyen de 1 800 m<sup>3</sup>/seconde.

Les projets industriels situés sur l'emprise du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) sont tenus d'être raccordés et d'utiliser le réseau d'eau industrielle du Port. Ces prélèvements d'eau fatale présentent l'avantage de ne pas être en concurrence avec d'autres usages. Cette eau est issue du pompage de l'eau du canal d'Arles à Fos, qui est un canal de dérivation du Rhône. L'eau proviendrait donc du Rhône et serait livrée au site H2V de Fos par le biais de canalisations du réseau public géré par le GPMM.

À noter, le règlement d'aménagement de la zone industrialo-portuaire interdit de procéder à des pompages dans la nappe phréatique sur le périmètre du GPMM.

En complément ou en substitution de l'approvisionnement en eau industrielle par le GPMM, et dans l'objectif de minimiser au maximum notre impact sur la ressource en eau au regard des dernières innovations connues en la matière, H2V étudie la faisabilité technico-économique des sources d'approvisionnement suivantes :

-Réutilisation d'eaux de rejet des industriels voisins : par l'intermédiaire de la plateforme industrielle PIICTO, H2V réalise actuellement un travail de recensement des volumes et des qualités de rejets des sites industriels voisins, de façon à évaluer si la réutilisation de leur eau de rejet pourrait être envisagée

-Utilisation d'eau de mer : cette solution est envisagée pour le refroidissement et pour la lutte anti-incendie ; en revanche, elle est exclue pour le processus d'électrolyse car cela nécessiterait de mettre en place un processus de dessalement de l'eau de mer. L'eau de mer serait prélevée via une installation de pompage dédiée, située en bordure de la darse 1 du GPMM, dans l'emprise du terrain H2V.

La recherche d'efficacité dans nos process de production afin de limiter notre consommation d'eau ainsi que le prélèvement d'une eau fatale qui n'entre pas en concurrence avec d'autres usages sont de véritables atouts. In fine, la localisation du projet, à l'embouchure du canal d'Arles, est clairement renforcée.

### 3.7. La biodiversité : des préoccupations sur les mesures compensatoires

Les questions sur la biodiversité ont principalement concerné les **mesures compensatoires envisagées** par la maîtrise d'ouvrage. Plusieurs intervenants ont souligné l'importance de réaliser ces compensations au niveau local, au plus proche des impacts du projet.

*« Je constate que malheureusement les compensations de ce type de projet sont souvent d'ordre financières et ne relèvent presque jamais du déplacement d'espèces. »*

*« J'aimerais que vous compreniez bien que notre souhait, dans notre association, n'est pas que ce [la compensation] soit dans la zone verte du GPMM, c'est dans la zone verte du GPMM bassin Ouest et particulièrement Fos. Je souhaite que les compensations viennent sur le territoire d'implantation du projet, vraiment très localement. »*

*« Il serait normal que toutes les mesures compensatoires restent sur ce territoire »*

*« Il est difficile de trouver des sites de compensation. Est-ce que les terrains envisagés pour la compensation sont bien locaux ? »*

#### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

H2V applique pleinement la séquence « Eviter-Réduire-Compenser » et travaille avec les services de l'Etat afin d'éviter et de réduire le plus possible les impacts du projet sur l'environnement.

Pour les impacts qui ne pourraient être évités ou réduits, des mesures compensatoires seront mises en place. Un travail est en cours avec le GPMM afin d'identifier les parcelles qui permettent une compensation adéquate en termes d'espèces impactées et de proximité avec la future usine H2V Marseille Fos.

H2V souhaite que 100% de ces compensations se réalisent au niveau de la ceinture verte du GPMM. Cette compensation fonctionne en cercles concentriques : la compensation est d'abord recherchée au plus proche de la parcelle.

**L'absence de synthèse des relevés flore** a également été relevée.

*« La synthèse des relevés flore, pourtant essentielle afin d'évaluer la richesse biologique des communautés végétales et donc des habitats, est absente. Ce défaut d'information sur un des éléments majeurs de la concertation entache celle-ci d'un vice rédhibitoire. »*

#### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

La synthèse a été présentée durant la réunion de concertation correspondante. L'ensemble des impacts ont été soumis à la discussion.

### 3.8. La sécurité : des interrogations et préoccupations sur les risques associés au projet

Les **risques propres à la production de l'hydrogène** ont soulevé des interrogations.

*« Quels sont les retours d'expérience sur les risques industriels des installations d'hydrogène en Europe ? »*

« On a très peu de recul sur ce sujet, que ce soit en transport, en stockage. On n'est pas à l'abri du tout dans les mois qui viennent, dans les années qui viennent, de graves accidents sur la question de ce gaz qui va s'échapper. »

« Est-ce qu'il y a un effet vieillissement sur les installations ou pas ? »

« Après c'est certain que l'hydrogène est une substance qui inquiète un petit peu, par son potentiel inflammable, son côté réactif, très réactif avec une très faible énergie. »

Le classement prévisionnel de l'usine en site Seveso seuil haut a suscité plusieurs questions concernant les **mesures de prévention** mises en place.

« J'ai cru comprendre, mais vous me démentirez sans doute, que cette installation sera classée Seveso. Et donc est ce que vous pourriez nous éclairer sur l'impact, éventuellement sur les plans de prévention des risques majeurs ? »

« Donc moi, ce que je dis, c'est qu'il faut que les nouveaux industriels qui s'installent fassent très attention en matière de prévention, de maintenance des installations pour éviter les problèmes ». »

Les **risques cumulés** avec les autres projets industriels ont fait l'objet de plusieurs interventions, mettant en évidence un manque de clarté et de lisibilité pour le public.

« Les Plans de Prévention des Risques se multiplient sur le territoire, c'est à ne plus rien comprendre... »

« Mais on a trois projets à examiner en même temps. Est-ce que les trois projets seront circonscrits à l'intérieur du même périmètre ? Ou est-ce que l'un d'eux risque d'augmenter celui-ci ? »

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

### Les risques propres à la production d'hydrogène et de e-méthanol

Les risques industriels d'une usine de production d'hydrogène vert tiennent à la nature des gaz produits. L'hydrogène est un gaz inflammable et l'oxygène un comburant, c'est-à-dire un gaz qui permet la combustion de l'hydrogène quand une source de chaleur est présente. Pour la production de méthanol, les risques portent principalement sur des risques d'incendie et d'explosion. H2V mobilise les compétences d'un bureau d'études spécialisé afin de réaliser l'étude de dangers du projet. Celle-ci déterminera les mesures techniques et portant sur l'organisation à prendre afin d'une part d'éviter que les événements, étudiés dans l'analyse des risques, ne se produisent et, d'autre part, d'en limiter les conséquences et protéger les personnes amenées à travailler sur le site.

### Les risques cumulés

En matière de gestion des risques, la DREAL PACA est intervenue pour rappeler l'aspect réglementaire de la gestion des risques et des obligations des porteurs de projet.

La zone industrialo-portuaire de Fos est une zone de forte concentration d'activités industrielles à risques. Si le projet se poursuit, l'étude de dangers du projet H2V Marseille Fos contiendra une analyse des possibles effets dominos mutuels avec l'ensemble des industriels concernés. En effet, H2V Marseille Fos est situé sur un terrain dans l'emprise du Plan de prévention des risques industriels (PPRT) « Fos Ouest ».

L'étude de dangers prendra donc en compte les études de dangers réalisées par les établissements situés à proximité immédiate, de façon à vérifier l'absence d'effets dominos.

### Le classement de l'usine en site Seveso seuil haut

Le classement prévisionnel de l'usine en site Seveso seuil haut est dû aux quantités cumulées de stockage de l'hydrogène et de e-méthanol. Ce classement est un gage de sécurité complémentaire pour les salariés et pour les personnes situées à proximité. Il signifie plus de contrôle, donc plus de sécurité.

### Les mesures de prévention mises en place

A l'issue des études de danger, des prescriptions particulières seront mises en place pour garantir l'absence d'effets dominos et pour prévenir les risques. Un travail de coordination avec les services de l'Etat et les services d'intervention est en cours.

## 3.9. La pollution atmosphérique : une attente exprimée en matière d'amélioration et de transparence sur les impacts

Plusieurs expressions concernaient les **impacts, positifs ou négatifs, du projet sur la santé humaine**. Il existe une véritable attente en matière de transparence de l'impact de l'activité industrielle sur la santé et d'amélioration de la qualité de l'air, en lien avec la décarbonation du territoire.

*« Je voudrais savoir si une étude sur l'impact cumulé des polluants sur la santé a été réalisée, notamment sur la santé des salariés de la zone industrialo-portuaire. »*

*« Le projet va-t-il réduire les risques de cancers et malformations liés à la pollution sur Fos-sur-Mer ? »*

*« Je suis asthmatique, donc c'est une bonne chose si ce projet peut s'implanter. »*

Une demande d'**installation de capteurs de pollution supplémentaires sur le territoire** a été formulée à plusieurs reprises à AtmoSud.

*« Donc on vous avait demandé à ce qu'il y ait davantage de capteurs lors des réunions d'AtmoSud et de compléter les deux autres stations, telles celle des Carabins [...]. À ça, je n'ai pas eu de réponse. »*

La question des rejets émis par les **torchères** a aussi nécessité des clarifications.

*« Vous avez parlé de torchage qui serait juste par mesure de sécurité. Je vous signale quand même que sur la plage du Cavaou où nous avons ELENGY et lorsqu'ils attendent un méthancier, que leur baquet vide ou en période de travaux, ils n'ont pas d'unités pour liquéfier le gaz. Donc qu'est-ce qu'ils font pendant trois semaines ? Un mois ? Ils brûlent ça dans la torche... »*

## REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

### L'impact du projet H2V Marseille Fos sur la qualité de l'air

Une future étude menée conjointement avec AtmoSud a été proposée de façon à mesurer les bénéfices du projet H2V Marseille Fos sur la qualité de l'air. Les données et résultats de cette étude seraient rendus publics.

### Les torchères

Les torchères sont des organes de sécurité indispensables, amenées à fonctionner une trentaine d'heures par an. Elles n'auront pas d'autres fonctions. Par exemple, elles ne pourront pas être utilisées comme moyen de régulation de la production.

### 3.10. Les retombées socio-économiques du projet : un intérêt certain pour le territoire

La **perspective de création d'emplois sur le territoire** a suscité un intérêt de la part des participants de la concertation.

*« Employer des salariés de la région PACA est une priorité, y compris pendant la période de travaux au cours de laquelle les entreprises font souvent appel à des travailleurs étrangers. »*

*« Le taux de chômage sur le territoire a augmenté, recruter à proximité doit être une priorité. »*

*« Est-ce que le projet va créer des emplois ? Combien ? »*

La question du **recrutement en alternance des jeunes** a été posée plusieurs fois.

*« Est-ce que vous recrutez aussi des jeunes en alternance ? »*

Des attentes ont également été exprimées en matière de **capacité d'accueil des nouveaux salariés** et de politique de « ressources humaines » de l'entreprise.

*« Est-ce que vous discutez avec les communes du territoire afin de construire des logements pour les futurs salariés ? »*

#### REPONSE DES MAITRES D'OUVRAGE

##### L'impact du projet H2V Marseille Fos en termes d'emplois

Le projet H2V Marseille Fos déboucherait sur la création de 165 emplois directs et 100 emplois indirects. Les principaux postes et besoins en compétences ont été présentés lors de la réunion thématique dédiée du 16 novembre. A ce stade, les enjeux identifiés tournent principalement autour de l'attractivité des métiers, de l'évolution des formations ainsi que de l'inscription de H2V dans des partenariats et des dynamiques territoriales.

En ce sens, H2V travaille avec les professionnels existants, tels que la Maison de l'Emploi, le Campus des Métiers et des Qualifications d'Excellence (CMQE) Industrie du Futur – Région Sud ou encore le Lycée Professionnel Jean Moulin, qui connaissent le marché de l'emploi local et qui peuvent aider à structurer des filières de formation locales. Ces partenariats permettront de créer des emplois au niveau local.

##### La formation en alternance

La formation en alternance fera partie des priorités de recrutement de l'entreprise.

##### Le logement des salariés

A ce stade, le sujet de logement n'a pas été abordé avec les mairies. Ce thème devra faire l'objet d'échanges plus globaux sur l'aménagement du territoire en vue de l'accueil des nouveaux projets de décarbonation.

## 4. Les enseignements de la concertation et les mesures jugées nécessaires à mettre en place

Les dispositions de l'article L.121-16 du Code de l'environnement selon lesquelles « *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* » s'appliquent dans le cadre de cette concertation.

Les porteurs doivent décider du principe et des conditions de la poursuite du projet envisagé en précisant :

- Le cas échéant, les principales modifications apportées à leur projet ;
- Les mesures qu'ils jugent nécessaires de mettre en place pour répondre aux enseignements de la concertation ;
- Les réponses qu'ils apportent aux demandes de précisions et aux recommandations formulées par les garants dans leur bilan de la concertation.

Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par les porteurs du projet figureront dans les dossiers de demande d'autorisation. Ces documents font partie du dossier de l'enquête publique qui sera organisée dans le cadre de l'instruction des dossiers de demande d'autorisation.

### 4.1 Les enseignements tirés de la concertation par les maîtres d'ouvrage

H2V et RTE se félicitent du déroulé de la concertation, dont les échanges variés, pointus et de qualité ont enrichi le développement du projet, dans l'écoute mutuelle et une perspective constructive.

Compte tenu des observations et suggestions émises tout au long de la concertation préalable et du bilan de concertation des garants, publié le vendredi 19 janvier, les porteurs de projet tirent les enseignements suivants de la concertation :

- Le **soutien majoritaire des habitants, des collectivités, des acteurs économiques et associatifs au projet H2V Marseille Fos** et plus largement à la production d'hydrogène bas carbone pour servir la transition énergétique et la décarbonation du territoire.
- La **préoccupation majeure exprimée tout au long de la concertation en matière de mobilités, de transports et de trafic routier** et la nécessaire **amélioration des dessertes routières** assortie d'un développement des **solutions de transports alternatives** à la voiture individuelle.
- Sur le dispositif de concertation, l'importance **d'aller vers les publics éloignés de la concertation**, en particulier les jeunes du territoire qui sont susceptibles, en outre, de trouver un intérêt professionnel dans le projet.
- Des **préoccupations en matière d'impacts sur l'environnement**, avec une demande forte de compensation des impacts du projet au niveau local, au plus proche du projet.
- Une **vigilance des participants sur la sécurité** et la maîtrise des risques industriels.
- La nécessité et la volonté des acteurs locaux de **structurer des filières de formations adaptées aux enjeux de l'hydrogène** et de favoriser la création d'emplois locaux et durables.
- Une **attente de préservation et de gestion responsable de la ressource en eau**.
- Une **attente pour la poursuite de l'information et de la participation du public**.

RTE tire des enseignements spécifiques à ses missions et à ses projets :

- Sur le raccordement du projet H2V Marseille Fos, **le phasage en deux temps a suscité des interrogations** sur la capacité de RTE à mener à bien ces deux phases.
- Sur les besoins en électricité des projets H2V Marseille Fos et GraviHy, RTE a noté **la forte demande des habitants et des acteurs du territoire d'échanges approfondis sur les perspectives régionales** en matière de transition énergétique et la nouvelle ligne 400 kV attendue.

## 4.2 Les engagements des maîtres d'ouvrage pour la suite du projet

En application des articles L. 121-16 et 121-16-1 du Code de l'environnement, les maîtres d'ouvrage décident, à l'issue de la concertation, **de poursuivre le projet H2V Marseille Fos d'usine de production d'hydrogène bas carbone et de e-méthanol et son raccordement électrique**, conformément aux objectifs présentés en concertation et en particulier afin de contribuer à la décarbonation du territoire.

### 4.2.1 Les engagements de H2V

Pendant la concertation, H2V a pris les engagements suivants :

- Anticiper et coconstruire le plan de mobilité de l'entreprise avec les salariés pour des solutions adaptées à leurs besoins et aux réalités du territoire.
- Le phasage du chantier et l'étude de l'utilisation du fluvio-maritime pendant les travaux afin de limiter l'impact routier du projet.
- La compensation des hectares artificialisés dans l'enceinte du GPMM lorsque c'est techniquement compatible avec les exigences liées à la compensation, et en priorité à proximité du futur site H2V Marseille Fos.
- La création et le renforcement de partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi.

Les maîtres d'ouvrage prennent par ailleurs la décision de poursuivre l'information du public (riverains, élus, associations, etc.) sur les avancées et les évolutions du projet, à tout le moins jusqu'au moment du dépôt des dossiers de demande d'autorisation, mais aussi lors de la phase de chantier. Cette concertation continue s'effectuera sous l'égide d'un garant désigné par la CNDP.

Cette concertation continue poursuivra les objectifs suivants :

- **Continuer à informer sur le projet**, notamment sur ses éventuelles évolutions ainsi que les études en cours et à venir
- **Prolonger le dialogue initié lors de la concertation préalable** avec l'ensemble des parties prenantes du territoire
- S'inscrire dans une **démarche « d'aller vers » et ancrée dans le territoire**
- Encourager **la participation citoyenne la plus large possible**

La poursuite de l'information et du dialogue avec le territoire se matérialisera plus précisément à travers, notamment :

- Une **réunion publique de synthèse** permettant de présenter les enseignements définitifs de la concertation ainsi que les modalités définies de la concertation continue
- Le **maintien et la mise à jour du site Internet** de la concertation <http://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr>
- La **rédaction de fiches didactiques** sur l'avancée du projet qui seront publiées sur le site internet

- La communication aux collectivités et au public **de toute évolution du projet** ainsi que des résultats des nouvelles études
- **Des mises à jour communiquées** aux personnes ayant transmis leur e-mail pendant la concertation, sous la forme de newsletter ou d'invitations aux réunions publiques, et si possible à travers les relais d'information des collectivités concernées
- **L'organisation de rencontres avec le public sur les thématiques clés du projet**, en lien avec les instances existantes sur le territoire et possiblement en interaction avec le débat public de territoire à venir
- **Continuer et amplifier la démarche d'« aller vers »** mise en place vis-à-vis des publics éloignés de la concertation à travers un dispositif d'information adapté et des rencontres de proximité.
- **Coordonner les actions d'information et de participation du public avec celles des autres porteurs de projet** (Carbon et Gravithy) afin de donner une vision d'ensemble des enjeux communs.

#### 4.2.2 Les engagements de RTE

Dans le cadre de la **concertation Fontaine\*** propre au raccordement électrique d'H2V :

- RTE portera à la connaissance des parties prenantes qui seront impliquées dans la concertation Fontaine les observations du public recueillies lors de la concertation CNDP et concernant le raccordement RTE.
- RTE communiquera sur le site de la concertation continue ad hoc l'aire d'étude retenue dans le cadre de la concertation Fontaine.
- RTE communiquera sur le site de la concertation continue ad hoc le fuseau de moindre impact retenu à l'issue de la concertation Fontaine.

Dans le cadre de la **concertation préalable du projet de création de la nouvelle ligne électrique 400 000 volts aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent** :

- Face aux nombreuses questions et expressions concernant la création de la nouvelle ligne électrique 400 000 volts aérienne à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent, l'État et RTE s'engagent à ce que la concertation publique sous l'égide du préfet, planifiée du 12 février au 7 avril 2024 soit l'occasion de débattre des impacts environnementaux et paysagers, ainsi que de toutes les alternatives au projet de ligne aérienne.
- Pour en savoir plus sur les modalités de cette concertation préalable (dates, réunions, ateliers thématiques, contributions, documents...) : [www.rte-france.com/projets/nos-projets/creation-ligne-fos-jonquieres#Laconcertation](http://www.rte-france.com/projets/nos-projets/creation-ligne-fos-jonquieres#Laconcertation)

\* Pour rappel, la concertation Fontaine se déroule en 2 étapes :

- 1) La première étape porte sur la présentation du projet et la délimitation, avec les parties prenantes, d'une aide d'étude pour le raccordement électrique ;
- 2) La seconde étape consiste au recensement des différentes contraintes et enjeux à l'intérieur de cette aire d'étude, à présenter les différentes solutions envisageables pour aboutir au choix de l'une d'entre elles, afin de définir un fuseau de moindre impact.

La concertation Fontaine complète la concertation du public, l'une et l'autre s'enrichissent mutuellement.

### 4.3 Les réponses des porteurs de projets aux demandes de précisions et aux recommandations des garants

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

N°	Demandes de précisions et/ou recommandations	Réponse du porteur de projet	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris
<b>Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponses</b>				
1a	Préciser les caractéristiques et le modèle économique final du projet (origine et nature de l'électricité, provenance CO <sub>2</sub> , clients potentiels)	<p><b>Origine et nature de l'électricité</b></p> <p>H2V prévoit de produire de l'hydrogène bas carbone à partir d'une <b>combinaison d'électricité bas carbone et renouvelable</b>, avec un objectif d'un tiers <b>pour l'électricité renouvelable et de deux tiers pour l'électricité bas carbone</b>. Il convient de préciser que la part exacte dépendra des exigences déterminées par les clients.</p> <p>Pour garantir cet approvisionnement en électricité et le mix électrique prévisionnel, deux outils juridiques et financiers seraient mobilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Des contrats d'approvisionnement</b> en électricité issu du mix électrique français bas carbone</li> <li>- <b>Des contrats d'achat de long terme</b> avec des producteurs d'électricité solaire ou éolienne</li> </ul> <p><b>La provenance du CO<sub>2</sub></b></p> <p>H2V achèterait du CO<sub>2</sub> à des entreprises industrielles. Ce CO<sub>2</sub> lui serait ensuite livré par <i>pipe</i>, c'est-à-dire par canalisation. <b>Des discussions sont en cours avec des industriels de la zone industrialo-portuaire de Fos.</b></p> <p><b>Les clients potentiels</b></p>	<p><b>Origine et nature de l'électricité</b></p> <p>H2V devrait pouvoir confirmer les proportions exactes d'approvisionnement en électricité lors de la décision finale d'investissement, prévue pour l'année 2025. Ce mix électrique pourrait être ajusté en fonction des évolutions réglementaires et des demandes des clients.</p> <p><b>La provenance du CO<sub>2</sub></b></p> <p>H2V continue les négociations en cours avec de potentiels clients. Les modalités précises de captation et d'utilisation du CO<sub>2</sub> devraient pouvoir être communiquées lors de la décision finale d'investissement, prévue pour l'année 2025.</p> <p><b>Les clients potentiels</b></p> <p>Des négociations sont en cours. Le secret commercial ne permet pas de divulguer les noms des potentiels clients.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien et mise à jour du site internet de la concertation <a href="http://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr">www.concertation-h2v-marseille-fos.fr</a></li> <li>- Publication des fiches didactiques thématiques sur le site internet qui traiteront des thèmes suivants : les exigences réglementaires françaises et européennes en termes d'approvisionnement électrique ; les méthodes de calcul de l'empreinte carbone des produits finis, etc.</li> <li>- Communication et organisation de rencontres publiques dans le cadre de la concertation continue</li> </ul>

		H2V Marseille Fos vise des débouchés dans les secteurs industriels et des transports. Le choix d'implantation à Fos-sur-Mer se justifie par une proximité avec de potentiels clients.	Les clients seront annoncés au fur et à mesure que les accords seront signés, dès lors que des informations pourront être communiquées publiquement.	
1 b	Préciser les impacts sur la mobilité	<p>H2V souhaite limiter le plus possible l'impact de son activité sur le trafic routier et offrir à ses futurs salariés des alternatives à la voiture.</p> <p><b>La phase de chantier</b> Pendant la phase de chantier, en prenant comme hypothèse une durée des opérations de remblaiement de 14 semaines, il est estimé un trafic de <b>100 camions par jour</b> – nombre qui peut être réduit grâce à deux mesures à l'étude :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'étalement des travaux de remblaiement sur une plus longue période afin de limiter les flux de circulation.</li> <li>- L'utilisation de la voie fluviale pour le transport de matériaux.</li> </ul> <p><b>La phase d'exploitation</b></p> <p>Pour ce qui est de la phase d'exploitation, H2V souhaite coconstruire les solutions avec les salariés afin de mettre en place des actions qui correspondent à leurs attentes. Cette démarche permettrait de limiter le recours à la voiture individuelle. Les futures actions mises en place et soutenues par l'entreprise pourront prendre diverses formes (covoiturage, navettes, autopartage, développement du télétravail, etc.).</p>	<p>Pour la phase chantier, toute évolution des impacts sera communiquée lors de l'obtention des études, notamment sur l'utilisation du fluvial pour le transport de matériaux.</p> <p>Pour la phase d'exploitation, un travail de co-construction du plan de mobilité de l'entreprise sera lancé au moment du démarrage de la construction de l'usine.</p> <p>De manière générale, H2V participera aux instances menées par les autorités publiques (GPMM, Etat, Métropole) dont le but est de programmer l'aménagement futur de la zone puis de le déployer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien et mise à jour du site internet de la concertation sur cette thématique <a href="http://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr">www.concertation-h2v-marseille-fos.fr</a></li> <li>- Publication d'une fiche didactique dédiée à la phase travaux sur le site internet</li> <li>- Participation aux groupes de travail mis en œuvre par les autorités publiques sur le sujet de la mobilité de la zone industrialo-portuaire.</li> </ul>

		<p>Le projet aurait un impact assez limité sur le trafic routier : 94% de l'export d'hydrogène se réaliserait par canalisation contre seulement 6% par camion. Le CO<sub>2</sub> serait également transporté par canalisation et une étude est en cours pour transporter le e-méthanol par voie fluvio-maritime ou par canalisation. Ainsi, le trafic de poids-lourds lié au projet H2V Marseille Fos représenterait entre 0,4% et 1,3% du trafic actuel.</p> <p>En parallèle, le trafic lié à la mobilité des salariés serait de l'ordre de <b>260 véhicules par jour</b>.</p>		
1c	Préciser les mesures de compensation de perte de la biodiversité	<p>Pour les impacts qui ne pourraient être évités ou réduits, des mesures compensatoires seront mises en place. Un travail est en cours avec le GPMM afin d'identifier les parcelles qui permettent une compensation adéquate en termes d'espèces impactées et de proximité avec la future usine H2V Marseille Fos.</p> <p>Dès lors que c'est techniquement possible<sup>3</sup>, H2V souhaite que 100% de ces compensations se réalisent au plus proche de la parcelle, et de préférence dans l'enceinte du GPMM.</p>	<p>Les impacts environnementaux ainsi que les mesures de compensations seront détaillés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE) qui sera déposé auprès de la DREAL PACA. Toutes les mesures de compensation y seront précisées. Son dépôt est prévu <b>courant 2024</b>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien et mise à jour du site internet de la concertation sur cette thématique <a href="http://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr">www.concertation-h2v-marseille-fos.fr</a></li> <li>- Information sur les mesures d'impact définitives du projet (définies en fonction des surfaces totales impactées) et des parcelles de compensation sélectionnées.</li> </ul>
1d	Préciser les risques (lien avec le PPRT et classement Seveso)	<p>La zone industrialo-portuaire de Fos est une zone de forte concentration d'activités industrielles à risques. Si le projet se poursuit, <b>l'étude de dangers du projet H2V Marseille Fos contiendra une analyse des</b></p>	<p>Les résultats de l'étude de dangers ainsi que les mesures de maîtrise des risques mises en place seront intégrés dans le DDAE, lors de son dépôt <b>courant 2024</b>.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maintien et mise à jour du site internet de la concertation sur cette thématique</li> </ul>

<sup>3</sup> Les règles de compensation exigent des équivalences en termes de fonctionnalité compensées, ce qui peut contraindre le maître d'ouvrage à sélectionner des parcelles de compensations mieux adaptées mais plus éloignées.

		<p><b>possibles effets dominos mutuels avec l'ensemble des industriels concernés.</b> En effet, H2V Marseille Fos est situé sur un terrain dans l'emprise du Plan de prévention des risques industriels (PPRT) « Fos Ouest ». L'étude de dangers prendra donc en compte les études de dangers réalisées par les établissements situés à proximité immédiate, de façon à vérifier l'absence d'effets dominos.</p> <p>Le classement prévisionnel de l'usine en site <b>Seveso seuil haut</b> est dû aux quantités cumulées de stockage de l'hydrogène et de e-méthanol. Ce classement signifie plus de contrôle, donc plus de sécurité.</p>		<p><a href="http://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr">www.concertation-h2v-marseille-fos.fr</a></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Information lors d'une réunion publique et publication d'une fiche didactique dédiée sur le site internet, dans la limite des exigences de confidentialité.</li> </ul>
2	Faire un tableau récapitulatif de la balance des impacts positifs et négatifs du projet	H2V accepte de produire un tableau récapitulatif des impacts dans la mesure où ils sont connus ou estimés du projet par catégorie. Ce tableau pourra être mis à jour au fur et à mesure de l'évolution du projet et des échanges avec le territoire.	Le tableau sera publié dans le cadre de la concertation continue et présenté lors de la première réunion publique de concertation continue.	Communication et mise à jour du tableau dans le cadre de la concertation continue, en fonction des échanges avec le territoire et de l'évolution du projet.
3	Préciser les mesures envisagées relatives à la filière locale de compétence sur l'hydrogène	<p>L'attractivité des métiers de l'industrie et le développement de compétences propres à l'hydrogène constituent des enjeux importants pour l'entreprise.</p> <p>En ce sens, H2V souhaite créer des partenariats durables avec les acteurs locaux de l'emploi, tant au niveau de la formation que du recrutement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Formation</b> : H2V a par exemple démarré un travail avec le Lycée professionnel Jean Moulin afin de « coloriser » les filières à travers une sensibilisation aux problématiques propres à l'hydrogène.</li> </ul>	<p>H2V mettra à jour au fur et à mesure de l'avancée du projet ses besoins en recrutement.</p> <p>Les contacts avec les acteurs locaux de l'emploi et de la formation se poursuivront jusqu'à la mise en service de l'usine, et au-delà en phase d'exploitation.</p> <p>H2V continuera à participer à des événements locaux pour assurer la visibilité des besoins de la filière hydrogène et participer à la structuration d'une offre de formation cohérente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise à jour des besoins en recrutement et en compétences dans le cadre des réunions de concertation continue.</li> <li>- Le cas échéant, annonce et communication autour des partenariats avec les acteurs locaux de l'emploi sur le site de la concertation et lors des réunions</li> </ul>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Recrutement</b> : un travail est en cours avec les missions locales du territoire et la Maison de l'Emploi afin d'identifier les besoins.</li> </ul> <p>H2V souhaite également favoriser l'emploi local, avec notamment la mobilisation de l'écosystème de TPE – PME présentes sur la zone.</p>	<p>H2V communiquera de façon continue sur l'état d'avancement de son projet et ses besoins</p>	<p>publiques si le thème est évoqué</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Publication d'un tableau des besoins sur le site internet, de façon à assurer une visibilité aux candidats et aux organismes de formation sur le sujet</li> <li>- Publication d'informations sur le site internet relatives à l'état d'avancement du projet, les besoins en sous-traitance, et d'une adresse mail de contact dédiée aux entreprises qui souhaiteraient en savoir plus sur les besoins du projet.</li> </ul>
<b>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participants</b>				
1	<p>Informers le public au plus tôt sur les modalités d'information et de participation de la concertation continue. Organiser une réunion publique pour les présenter, ainsi que les enseignements de la concertation.</p>	<p>H2V accepte la proposition des garants de réaliser une réunion publique pour présenter les modalités d'information et de participation de la concertation continue ainsi que les enseignements finaux de la concertation préalable.</p>	<p>Une réunion publique de « reddition des comptes » sera organisée lors du <b>deuxième trimestre de 2024</b>.</p> <p>Les modalités d'information et de participation du public, dans le cadre de la concertation continue, seront présentées et détaillées <b>en mai 2024</b>, une fois validées par la CNDP.</p>	<p>Les enseignements de la concertation préalable et les modalités de concertation continue seront communiqués via les relais suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise à jour du site internet (<a href="http://www.concertation-h2v-marseille-fos.fr">www.concertation-h2v-marseille-fos.fr</a>)</li> <li>- Le LinkedIn de l'entreprise H2V</li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- Les relais des collectivités (sites internet, journaux municipaux et réseaux sociaux)</li> <li>- Une newsletter envoyée aux personnes ayant laissées leurs coordonnées pendant la concertation préalable ou s’inscrivant sur le site Internet</li> <li>- Une réunion publique de « reddition des comptes » sera organisée pour revenir sur le bilan de la concertation préalable et présenter les modalités d’information et de participation de la concertation continue.</li> </ul>
2	Aller encore plus à la rencontre des publics éloignés.	<b>H2V souhaite continuer et amplifier sa démarche proactive envers les publics</b> éloignés de la concertation, en particulier les jeunes.	La dynamique initiée lors de la concertation préalable sera amplifiée dans le cadre de la concertation continue.	<p>Cette démarche proactive vers les publics éloignés se traduira par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La concrétisation et le développement de <b>partenariats avec les acteurs locaux de la formation et de l’emploi des jeunes.</b></li> </ul>

				<ul style="list-style-type: none"> <li>- L'organisation et l'animation de <b>rencontres de proximité</b> de type « débat mobile » afin de toucher un public divers et de diffuser largement l'information de la participation.</li> <li>- La mise en œuvre d'axes de communication dédiés (participation à des forums jeunes, etc.)</li> </ul>
3	Coordonner les actions d'information et de participation du public avec celles des autres porteurs de projet (Carbon et GravitHy)	H2V est favorable à une <b>coordination des modalités d'information et de participation</b> des différentes concertations continues. Cette coordination pourra notamment passer par une <b>mutualisation des rencontres</b> sur les enjeux communs identifiés.	H2V <b>continue le travail de coordination mis en place depuis la concertation préalable</b> , qui consiste à échanger avec les deux autres porteurs de projet et à s'inscrire dans la dynamique du territoire.	<p>H2V s'attachera, dans la mesure du possible à</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Organiser de réunions communes</b> avec les autres maîtres d'ouvrages GravitHy et Carbon.</li> <li>- H2V participera aux rendez-vous organisés dans le cadre du débat d'ensemble du territoire et de manière générale, à toutes les initiatives mises en œuvre par le territoire pour assurer une coordination des concertations.</li> </ul>

## 5. Annexes

### 1. DECISION N°2023 / 65 DE LA CNDP DE NOMINATION DES GARANTS



SÉANCE DU 7 JUIN 2023

DECISION N° 2023 / 65 / H2V FOS / 1

USINE H2V DE PRODUCTION D'HYDROGENE VERT A FOS-SUR-MER (13)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-9 ;
- vu le courrier de saisine du 26 mai 2023 et le dossier annexé de M. Alexis MARTINEZ représentant la société H2V et de Mme Delphine PORFIRIO, représentant la société RTE, saisissant conjointement la CNDP du projet H2V de production d'hydrogène vert à FOS-SUR-MER ;

considérant que :

- ce projet comporte des impacts significatifs sur l'environnement et présente de très forts enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques ;
- les concertations des projets industriels CARBON, H2V et GRAVITHY envisagés sur la plateforme de FOS-SUR-MER sont en cours de préparation ;
- il convient de coordonner la préparation de ces trois concertations, en particulier en désignant un garant commun avec le projet CARBON ;
- la décision n°2023/43/CARBON/1 du 3 mai 2023 désignant MM. Vincent DELCROIX et Philippe QUEVREMONT garants de la concertation préalable du projet CARBON ;

après en avoir délibéré,

décide :

**Article 1 :** Il y a lieu d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-9.

**Article 2 :** Les modalités de la concertation préalable seront définies par la Commission qui en confie l'organisation au maître d'ouvrage, selon les dispositions de l'article R.121-8.

**Article 3 :** MM. Vincent DELCROIX et Christophe KARLIN sont désignés garants de la concertation préalable sur le projet H2V de production d'hydrogène vert à FOS-SUR-MER.

**Article 4 :** Les concertations sur les projets industriels CARBON H2V-FOS et GRAVITHY devront être préparées dans une logique de coordination permettant dans la mesure du possible d'aborder les sujets communs et transversaux, notamment les impacts cumulés, la pression sur la ressource d'eau, le besoin en électricité et les garants veilleront à cette mise en cohérence de ces différentes concertations.

**Article 5** : La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République française.

Le Président



Marc PAPINUTTI

## 2. AVIS N°2023/77 DE LA CNDP RECOMMANDANT UN DIALOGUE TERRITORIAL SUR FOS-SUR-MER



SÉANCE DU 7 JUIN 2023

AVIS N° 2023 / 77 / PORT INDUSTRIEL FOS / 1  
PROJETS INDUSTRIELS SUR LE PORT INDUSTRIEL DE FOS-SUR-MER (13)

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-9 ;
- vu les saisines de la part des responsables des projets CARBON, GRAVITHY et H2V tous localisés sur la plateforme industrielle de FOS-SUR-MER et respectivement en date du 21 avril 2023, du 22 mai 2023 et du 26 mai 2023 ;

Considérant que :

- de nombreux projets sont envisagés sur le territoire de FOS-SUR-MER et ses environs ayant des impacts significatifs cumulés et présentent de très forts enjeux d'aménagement du territoire et socio-économiques ;
- plusieurs concertations sont en préparation sous l'égide de la CNDP concernant les projets CARBON, GRAVITHY et H2V à FOS-SUR-MER, qui sont concomitantes ;
- la CNDP a coordonné la préparation de ces trois concertations en désignant des garants pour partie communs pour conduire les concertations de ces projets dans ses décisions n°2023 / 43 / CARBON / 1, n°2023 / 64 / GRAVITHY / 1 et n°2023 / 65 / H2V FOS / 1 ;
- la CNDP peut être sollicitée sur un dialogue territorial par toute autorité compétente.

après en avoir délibéré,

RECOMMANDE QUE :

- un dialogue territorial global soit mené sur le territoire de FOS-SUR-MER et ses environs permettant au public de participer à la définition d'une vision d'ensemble sur la stratégie d'aménagement ;
- l'État, les Collectivités territoriales et les autres acteurs concernés s'impliquent dans ce dialogue territorial.

Le Président  


Marc PAPINUTTI

### 3. DECISION N°2023/123 DE LA CNDP VALIDANT LE CALENDRIER, LES MODALITES ET LE DOSSIER DE CONCERTATION

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**  
Commission nationale  
du débat public

**Décision n° 2023 / 123 : H2V FOS / 2 du 4 octobre 2023 relative au projet d'usine H2V de production d'hydrogène vert à Fos-sur-Mer (13)**

**La Commission nationale du débat public,**

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants, notamment le I de l'article L.121-8 et l'article L.121-9 ;  
Vu sa décision n°2023 / 65 / H2V FOS / 1 du 7 juin 2023 décidant d'organiser une concertation préalable sur le projet d'usine H2V de production d'hydrogène vert à Fos-sur-Mer ;  
Vu ses décisions n°2023 / 64 / GRAVITHY / 1 et n° 2023/ 99/ CARBON/ 2 visant la coordination entre les trois concertations préalables sur le territoire de FOS, en désignant des garants pour partie communs ;

Après en avoir délibéré,

Décide :

**Article 1<sup>er</sup>**

Le dossier de concertation proposé par le maître d'ouvrage est suffisamment complet pour informer le public et engager la concertation.

**Article 2**

Les modalités de la concertation préalable proposées par le maître d'ouvrage sont validées.

**Article 3**

La concertation se déroulera du 30 octobre 2023 au 22 décembre 2023.

**Article 4**

La présente décision sera publiée au *Journal officiel* de la République française.

Fait le 4 octobre 2023.



Signature numérique de Marc  
PAPINUTTI marc.papinutti  
Date : 2023.10.04 18:17:49  
+02'00'

Le président  
M. Papinutti



#### 4. BILAN DES GARANTS DE LA CONCERTATION

[Lien vers le bilan des garants](#)