



PROJET

Medhyterra

de terminal d'importation d'ammoniac
bas-carbone à Fos-sur-Mer (13)



Concertation préalable
du 14 octobre au 24 novembre 2024
Compte-rendu de la réunion publique de synthèse



www.concertation-medhyterra.fr



elengy

MEDHYTERRA

Compte-rendu de la réunion publique de synthèse

La réunion publique de synthèse de la concertation préalable relative au projet MEDHYTERRA s'est tenue le lundi 18 novembre 2024, à la Maison de la Mer et du Sport de Fos-sur-Mer, en présence de 68 participants sur place et de 8 en ligne.

Intervenants :

- René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer ;
- Isabelle CAMPAGNOLA SAVON, Conseillère régionale, présidente de la Commission Entreprise Artisanat Commerce Economie Sociale et Solidaire, Economie Circulaire de la Région PACA ;
- Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy ;
- Arnaud CATOIRE, Directeur des terminaux méthaniers de Fos, Elengy ;
- Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet MEDHYTERRA, Elengy ;
- Corinne LARRUE, garante de la Commission nationale du débat publique ;
- Ginette VASTEL, garante de la Commission nationale du débat publique (en ligne) ;
- Kasia CZORA, 2concert (animatrice).

Kasia CZORA, 2concert : Bonsoir à toutes et à tous, bienvenue à cette réunion de synthèse de la concertation préalable relative au projet Méditerranée porté par Elengy.

Je salue à la fois les personnes présentes dans la salle et les personnes qui nous suivent en ligne, notamment Madame Ginette Vastel, garante désignée par la Commission nationale du débat public qui a eu un accident lors de la dernière séquence de concertation. Elle ne peut pas être sur place ce soir, mais elle nous entend et elle pourra intervenir.

Pour commencer, je vous propose trois mots d'accueil. Tout d'abord, Monsieur le Maire, s'il vous plaît.

René RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : Bonjour à tous. On s'est déjà vu sur la première réunion, je vous ai dit tout ce que je pensais du dossier déjà.

Vous êtes les bienvenus.

Isabelle CAMPAGNOLA SAVON, Conseillère régionale, présidente de la Commission Entreprise Artisanat Commerce Economie Sociale et Solidaire, Economie Circulaire de la Région PACA : Bonsoir à tous.

Malheureusement, je n'avais pas pu être présente à la première réunion. J'étais sur Paris, notamment pour défendre l'industrie. La région est très attentive à la transformation qui peut y avoir en termes de décarbonation, au développement des énergies renouvelables et à tout ce qui peut concourir au développement durable de nos entreprises sur le territoire.

Nous accompagnons de nombreuses entreprises notamment industrielles. C'est la raison pour laquelle j'essaie d'être présente le plus possible lors des réunions de concertation sur tous ces projets industriels sur Fos, ces projets de transformation industrielle.

Cela nous permet de prendre le pouls, de voir comment sont perçus tous ces projets sur ce territoire et comment nous pouvons aider la population avec ces implantations d'industrie. Cela peut aussi nous permettre d'avoir une véritable vision et une stratégie. C'est une véritable opportunité, je crois, et il faut réaliser la chance que l'on a aujourd'hui d'avoir cette transformation industrielle sur le territoire. C'est la raison pour laquelle nous sommes très mobilisés sur tous ces sujets, notamment lorsqu'ils touchent le grand port maritime, pour lequel je suis soucieuse des intérêts et je tiens à la compétitivité à travers cette révolution industrielle.

Arnaud CATOIRE, Directeur des terminaux méthaniers de Fos, Elengy : Merci. Je vais essayer de faire aussi rapide que monsieur le Maire même si je pense qu'il est imbattable.

Mesdames, Messieurs, Monsieur le Maire, Madame Campagnola Savon, bonsoir et bienvenue à cette réunion publique de clôture du projet Medhyterra.

Dernière réunion en présentiel, mais vous savez que la démarche ne s'arrête pas là.

La concertation court jusqu'au 24 novembre. D'ici là, vous avez toujours la possibilité d'utiliser le site Internet pour déposer vos questions ou remettre vos avis. Pour nous, c'est extrêmement important que vous soyez présent et je vous en remercie.

Cela fait plus de 50 ans que l'histoire entre Elengy et Fos-sur-Mer a commencé.

Nous avons décidé de lancer cette concertation préalable de façon volontaire, puisque, comme vous le savez, nous n'étions pas obligés de le faire pour ce projet Medhyterra de construction d'un terminal d'import d'ammoniac.

Nous avons fait ce choix là parce que nous développons avec l'ensemble des parties prenantes, les collectivités, les populations, des liens basés sur la transparence et la confiance.

C'est un vrai sujet pour nous. Je sais qu'il y a eu beaucoup de concertations.

L'évolution d'un terminal méthanier comme le terminal de Fos Tonkin dans un futur hub de décarbonation, c'est important pour nous. C'est une première. C'est un véritable défi qui va s'inscrire, comme vous le dira Christophe Thil, dans la stratégie de décarbonation d'Elengy.

Je remercie évidemment monsieur le Maire pour son accueil qui ne date pas d'hier.

Nous sommes fiers de faire partie de cette communauté fosséenne et nous espérons que les projets de transition que nous engageons permettront aussi à l'ensemble des parties prenantes, à la population de se sentir aussi fiers que nous dans cette excellence industrielle locale et nationale.

Je vous souhaite une bonne réunion.

Kasia CZORA, 2concert : Merci. La réunion de ce soir est une réunion de synthèse de la concertation.

L'objectif est de vous présenter les premiers enseignements que le porteur du projet tire de la concertation sachant que, comme vient de le dire Arnaud, cette démarche n'est pas terminée.

La plupart d'entre vous ont suivi au moins un des temps précédents de la concertation, mais je vois quelques nouvelles têtes. Je vous remercie d'être là avec nous.

Nous allons vous présenter, la première synthèse de la concertation, les enseignements, ce que le maître d'ouvrage a entendu, sur la base de vos interventions au cours des réunions publiques, en ligne et lors des échanges sur les marchés de Port-Saint-Louis-du-Rhône et Port-de-Bouc.

Nous allons débattre de cette première synthèse, vous allez pouvoir commenter, poser des questions complémentaires, réagir.

À la fin, Madame la garante partagera avec nous sa première analyse de cette synthèse, sachant que la démarche est en cours et nous vous rappellerons ce qui va se passer après le 24 novembre.

Mise en contexte de la réunion publique de synthèse. Il s'agit d'une démarche volontaire, mais à partir du moment où Elengy a décidé de solliciter la Commission nationale du débat public, qui a désigné des garantes, nous sommes rentrés dans un cadre réglementaire.

C'est une concertation dont les modalités et les objectifs, notamment, sont définis par la réglementation.

L'objectif principal de la démarche est de pouvoir débattre de l'opportunité de ce projet de terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone, de ses caractéristiques, de ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, de débattre également d'éventuelles solutions alternatives et même de soumettre au débat les modalités de cette concertation, ce qui a bien été le cas.

Pour s'informer, vous aviez à disposition plusieurs outils, notamment le site Internet de la concertation qui centralisait l'ensemble des informations sur le projet, sur la démarche, les comptes-rendus et qui donnent jusqu'au 24 novembre la possibilité de formuler un avis ou poser une question au porteur du projet.

Le dossier de concertation, sa synthèse, les flyers d'informations pour les habitants des communes du périmètre (Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Martigues), et comme outils d'expression, le site Internet, les registres papiers disponibles en mairie et bien évidemment les temps d'échange comme la réunion de ce soir.

Aujourd'hui, c'est le dernier temps d'échange ensemble, la dernière réunion, mais jusqu'au 24 novembre, vous avez la possibilité d'intervenir.

Je laisse la parole à Sébastien Roussel pour rappeler les grandes lignes du projet Medhyterra.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Bonsoir à tous.

Ravi d'avoir l'opportunité d'échanger une nouvelle fois avec vous autour de notre projet Medhyterra.

Medhyterra est un projet de réaménagement du terminal d'Elengy au Tonkin avec l'implantation envisagée d'une infrastructure pour recevoir de l'ammoniac bas-carbone, donc de l'ammoniac qui serait produit à partir d'hydrogène bas-carbone provenant de régions du monde plus favorables en termes d'électricité renouvelable, notamment pour produire cet hydrogène bas-carbone.

C'est ce que l'on envisage de faire sur le terminal du Tonkin en réutilisant une partie de nos infrastructures existantes, par exemple la jetée qui devrait nous permettre de recevoir les bateaux qui achemineront cette ammoniac bas-carbone.

Mais il faudra évidemment construire également de nouvelles installations. En premier lieu, un réservoir qui permettra de stocker l'ammoniac à l'état liquide à moins 33 degrés.

Sur la zone surlignée en vert, sur ce slide, aujourd'hui, vous voyez sur la partie droite deux petits réservoirs qui autrefois servaient à stocker du GNL, du gaz naturel liquéfié.

elengy

Lundi 18 novembre 2024

Un projet de terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone sur le terminal de Fos-Tonkin

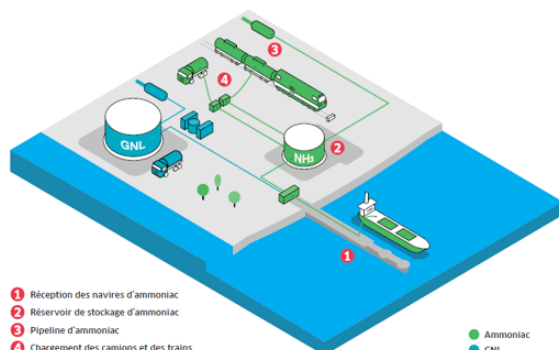
- **Réaménagement** d'une partie du terminal, préalablement dédiée à des activités GNL, et hors d'exploitation
- **Réutilisation** d'une partie des infrastructures existantes (jetée, etc.)



10

Ces réservoirs sont hors d'exploitation depuis maintenant quelques années, ils vont être démantelés, et donc nous envisageons de construire un nouveau réservoir pour stocker de l'ammoniac, un réservoir d'une taille de 30 000 m³. Il est envisagé de pouvoir recevoir 200 000 tonnes d'ammoniac par an, ce qui représente 10 à 15 opérations de déchargement.

Les caractéristiques du terminal d'ammoniac bas-carbone



11

LES MODALITÉS D'ACHEMINEMENT DE L'AMMONIAC

- 200 000 tonnes d'ammoniac bas-carbone par an (10 à 15 opérations de déchargements de navires par an)

LES MODALITÉS DE STOCKAGE DE L'AMMONIAC SUR LE TERMINAL

- Un réservoir de stockage de 30 000 m³ environ
- Une installation permettant de diluer de l'ammoniac avec de l'eau pour obtenir de l'ammoniaque

LES MODALITÉS DE DISTRIBUTION DE L'AMMONIAC

- Par train
- Par camion-citerne
- Par canalisation vers des sites industriels très proches
- Rechargement possible de navires de soutage

LES DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

- Partenariat avec l'entreprise



Un navire d'ammoniac transporte typiquement 20 000 tonnes d'ammoniac, ou pour vous donner l'équivalence en m³, 30 000 m³. C'est-à-dire grosso modo la taille du réservoir que l'on envisage de construire. Le réservoir pourra stocker la cargaison d'un navire.

Le projet prévoit également la possibilité de diluer de l'ammoniac avec de l'eau pour obtenir ce que l'on appelle de l'ammoniac aqueux, qui a d'autres utilisations industrielles. Les deux produits pourront sortir du terminal.

Un point important de ce terminal, c'est que l'ammoniac pourrait être distribué par quatre moyens différents.

Nous avons choisi de mettre l'accent sur la distribution par le train, par voie ferroviaire. Et donc il est important de raccorder ce terminal de Fos Tonkin au réseau ferré national qui est situé un kilomètre plus au nord.

La majorité des volumes d'ammoniac qui sortiront par le terminal seront chargés dans des wagons cryogéniques, conçus pour stocker l'ammoniac à l'état liquide, pour ensuite aller rallier les clients consommateurs d'ammoniac de la zone de Fos et au-delà, jusqu'en vallée du Rhône notamment.

Néanmoins, il y aura aussi de l'ammoniac distribué par camion-citerne. À ce jour, 10 à 15 camions-citernes par jour devraient entrer et sortir du terminal pour aller distribuer l'ammoniac aux clients non desservis par le rail.

Également, une canalisation dans laquelle transitera cet ammoniac à l'état liquide pour relier un ou plusieurs sites industriels très proches qui pourraient reconverter cet ammoniac en hydrogène. C'est ce que l'on appelle craquer l'ammoniac en hydrogène. Cette opération permet donc de réobtenir l'hydrogène qui a permis de synthétiser l'ammoniac en amont en Amérique du Sud, en Afrique ou autre.

Le quatrième mode de distribution qui est un peu une option en plus du terminal, c'est la possibilité qui sera offerte de recharger des navires de soutage d'ammoniac si jamais l'ammoniac se développe comme carburant alternatif pour la décarbonation du maritime.

Plusieurs molécules sont aujourd'hui candidates à cette décarbonation du maritime, le GNL, également pour ses versions bas-carbone, bio-GNL, e-GNL, le e-méthanol.

On parle beaucoup de e-méthanol puisque deux projets dans la zone de Fos cherchent à développer de la production d'e-méthanol mais l'ammoniac est également parfois cité, comme une molécule pouvant décarboner le maritime.

Si jamais cela se réalisait, des navires de soutage en ammoniac pourrait venir recharger l'ammoniac qui transiterait donc en sens inverse.

Elengy est un infrastructeur. Comme vous le savez, nous offrons à nos clients un service de réception, de stockage et de distribution.

Nos clients amèneront cet ammoniac, nous le stockons pour eux et nous leur rendrons en sortie terminale.

Pour affermir notre position sur cette nouvelle molécule et ce nouveau marché que nous connaissons assez peu aujourd'hui chez Elengy, nous avons noué un partenariat stratégique avec un spécialiste mondial de l'ammoniac, le numéro un des échanges d'ammoniac par voie maritime, la société Trammo, qui est une société américaine qui, depuis plus de 50 ans même, a une flotte de bateaux qui transportent de l'ammoniac sur toutes les mers du monde, d'un continent à l'autre pour relier les producteurs aux consommateurs.

C'est donc Trammo qui devrait utiliser les installations de notre terminal pour aller desservir ses clients en aval, dans la zone de Fos, et au-delà.

Quelques éléments de calendrier. Nous sommes en train de terminer cette concertation préalable qui nous a permis de présenter le projet à la population.

Le projet Medhyterra

Le calendrier prévisionnel



12

Les deux dates les plus importantes sont en 2026. Nous visons une prise de décision finale d'investissement en 2026, devraient s'en suivre environ deux ans et demi de construction pour une mise en service espérée courant 2029.

Kasia CZORA, 2concert : Merci Sébastien. Je vous propose de passer à la synthèse de la concertation qui va s'organiser en deux séquences. Tout d'abord, je vais vous présenter quelques grandes thématiques identifiées par le porteur du projet autour desquelles ont principalement porté les débats depuis le début de cette concertation.

Ensuite, Elengy, avec Sébastien Roussel, apportera ou rappellera les réponses qui ont été apportées à ces interrogations ou questions identifiées.

Sachant que, encore une fois, il s'agit d'une première synthèse et Elengy, à partir de la fin de la concertation, a trois mois pour travailler en détail les bilans, analyser les comptes-rendus et toutes les contributions puis rendre public son rapport définitif.

Quelques chiffres clés sur la concertation pour commencer.

Jusqu'à aujourd'hui, sans comptabiliser les participants à la réunion de ce soir, environ 175 personnes ont participé aux réunions publiques, ateliers et rencontres lors des marchés. Presque 700 sessions sur le site de la concertation, presque 400 visiteurs uniques qui ont consulté le site Internet de la concertation, et 8 contributions reçues.

Premier bilan chiffré

(Concertation toujours en cours)

PARTICIPANTS AUX TEMPS D'ÉCHANGE : 175

SESSION SUR LE SITE DE LA CONCERTATION : 691

VISITEURS UNIQUES DU SITE DE LA CONCERTATION : 397

NOMBRE DE CONTRIBUTIONS : 8

15

Les premiers enseignements. Tout d'abord sur le dispositif de la concertation des questions, des interrogations à la fois sur l'objectif de cette concertation et sur les modalités. Quelques réserves sur la prise en considération des avis sur un territoire très sollicité : *« Pas la peine d'organiser des réunions publiques, ils ont toujours réponse à tout. »*

Premiers enseignements

LA CONCERTATION

Quelques réserves sur la prise en considération des avis sur un territoire très sollicité :

« Pas la peine d'organiser des réunions publiques, ils ont toujours réponse à tout. »

Des réflexions sur le processus de prise de décision :

« Il se fera le projet, s'il est déjà décidé. »

Le webinaire : une volonté d'inscrire le projet dans une perspective plus globale qui a suscité des avis partagés

« Ce n'est vraiment pas une solution pour faire de la concertation ces webinaires [...] Je trouve que de but en blanc d'enlever les concertations dans les salles de Fos, pour moi c'est exagéré. »

« Webinaire intéressant et instructif ce soir. Merci de vos efforts. »

16

Nous avons pioché dans les comptes rendus et ce sont des verbatims, donc les propos des participants à la concertation.

Des réflexions sur le processus de prise de décision : *« Il se fera le projet s'il est déjà décidé. »*

Et enfin, quelques échanges sur le webinaire qui a été proposé dans le cadre de la démarche. L'objectif du porteur de projet était d'inscrire le projet dans une perspective plus globale et cela a suscité des avis partagés : « *ce n'est vraiment pas une solution pour faire de la concertation. Je trouve que ce but en blanc d'enlever les concertations dans les salles de Fos, pour moi, c'est exagéré.* »

Mais également : « *webinaire très intéressant et instructif ce soir, merci de vos efforts.* »

À la fois des personnes contentes et des personnes moins satisfaites.

Concernant l'opportunité du projet, l'un des objectifs de la concertation.

Des questions sur la pertinence de faire venir de l'ammoniac produit ailleurs : « *Est-ce bien d'importer des produits qui viennent d'Afrique, de loin ?* »

elengy

Lundi 18 novembre 2024

Premiers enseignements

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Des questions sur la pertinence de faire venir de l'ammoniac produit ailleurs :

« *Est-ce bien d'importer des produits qui viennent d'Afrique, de loin ?* »

Des interrogations liées aux autres projets développés sur le territoire :

« *Le différentiel de prix avec l'hydrogène produit localement est beaucoup moins évident.* »

Des demandes de précision sur la provenance de l'ammoniac et ses usages :

« *Comment les promoteurs du projet comptent-ils s'assurer du caractère bas-carbone de l'ammoniac importé ?* »

« *Il semblerait que la région de Fos ne soit pas un gros consommateur de NH3.* »

17

Un accueil globalement favorable pour les solutions de décarbonation :

« *C'est bien qu'on arrive à avoir des projets comme ça, je suis pour une industrie propre !* »

Des interrogations liées aux autres projets développés sur le territoire : « *Le différentiel de prix avec l'hydrogène produit localement est beaucoup moins évident.* »

Des demandes de précision sur la provenance de l'ammoniac et ses usages : « *Comment les promoteurs du projet comptent-ils s'assurer du caractère bas-carbone de l'ammoniac importé ?* »

« *Il semblerait que la région de Fos ne soit pas un gros consommateur de NH3.* »

Et un accueil globalement favorable pour les solutions de décarbonation : « *C'est bien qu'on arrive à avoir des projets comme ça, je suis pour une industrie propre.* »

Pour ce qui est de la sécurité industrielle, des avis spontanés sur l'ammoniac : « *La décarbonation de l'industrie, c'est une bonne idée, mais il faut faire attention avec l'ammoniac.* »

Premiers enseignements

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

Des avis spontanés sur l'ammoniac :

« *La décarbonation de l'industrie c'est une bonne idée, mais il faut faire attention avec l'ammoniac.* »

Des clarifications attendues sur les cercles de danger, le PPRT et les servitudes :

« *Quel moyen vous allez déployer pour le réduire le cercle de danger ?* »

« *Au stade actuel des études il est relativement difficile d'évoquer la problématique de la sécurité industrielle.* »

L'affirmation de la nécessité d'un équilibre sécurité-emploi :

« *Il ne faut pas faire primer les enjeux financiers sur la sécurité, mais il faut des emplois.* »

Un regard positif sur le porteur de projet :

« *Il doit y avoir des risques avec l'ammoniac, mais là il y a du GNL, et pas de problème.* »

18

Des clarifications attendues sur les cercles de danger, le PPRT et les servitudes :
« *Quels moyens vous allez déployer pour le réduire le cercle de danger ?* »

« *Au stade actuel des études, il est relativement difficile d'évoquer la problématique de la sécurité industrielle.* »

L'affirmation de la nécessité d'un équilibre sécurité-emploi : « *Il ne faut pas faire primer les enjeux financiers sur la sécurité, mais il faut des emplois.* »

Et enfin, un regard positif sur le porteur du projet : « *Il doit y avoir des risques avec l'ammoniac, mais là, il y a du GNL et pas de problème.* »

Les impacts. Quelques questions sur les odeurs : « *Y aura-t-il des odeurs liées à l'ammoniac et comment seront-elles gérées ?* »

Le torchage, un enjeu sensible sur le territoire : « *Est-ce que la torche, ce sera vraiment en cas de problème ? Car à Fos les torchages sont récurrents.* »

Et enfin, un recours à l'eau potable qui interroge : « *Des alternatives sont-elles envisagées pour l'approvisionnement en eau afin de limiter l'usage d'eau potable ?* »

Premiers enseignements

LES IMPACTS

Quelques questions sur les odeurs :

« Y aura-t-il des odeurs liées à l'ammoniac, et comment seront-elles gérées ? »

Le torchage, un enjeu sensible pour le territoire :

« Est-ce que la torche ce sera vraiment en cas de problème ? Car à Fos les torchages sont récurrents. »

Un recours à l'eau potable qui interroge :

« Des alternatives sont-elles envisagées pour l'approvisionnement en eau afin de limiter l'usage d'eau potable ? »

19

Pour continuer sur les impacts, des questionnements sur les rejets éventuels :
« Comment l'ammoniac est-il capté pour éviter les rejets atmosphériques ? »

Premiers enseignements

LES IMPACTS

Des questionnements sur les rejets éventuels :

« Comment l'ammoniac est-il capté pour éviter les rejets atmosphériques ? »

Des demandes de clarification au sujet des impacts sur la biodiversité :

« Quels impacts le projet pourrait-il avoir sur la biodiversité locale ? »

Des préoccupations concernant la santé et la pollution :

« Est-ce polluant ? »

« Il y a beaucoup de cancers sur la zone. »

20

Des demandes de clarification au sujet des impacts sur la biodiversité : « Quels impacts le projet pourrait-il avoir sur la biodiversité locale ? »

Des préoccupations concernant la santé et la pollution : « Est-ce polluant ? Il y a beaucoup de cancers sur la zone. »

Ensuite, les transports avec des questions sur le transport routier et des propositions par rapport à ce sujet : « C'est bien tout ce qui a été dit, l'ammoniac, le bas-carbone, d'accord, ok j'admets tout ça, mais comment vont circuler tous ces camions ? »

« Peut-on favoriser le transport des camions de nuit ? », une proposition.

elengy

Lundi 18 novembre 2024

Premiers enseignements

LES TRANSPORTS

Des questions sur le transport routier et des propositions :

« C'est bien tout ce qui a été dit, l'ammoniac, le bas-carbone, d'accord, ok, j'admets tout ça, mais comment vont circuler tous les camions ? »

« Peut-on favoriser le transport des camions de nuit ? »

Un regard positif sur le recours au rail et des interrogations :

« Le trafic par rail est un avantage. »

« Avec les restrictions de l'Etat est-on sûr d'avoir la voie ferrée ? »

« Il suffit qu'il y ait une plante protégée et ça ne se fera pas. »

21

Un regard positif sur le recours au rail et des interrogations en même temps : « Le trafic par rail est un avantage. »

« Avec les restrictions de l'Etat est-on sûr d'avoir la voie ferrée ? »

« Il suffit qu'il y ait une plante protégée et ça ne se fera pas. »

Et enfin, la capacité d'accueil du territoire. La perception d'un territoire densément industrialisé.

elengy

Lundi 18 novembre 2024

Premiers enseignements

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

La perception d'un territoire densément industrialisé :

« Il y a trop d'industries polluantes ici, il faut qu'on arrête. »

Des inquiétudes adressées aux décideurs sur la capacité du territoire à absorber tous les projets à l'étude :

« C'est inadmissible qu'on ne parle pas de l'état des routes, avant qu'il y ait les projets, avant qu'il y ait toutes ces constructions-là. »

22

« Il y a trop d'industries polluantes ici, il faut qu'on arrête. »

Et des inquiétudes adressées aux décideurs sur la capacité du territoire à absorber tous les projets à l'étude : « *C'est inadmissible qu'on ne parle pas de l'état des routes avant qu'il y ait des projets, avant qu'il y ait toutes ces constructions-là.* »

Encore une fois, c'est une première synthèse, sûrement incomplète, mais qui donne un aperçu de ce qui s'est dit depuis le début de la concertation.

Nous allons vous apporter maintenant quelques éléments de réponse.

Je vais commencer par la concertation et ensuite, je vais passer la parole à Sébastien Roussel.

Sur la concertation, deux observations, interrogations. Tout d'abord, à quoi sert véritablement cette démarche-là ? Et ensuite, les modalités, principalement le webinaire.

Cela a été dit à plusieurs reprises. Vous le savez sûrement, la concertation, ce n'est ni un référendum, un vote pour ou contre le projet, ni une démarche de co-construction du projet.

C'est un débat argumenté censé éclairer la décision du porteur du projet. Nous sommes encore une fois au stade du projet. Par facilité, nous avons beaucoup utilisé le futur, mais le projet n'est pas décidé, n'est pas bouclé aujourd'hui. Les études sont en cours. Votre participation a été importante de ce point de vue-là pour permettre au porteur de projet de décider s'il y a des études à affiner, des éléments à compléter et, in fine, décider s'il poursuit ou non le projet.

Concernant le webinaire qui a suscité quelques réactions, je me tourne vers madame la garante. L'objectif débattu avec les garantes était d'élargir le public associé à cette concertation. L'objet du webinaire, c'était la décarbonation et la contribution du projet Medhytrerra à la réalisation des objectifs de décarbonation de l'industrie. On s'est dit que ça pouvait être utile de proposer un format un peu différent permettant d'associer les personnes qui n'habitent pas forcément sur le territoire pour débattre de cette thématique-là. On a bien compris que c'est un format qui n'a pas convenu à tout le monde. C'est bien noté pour la suite que ce n'est pas la solution la plus adaptée et qui permet à tout le monde de s'informer et de s'exprimer sur le projet.

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy :
Sur la concertation, je voulais revenir sur deux points.

Moi, j'adorerais en réalité que le projet soit décidé, mais non, il ne l'est pas.

Nous sommes bien actuellement dans cette phase de concertation pour écouter vos retours. Avec l'équipe projet, nous avons très envie qu'il se fasse, donc c'est vrai que souvent nous en parlons au futur.

J'avais d'ailleurs pris les précautions d'usage lors de la réunion d'ouverture en évoquant ce point-là. Donc non, le projet Medhyterra n'est pas décidé, il le sera fin 2026, comme l'a dit Sébastien.

Nous espérons déposer un dossier administratif en fin d'année prochaine. D'ici là le projet va encore évoluer en prenant en compte, justement, l'ensemble de vos remarques.

Moi, j'ai assisté au webinaire. Je ne sais pas qui a pu y assister. Il était vraiment très intéressant. Le fait que ce soit un webinaire a permis d'entendre un expert du domaine de l'ammoniac, Cédric Philibert, qui n'aurait pas pu être là sinon. Je vois également cet atout : nous avons pu réunir, autour de l'écran, des personnes disposant d'une véritable expertise sur l'ammoniac.

Kasia CZORA, 2concert : Merci Christophe. On passe à l'opportunité du projet avec Sébastien Roussel.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Concernant, le fait que l'ammoniac devrait venir de loin, oui, c'est un fait.

Comme je vous l'ai déjà expliqué, cet ammoniac bas-carbone devrait être produit dans des régions du monde qui bénéficient d'un accès optimal aux énergies renouvelables. Souvent, l'Amérique du Sud, l'Afrique, le Moyen-Orient, c'est là où l'on a les meilleures combinaisons de solaire et d'éolien pour faire de l'électrolyse de l'eau à partir de cette électricité renouvelable et synthétiser de l'hydrogène puis ensuite de l'ammoniac.

On a également du foncier dans ces pays, l'exemple souvent du Chili et du désert de l'Atacama, qui a des ressources assez incroyables en solaire et en espace disponible.

C'est dans ces régions que l'hydrogène bas-carbone et l'ammoniac bas-carbone seront produits aux meilleures conditions. Il faudra le faire venir depuis ces régions et notre terminal sera là pour importer cet ammoniac bas-carbone qui n'entrera pas en compétition avec des projets locaux. C'est un point que je relève souvent.

Effectivement, les projets de production d'hydrogène, bas-carbone, d'ammoniac, d'e-méthanol ne sont pas là pour s'opposer les uns aux autres. Ils sont complémentaires. On aura besoin de tous ces projets pour atteindre nos objectifs de décarbonation.

Comme vous le savez, l'hydrogène est un levier important pour la décarbonation, pour atteindre nos objectifs de réduction des gaz à effet de serre. Et nous aurons besoin de toutes les solutions.

Et donc, cet ammoniac, même s'il est retransformé en hydrogène, viendra en complément de projets de production d'hydrogène locaux par électrolyse.

Concernant la sécurité industrielle, évidemment c'est au cœur de notre projet. Arnaud l'a mentionné, Elengy est un acteur historique de la ZIP de Fos. Nous exploitons le terminal de Fos Tonkin depuis plus de 50 ans en toute sécurité, avec

une expertise non démentie jusqu'à présent. Nous envisageons évidemment de faire la même chose avec l'ammoniac, comme nous le faisons aujourd'hui sur le GNL.

C'est la sécurité industrielle qui conduit aujourd'hui nos décisions sur le projet. Nous avons d'ailleurs mené très tôt dans la vie du projet une étude préliminaire de danger. Rien ne nous y obligeait.

L'étude de dangers, elle se fait normalement au moment du dossier d'autorisation environnementale. Nous avons choisi d'en faire une préliminaire pour intégrer dès le début des mesures dites de maîtrise des risques. Pour être sûr que notre terminal réponde dès le début à ces études, à la réglementation et même au-delà.

Au sujet des odeurs. Oui, l'ammoniac sent fort, a une odeur. Il n'y a pas de doute. Quelques particules d'ammoniac dans l'air et on le sent immédiatement. Si vous utilisez de l'ammoniac ménager par exemple, vous connaissez cette odeur.

Il y aura une étude d'odorisation au moment de la préparation du dossier d'autorisation environnementale, mais il ne devrait pas y avoir d'odeur provenant du terminal.

Il y aura une torche sur le terminal d'ammoniac. Effectivement, en cas de problème, les rejets, les vapeurs d'ammoniac, les rejets éventuels seront traités par un système dit d'épuration qui permettra de récupérer l'ammoniac et de le diluer dans l'eau et de le réintégrer au process puisqu'on distribuera aussi de l'ammoniaque.

Maintenant, si ce système d'épuration venait à tomber en panne, une torche pourrait prendre le relais pour brûler l'ammoniac et pour qu'il n'y ait pas de dégagement d'ammoniac, ou en cas de surpression également dans le réservoir.

Cette torche prendrait le relais dans des cas vraiment exceptionnels et pour des raisons de sécurité.

Sur l'eau, des alternatives sont-elles envisagées pour limiter l'usage d'eau potable. Plusieurs solutions sont à l'étude pour les besoins en eau du projet Medhyterra. Nous avons des besoins en eau pour préparer cette solution d'ammoniac aqueux : 25% d'ammoniac, 75% d'eau.

Plusieurs solutions sont à l'étude. Pas forcément de l'eau potable mais de l'eau venant du réseau d'eau industrielle du grand port, ou une solution de désalinisation d'eau de mer pour obtenir cette eau nécessaire au process.

Sur la biodiversité, nous avons mené ou quasiment terminé les inventaires faune-flore autour du terminal mais également sur les parcelles qui seraient concernées par le tracé ferroviaire, dont je vous ai parlé tout à l'heure. Ces études faune-flore ont effectivement mis en exergue tout un tas d'enjeux environnementaux, des plantes protégées, des habitats sensibles et autres. Nous prendrons évidemment en compte toutes ces études, encore une fois au moment du dossier d'autorisation. Nous appliquerons la démarche éviter, réduire, compenser. Le seul impact à l'extérieur du

terminal de notre projet c'est justement ce tracé ferroviaire sur a priori à peu près 1 km.

Concernant les transports, il s'agit là d'un enjeu très fort pour les fosséens. Évidemment, l'enjeu des camions, des camions citernes sur les routes. Je vous ai donné quelques chiffres tout à l'heure : 10 à 15 camions citernes en entrée et en sortie de terminal par jour.

En tout cas, aujourd'hui, nous estimons que deux tiers à trois quarts des volumes d'ammoniac devraient sortir par le train, et pas par camion. C'est vraiment l'ambition du projet qui nous est confirmé par notre partenaire.

La plupart de ses clients peuvent recevoir et désire recevoir cet ammoniac par le train. L'ammoniac se transporte très bien par voie ferroviaire. Il faudra néanmoins distribuer de l'ammoniac par camion-citerne. Après, en termes d'impact global, à terme, ces camions d'ammoniac devraient prendre le relais des camions de GNL qui sortent aujourd'hui du terminal.

Au sujet de la capacité d'accueil du territoire. Nous exploitons ce site du Tonkin depuis plus de 50 ans. Nous n'anthropisons pas une nouvelle parcelle pour développer le projet. C'est un des points forts du projet Medhyterra.

Kasia CZORA, 2concert : Je vous remercie Sébastien. Je vous propose désormais d'ouvrir le débat.

Il y a beaucoup de matière disponible sur le site Internet. Les comptes rendus de la réunion publique d'ouverture, du webinaire et notamment les questions de sécurité industrielle, transport et impacts qui ont fait l'objet de la soirée thématique du 5 novembre.

Si vous avez des questions sur ces premiers éléments du bilan ou sur le projet même, c'est le moment. Si vous souhaitez être identifié, vous vous présentez avant de prendre la parole. Sinon vous posez votre question sans vous présenter et donc vous ne serez pas identifié dans le compte rendu. Je vais passer d'abord la parole aux personnes qui sont dans la salle et après on va voir si des personnes qui nous suivent en ligne ont des questions ou des demandes d'intervention. Pour le moment, il n'y a pas de demande.

Romuald MEUNIER : Merci. Je suis Romuald Meunier, je suis président de l'association MCTB Golfe de Fos Environnement, une association essentiellement locale. Nous n'avons pas d'opposition particulière à votre projet qui nous semble un bon projet.

Seulement, le diable se cache souvent dans les détails et aux détails nous sommes très attentifs. Nous avons vu que, sur les émanations d'ammoniac, vous prévoyez un système d'épuration. C'est une réponse que vous nous avez apportée et que nous avons vue aujourd'hui sur votre site et cela soulève quand même quelques petites questions.

Notamment, ce système d'épuration qui prévoit de se mettre en fonctionnement pour une valeur inférieure à 20 particules par million. Il se trouve que l'être humain est capable de déceler de l'ammoniac à partir de 1 particule par million, couramment entre 4 et 5. Les insectes et les animaux, beaucoup plus précisément que ça. Il nous semble absolument nécessaire que vous revoyiez ce seuil minimum, d'une part.

D'autre part, il nous semble aussi nécessaire que vous prévoyiez une redondance de ce système d'épuration. Parce que vous prévoyez de torcher un gaz qui est extrêmement volatile, bien qu'il soit ensuite brûlé. Mais vous prévoyez quand même de le relâcher à l'atmosphère en cas de défaillance de ce système d'épuration. Et ce système d'épuration, comme tout système, peut arriver un jour à être en panne. Il nous semble absolument nécessaire d'éviter le rejet à l'atmosphère.

Nous souhaitons un doublement de votre système, ou quelque chose qui prévoit ce cas de figure.

J'ai d'autres choses à dire sur les détails. Nous sommes inquiets sur les canalisations que vous prévoyez. Vous dites des canalisations vers des sites très proches. Est-ce que les sites très proches sont à l'intérieur de la ZIP ou à l'extérieur de la ZIP ? Cela est tout à fait différent quant aux conséquences. Nous aimerions connaître le tracé ou la longueur prévue dans ce cas. Je reviendrai sur d'autres points plus tard. Je vous remercie.

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy :
Sur l'odeur de l'ammoniac, avec le seuil que vous indiquez, on propose de prendre votre question et d'y répondre après cette réunion.

Réponse apportée par le porteur de projet à la demande de Romuald MEUNIER :

À ce stade des études d'ingénierie, il est prévu que la concentration des rejets au niveau de l'épurateur ne puisse pas dépasser 20 ppm.

Ces 20 ppm constitueront une limite à ne pas dépasser. Des mesures en continu seront effectuées pour garantir le respect de ce seuil.

Ce rejet sera effectué en hauteur afin de respecter les valeurs d'exposition pour le personnel (10 ppm sur 8 heures) et de prévenir toute nuisance olfactive à l'extérieur du site.

À ce jour, Elengy ne connaît pas encore la hauteur des rejets ni leur dispersion associée.

Ces éléments feront l'objet d'une étude d'odeur à mener dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale.

L'objectif d'Elengy est qu'il n'y ait pas d'odeur en dehors du site en fonctionnement normal.

J'étais à la table thématique où il y a eu ces échanges et en présence de la DREAL, qui était assez fortement représentée. Le sujet de la double protection a été évoqué. Je ne pense pas qu'on répondra à la double protection, oui ou non, lors de la réponse qu'on fera en ligne.

Cela fera partie du dossier administratif que nous déposerons courant d'année prochaine, dans lequel il y aura l'étude de dangers. On prend votre remarque, votre souhait d'avoir une double protection sur les émanations.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Effectivement, est-ce que le 20 ppm ou pas suffit ? Nous prenons en compte. La torche, encore une fois, vient si le système d'épuration est en dysfonctionnement.

On a déjà ce deuxième niveau de redondance. L'ammoniac serait brûlé si le système d'épuration venait à tomber en panne. On a déjà finalement une double protection dans le design qui est prévu aujourd'hui.

Kasia CZORA, 2concert : Ensuite, sur la localisation des clients proches.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Oui, très proches. Dans la ZIP de Fos.

Jacqueline BOTTON : Jacqueline Botton, ADP AGF et je fais partie du laboratoire territorial Fos-Berre. Vous n'avez pas du tout répondu à la question au sujet du chemin de fer. Je vous l'avais déjà posé. Si cette ligne de chemin de fer ne se fait pas, est-ce que vous allez mettre plus de camions sur la route ?

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : J'ai personnellement répondu à cette question lors des tables ronds. Peut-être que ce n'était pas la vôtre. J'ai dit que si le raccordement ferroviaire du terminal ne pouvait pas se faire, le projet ne pourrait pas se faire.

Daniel MOUTET : Bonsoir. Daniel Moutet, président de l'association ADP AGF. C'est vrai qu'aussi, on n'a pas grand-chose à dire sur la société Medhyterra avec son projet. On n'est pas contre. Bien sûr, il y a peut-être des choses à voir. Mais surtout sur la méthodologie, la façon dont ont été fait ces échanges-là.

Je voulais revenir sur la réunion qu'il y a eu en visioconférence. C'est bien la première visioconférence qu'on voit pratiquement personne en face, si ce n'est les porteurs du projet. Quand on prend la parole, on s'adresse à un mur blanc.

Ça, c'est la première et la dernière fois que je fais une réunion en visioconférence comme ça. Parce que mettez-vous à la place de celui qui est en face qui parle. Il parle dans le vide.

Il parle en face de personne. C'est complètement déstabilisant et complètement anormal. Ça, c'est la première des choses.

La deuxième, c'est qu'on ne sait pas qui c'est qui intervient. On n'a pas de visage en face. On n'a pas de personnages en face.

C'est pas normal non plus. N'importe qui peut se faire passer pour monsieur le sous-préfet ou pour monsieur le préfet.

Donc ça, c'est complètement à bannir de tous les procédés d'échange. On fait une concertation en visio. Le nom est là, la visioconférence. J'espère que ça ne se reproduira plus pour les prochaines.

Ça, c'était la première chose. La deuxième, c'est le deuxième projet. Ce deuxième projet, pourquoi on ne le montre pas, sa localisation, ses captages de CO₂ ? Pourquoi on ne le montre pas là ?

Pourquoi il n'y a pas des interférences qui peuvent arriver entre les deux ? Pourquoi on le cache, ce projet ? Alors qu'il y est, qu'il est bien paru.

Et pourquoi on le cache là-dessus ? Ce n'est pas normal. Voilà pour l'instant ce que j'avais à dire.

Kasia CZORA, 2concert : Merci, monsieur Moutet. Concernant le webinaire, je vous ai déjà répondu. Croyez-nous, c'est effectivement la première et la dernière fois que l'on utilise ce format-là. Pour tout vous dire, nous nous sommes calés sur le type de webinaire mis en place par la Commission nationale du débat public. Elle organise ce type de webinaire pour ses garants. Ils sont exactement pareils. Nous avons bien compris et nous allons corriger cela. Tout le monde est d'accord avec vous. On a essayé. Sur le projet de captage de CO₂, je laisse Christophe préciser. Pourquoi on n'en parle pas dans le cadre de cette concertation ?

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy : Sur la vidéo, nous non plus, on ne voyait pas qui parlait. C'était déstabilisant pour nous aussi. Donc on partage. Mais je sais que vous avez été connectés tout du long. J'espère que vous avez appris des choses. Moi, j'ai appris des choses de monsieur Philibert sur l'ammoniac.

Rhône décarbonation n'est pas présenté ici. On parle de projets qui sont différents, de nature différente, molécules différentes et qui ont des maturités différentes.

Effectivement, on ne l'a pas présenté ici.

On a pris une autre logique qui est que l'on ne le cache pas. On a fait une saisine de la CNDP qui est disponible d'ailleurs sur le site de la CNDP. Vous y trouverez une saisine conjointe avec un émetteur et un transporteur, SPSE dont certains représentants sont ici, nous, pour le terminal, et RTE pour le raccordement électrique.

Nous avons adopté une logique de molécules sur tout le long de la chaîne, plus que la logique géographique du terminal d'export puisque dans ce projet Rhône décarbonation, Elengy n'est qu'une brique d'un ensemble.

Pour ne rien vous cacher, ce que l'on envisage, et ce sur quoi l'on travaille pour l'heure, c'est la construction d'une unité de réception de CO₂, de traitement et de liquéfaction, qui se situerait sur le deuxième réservoir qui aujourd'hui est hors d'usage, pour ensuite charger le CO₂ liquéfié sur des navires, via la jetée, pour l'expédier vers des gisements de stockage permanent de CO₂. On vise un démarrage de la concertation au deuxième trimestre de l'année prochaine.

Et évidemment, l'on s'inscrira dans le débat de territoire aussi. Nous sommes en train de voir cela avec la CNDP.

Aucune volonté de cacher le projet Rhône Décarbonation, simplement des projets avec des maturités différentes et une chaîne un peu distincte, ce qui explique la tenue de deux concertations.

Gilbert DAL COL : Bonsoir tout le monde.

Je suis d'une autre association, chez les riverains aussi, je viens un peu sur le sujet des torches d'Elengy, pour que vous arriviez à résoudre un peu ces problèmes au Tonkin, au Cavaou, dont vous échappez 4 millions de tonnes de gaz avec vos torches. Et c'est ça, dans la nature, c'est répercuté quand même aux clients que nous sommes.

Le second point, bien sûr, on n'est pas contre ce projet. C'est l'avenir. Mais vous nous dites bien que l'ammoniac vient d'Amérique latine, qui vient d'Afrique et que le coût serait trop cher en France.

Personnellement, vous faites travailler une flotte américaine, donc c'est des devises, c'est des devises françaises qui s'en vont, au lieu de produire de l'énergie ici même, dans notre pays, pour créer des emplois.

Même si le coût serait un peu plus cher, l'argent resterait chez nous et ça ferait travailler des gens et nos caisses de retraite et tout ce qui s'en suit.

Donc, le projet, on ne peut pas être contre, mais sachez quand même que les 20 navires que vous avez, qui vont sillonner les océans et les mers pollueront, et du carbone ils en émettront quand même dans la nature.

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy : On va peut-être répondre à deux voix.

Sur les torches, premièrement, on ne brûle pas 4 millions de tonnes de gaz par an. Ce n'est pas possible et ce serait catastrophique. Je veux bien qu'on discute des chiffres un peu après, ou peut-être qu'on les mettra sur le site de la concertation.

La torche sert en dernier recours chez nous, en solution de secours, comme on l'a dit à plusieurs reprises.

On a annoncé lors de la réunion d'ouverture que l'on avait un projet pour éviter le torchage lors des opérations de maintenance longue à Cavaou. C'est un projet en discussion avec la Commission de régulation de l'énergie, car nous sommes une entité régulée, pour que ce soit inscrit à notre prochain tarif.

Voilà un projet concret qui ne fera pas l'objet d'une concertation préalable mais vous en verrez les effets d'ici 4 ans maximum.

Le deuxième sujet, c'est d'où vient l'ammoniac et est-ce qu'on détruit de la valeur pour la France ? Je le résume comme ça.

Le négoce d'ammoniac existe déjà. La production d'ammoniac se fait assez facilement n'importe où dans le monde. La vraie valeur ajoutée concerne le maintien en France des industries qui utilisent cet ammoniac, donc plutôt en aval.

Nous on pense que notre projet est un atout pour maintenir de l'industrie en aval, pour les fertilisants, pour le captage dans les cheminées et autres usages qui sont évoqués dans le dossier de concertation. Nous, on pense que ce projet est un atout pour maintenir de l'emploi industriel en France, et pas en détruire.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Sur les bateaux, en 2029-2030, horizon de démarrage de notre projet, le maritime aura entamé sa décarbonation. J'ai cité tout à l'heure plusieurs molécules candidates à cette décarbonation. Ces navires ne pollueront pas et même certains navires de Trammo pourront probablement utiliser l'ammoniac qu'ils transportent pour se propulser.

Kasia CZORA, 2concert : Monsieur Dal Col, un complément ?

Gilbert DAL COL : Je m'excuse, ce n'est pas 4 millions de tonnes, c'est 4 millions d'euros. Mais là, ce que je vais vous dire, bien sûr, ça fait travailler des entreprises en important, mais on peut produire aussi de l'ammoniac ici en France et de l'hydrogène pour nos propres sociétés existantes déjà. Je suis navré de vous contredire.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : On en produira. Et comme je l'ai dit tout à l'heure, la solution, finalement, c'est l'ensemble de ces moyens de production d'hydrogène, de l'import, de la production locale. On aura besoin de toutes les sources qui nous permettront de produire de l'hydrogène bas-carbone. Les projets de production locale ne suffiront pas.

Didier MORICE : Bonjour, Didier Morice. Je suis juste un habitant de Fos avec une expérience industrielle importante. J'avais juste une remarque concernant la dénomination bas-carbone de l'ammoniac importé.

Quand on regarde sur votre brochure, on voit que les principaux exportateurs sont l'Arabie saoudite, la Russie, les Etats-Unis qui, permettez-moi de le dire, ne sont quand même pas particulièrement réputés pour le bas-carbone. Vous avez parlé de potentialité de production d'électricité sur le désert de l'Atacama. C'est aujourd'hui une potentialité.

Alors, quand on compare avec, par exemple, l'électricité française qui est à au moins 75% « carbone free » en anglais, c'est-à-dire sans carbone. J'ai juste un petit souci quand on parle d'ammoniac importée bas-carbone.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Effectivement, avant la guerre en Ukraine, une grande partie de l'ammoniac venait de Russie. C'est vrai il n'est pas bas-carbone cet ammoniac. Et aujourd'hui, 99% de l'ammoniac qui est consommé dans le monde n'est pas bas-carbone.

Il le sera demain, espérons-le en tout cas. 40% d'ailleurs de l'hydrogène qui est produit aujourd'hui est produit pour faire de l'ammoniac. Donc décarboner l'ammoniac, c'est d'abord décarboner l'hydrogène. Nous voulons que Medhyterra soit un terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone.

Nos clients devront apporter de l'ammoniac bas-carbone. Ils n'apporteront pas d'ammoniac conventionnel de Russie. Ce n'est pas l'objectif.

Cet ammoniac sera bas-carbone au sens de la réglementation européenne et de l'objectif de réduction de 70% des émissions de gaz à effet de serre par rapport à l'équivalent fossile, exactement comme l'hydrogène. Et il devrait encore une fois venir de ces régions dans lesquelles il peut être produit dans de meilleures conditions.

On a de l'électricité très décarbonée en France, c'est vrai. Grâce au nucléaire en particulier. C'est un fait. Maintenant, le prix de revient de cette électricité est supérieur à du photovoltaïque et de l'éolien produit dans le désert du Chili. C'est un fait. Et nous sommes dans une économie mondialisée. Cet hydrogène devrait être produit dans ces régions les plus favorables.

Kasia CZORA, 2concert : Je me permets moi une question complémentaire pour les personnes qui n'auraient pas suivi les échanges précédents. Comment vous allez vérifier qu'il s'agit de l'ammoniac bas-carbone ?

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Des sociétés spécialisées certifieront que cet ammoniac est effectivement bas-carbone au sens de la réglementation européenne. D'ailleurs, les grands projets de production d'hydrogène et d'ammoniac bas-carbone qui se développent de par le monde, intègrent ces contraintes réglementaires à leurs usines de production. Ils font en sorte que l'ammoniac qui sortira de leur usine, même après la brique de transport, respecte, in fine, ces contraintes européennes.

Didier MORICE : J'avais juste une petite remarque complémentaire, par rapport à ce que vous dites sur l'électricité, le coût de l'électricité en France. Pour avoir été un gros acheteur d'électricité fin des années 90, début des années 2000, on avait à l'époque en France le troisième coût de l'électricité le plus bas du monde. Et ça, pour un certain nombre de raisons dont on ne va pas débattre ici, ça a beaucoup changé.

Christine HINQUE : Je m'appelle Christine HINQUE et je suis présidente d'un club d'entreprises, Club Open Ouest de Provence, donc sur le territoire. Donc d'abord, je salue la démarche de la consultation publique parce que je trouve ça courageux, et aussi courageux pour les personnes qui prennent la parole et qui posent des questions qui sont sur des vrais sujets.

Je représente un collectif d'entrepreneurs avec des préoccupations qui concernent, par exemple, l'écologie industrielle territoriale, le circuit économique court. Alors, circuit économique court, c'est-à-dire comment est-ce que, quand il y a de grosses installations sur un territoire, les entrepreneurs de ce même territoire peuvent, à un moment donné, travailler pour ces structures qui s'installent plutôt que de solliciter

des entreprises qui viennent d'ailleurs. Et si je prends la parole ce soir, c'est pour vous demander quelles sont vos pistes de réflexion pour répondre à ces enjeux-là.

En résumé, pour tous les entrepreneurs ou les entreprises du territoire qui entendent que des projets vont s'installer, qu'est-ce qui va être mis en place ou proposé ? Merci.

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy :
Alors, ils peuvent venir dès maintenant. C'est l'avantage avec Elengy, c'est qu'il y a déjà deux terminaux dans la zone.

Donc, si vous voulez qu'on explore des pistes avec vos entrepreneurs, je pense qu'on peut vous présenter nos terminaux existants et nos projets pour imaginer ce qui pourrait être fait.

Le 28 novembre, nous serons à la halle Parsemain, au business meeting organisé par monsieur le maire. Ce sera avec plaisir. Monsieur le Directeur des terminaux de Fos est là également, et il représente nos deux sites en exploitation ici. Il est bien connu dans la zone.

On cherche toujours à cultiver notre ancrage local par nos actions, par nos relations avec les sous-traitants, ou les partenaires avec lesquels on développe nos projets. Donc, nous, on est complètement preneurs de ces échanges avec vous. Avec plaisir.

Jean-Marc MAUCHAUFFÉE : Bonsoir, Jean-Marc Mauchauffée, Génération écologie Bouches-du-Rhône.

D'abord sur la concertation. Je crois qu'on ne peut que vous féliciter d'avoir volontairement choisi le dispositif de concertation piloté par la CNDP. Vous n'étiez pas obligé de le faire. C'est un point important dans la démocratie, dans la construction de votre projet, et pas de notre projet. On n'est pas dans la co-construction.

Parce que ça vous permet aussi d'entendre des choses auxquelles vous n'avez pas pensé. Et puis, ça peut aussi faire comprendre à la population des enjeux, voire des conséquences qu'eux-mêmes n'auraient pas pu voir.

Je crois qu'on est bien en amont du projet effectif et contrairement à ceux qui pensent que ce temps-là est un temps gaspillé et inutile, il est toujours utile de discuter avec la population, bien en amont de la réalisation de tel projet.

Deuxième chose, sur le projet lui-même. Nous, on a distingué deux choses fondamentales.

La première, c'est le produit et ses usages. La deuxième, c'est le stockage et sa distribution.

Sur le produit et ses usages, personne aujourd'hui ne peut ignorer que l'ammoniac est un produit toxique.

L'ammoniac est un produit dangereux. L'ammoniac est un produit létal. Ça, il faut toujours se le garder en mémoire.

Pour l'usage au niveau des industriels, nous, la question qu'on pose, c'est quel est l'intérêt avec de l'hydrogène bas-carbone, produit à l'autre bout de la planète, de faire de l'ammoniac, donc bas-carbone, d'importer cet ammoniac bas-carbone pour, après que les industriels le retransforment en hydrogène bas-carbone. Quel est l'intérêt en termes économiques ? Quel est l'intérêt en termes de soutenabilité et d'économie d'énergie ?

On aura dépensé quelque part deux fois la même énergie pour un même produit, même si c'est à l'autre bout de la planète.

De notre point de vue, cet usage-là, nous, on n'y est pas vraiment favorable.

La deuxième chose, ce qu'il faut savoir, c'est que pour l'ammoniac, la principale utilisation de l'ammoniac, ce n'est pas tant l'industrie, c'est l'agriculture.

Et le fait de décarboner l'ammoniac pour l'agriculture ne va pas résoudre du tout les problématiques de pollution liées aux engrais azotés. Puisque ce n'est pas tant le CO2 le problème de l'ammoniac dans le traitement de l'agriculture. Loin s'en faut.

Il y a des polluants 300 fois supérieurs à celui du CO2. Donc on ne pense pas non plus que de développer l'usage de l'ammoniac dans l'agriculture soit une bonne solution. Ça, c'est sur la molécule elle-même.

Cela a déjà été évoqué. On est incapable vraiment, et je sais de quoi je parle puisque moi aussi j'étais dans l'industrie et de l'autre côté du fil, on est incapable vraiment de dire et de certifier qu'aujourd'hui l'électricité soit verte quand on achète un contrat vert. Impossible en Europe de savoir vraiment puisque les gens achètent les permis au fur et à mesure.

Donc comment pourra-t-on hors d'Europe, hors de France, pouvoir garantir et tracer l'origine des molécules que l'on va importer. Je pense que c'est une impossibilité.

Sur le stockage et la distribution. Notamment sur le fait que vous misiez sur le réseau ferré pour évacuer les trois quarts, vous avez dit deux tiers, trois quarts, on ne sait pas encore vraiment, des molécules à vos clients. Or, aujourd'hui, ce dont on peut s'apercevoir c'est que depuis 20 ans, même presque 30, le fret ferroviaire en France, c'est une calamité. Et qu'au fur et à mesure du temps, rien ne se règle vraiment.

Je prends pour preuve tout ce qui est en train de se passer aujourd'hui sur le fret ferroviaire, notamment au niveau de la SNCF.

Comment sera-t-on capable d'évacuer un train de 400 mètres, tous les cinq jours, sur un réseau ferroviaire qui n'est pas du tout approprié aujourd'hui. Je pense que ce calcul de tout miser sur le ferroviaire est un peu un calcul de dupe parce qu'on n'y arrivera jamais.

Or, si ça ne se fait pas par train, ça se fera par camion. Je vous rappelle qu'aujourd'hui, il y a eu un accident grave de camions sur l'autoroute A55 entre un camion de produits chimiques et un autre. L'autoroute était bloquée encore jusqu'à 18 heures, avec des fluides partout sur la chaussée.

Imaginez-vous, si on augmente le nombre de camions de produits chimiques, ce qu'il va se passer un jour ou l'autre, quand deux camions chimiques se rentreront dedans. Je vous laisse simplement imaginer le résultat.

Donc à notre avis, ce projet, il est intéressant, mais il n'est pas vraiment intéressant en termes de décarbonation. Il est intéressant en termes d'importation d'une molécule fabriquée ailleurs. C'est un projet industriel, un projet économique, mais pas vraiment un projet de décarbonation. Alors qu'il se fasse ou pas, peut-être, mais à mon avis, on ne peut pas le mettre dans le lot de la décarbonation.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Merci pour toutes ces questions très intéressantes.

Je vais essayer de répondre à toutes, vous m'arrêterez si j'en rate une.

L'ammoniac est toxique oui, on ne s'en est jamais caché.

On en a discuté lors des ateliers, notamment de sécurité industrielle, d'impacts environnementaux. Oui, l'ammoniac est un produit toxique. Néanmoins, ça fait plus d'un siècle qu'on manipule l'ammoniac.

On commence quand même à bien le connaître et à avoir mis en place tous les procédés industriels qui permettent de le manipuler en sécurité. Notamment avec les équipes d'Elengy dont je vous rappelle encore une fois le sérieux, prouvé depuis plus de 50 ans maintenant.

Sur la reconversion en hydrogène de l'ammoniac importé, fabriqué à partir d'hydrogène, je suis d'accord, présenté comme ça, on a l'impression un peu de marcher sur la tête. Encore une fois, notre terminal ne distribuera pas d'hydrogène. Notre terminal distribuera de l'ammoniac.

C'est le choix que nous avons résolument fait. Nous laisserons le marché décider ce qu'il veut faire de cet ammoniac bas-carbone. Nos concurrents en Europe communiquent plutôt sur des terminaux ammoniacs avec craquage d'hydrogène.

Nous n'avons pas fait ce choix parce que nous pensons que cet ammoniac bas-carbone va déjà aller décarboner l'ammoniac gris et les usages existants de l'ammoniac. C'est là que ça fait du sens, remplacer une molécule d'ammoniac gris pour faire des engrais, par une molécule d'ammoniac bas-carbone permet de réduire les émissions de CO₂ de 2 tonnes.

Alors, l'industriel ne sera pas obligé de le faire. Il aura le choix. L'industriel qui aura besoin d'hydrogène bas-carbone, il cherchera la meilleure solution de son point de vue, notamment économiquement.

Et si, pour des raisons qui peuvent nous échapper aujourd'hui, cette meilleure solution économique était d'aller reconverter de l'ammoniac bas-carbone importée, et bien, c'est qu'il y trouve son compte au final. Mais, encore une fois, notre projet laissera les usages décider.

Oui, l'ammoniac est utilisée à 80% pour faire des engrais azotés aujourd'hui. C'est un fait. Notre agriculture repose sur un modèle qui consomme beaucoup d'engrais.

On peut avoir des positions sur ce sujet. Nous consommons aujourd'hui beaucoup d'engrais azotés pour augmenter les rendements, pour nourrir la population, et nous continuerons à en consommer. Ce n'est pas du jour au lendemain que nous allons diviser par 10 notre consommation d'engrais. Ce que cet ammoniac bas-carbone va permettre de faire, c'est d'aller remplacer l'ammoniac gris qui est utilisé aujourd'hui pour faire ces engrais.

Il va aller décarboner la production d'engrais, mais il ne va pas aller la stimuler. Ce n'est pas notre projet qui va faire qu'on va synthétiser plus d'engrais aujourd'hui. On va les remplacer. Il est même prévu dans la trajectoire française que la production d'engrais soit en légère décroissance, dans la plupart des scénarios que l'on voit. Et on ne va pas stimuler cette demande. On va remplacer les engrais existants dont la production émet fortement du CO2 aujourd'hui.

Sur le traçage et la certification. Il y aura des certifications avec des contrôles. Aujourd'hui, les quelques projets de production d'hydrogène bas-carbone avec production d'ammoniac qui se montent mettent au cœur de leur projet cette compatibilité avec les normes européennes. Notamment le fait, par exemple, que leur processus de production de l'ammoniac à partir d'hydrogène tourne à partir d'électricité renouvelable, avec les éoliennes, les panneaux solaires, qui servent aussi à faire l'électrolyse de l'eau.

Dans le calcul au plus juste de l'empreinte carbone de la synthèse de cet ammoniac, on parle souvent de la brique de transport et du fait que le transport par bateau générerait beaucoup de CO2. Non, c'est faux.

Rapporté à la tonne d'ammoniac transportée, cette brique de transport par bateau est marginale dans l'empreinte carbone de l'ammoniac.

Au sujet du fret ferroviaire. Un train tous les 5 jours, vous l'avez dit, franchement, je ne trouve pas que ça fasse beaucoup. On n'est pas en train de parler de 10 trains par jour.

Un train tous les 5 jours, j'espère, j'ose espérer, que notre réseau ferroviaire pourra le supporter. Surtout, l'ammoniac est aujourd'hui déjà transporté par le train dans notre pays. Les consommateurs d'ammoniac dans la zone de Fos et dans le quart sud-est de la France s'approvisionnent en train en camions citernes depuis Anvers en Belgique et Rotterdam aux Pays-Bas.

Demain, ils s'approvisionneront plutôt en train depuis notre terminal. C'est la même chose pour les camions. Des camions citernes d'ammoniac circulent sur toutes les routes de France et de Navarre aujourd'hui.

Nous remplacerons finalement ces camions d'ammoniac. Nous n'allons pas ajouter des volumes d'ammoniac sur la route puisque nous allons remplacer l'ammoniac gris par cet ammoniac bas-carbone. D'un point de vue global, il y aura autant de camions d'ammoniac sur la route qu'il y en a aujourd'hui.

Vous dites que ce ne serait pas un projet de décarbonation. Si, le projet Medhyterra est un projet de décarbonation.

Je vous ai donné quelques chiffres la dernière fois. Une tonne d'ammoniac bas-carbone, c'est plus de 2 tonnes de CO2 évité par rapport à une tonne d'ammoniac gris qui est produite à partir d'hydrogène gris qui est lui-même produit à partir de vaporeformage du méthane. Les 200 000 tonnes par an d'ammoniac bas-carbone du projet Medhyterra, multipliées par 2,5 tonnes de CO2 évitées, représentent 500 000 tonnes de CO2 évitées par an.

Kasia CZORA, 2concert : Merci Sébastien. Monsieur Meunier.

Romuald MEUNIER : Merci encore. Je voulais revenir sur deux points. Notamment à la lecture des comptes-rendus des réunions précédentes sur l'utilisation de l'eau de mer et les rejets.

Votre réponse est assez floue dans le sens où il faut traiter ces rejets d'eau. On sait que sur Cavaou, vous utilisez un nouveau processus à base de biopolymère. Nous en avons parlé pendant de longues années avec vous.

Votre réponse ne nous indique pas si, à Tonkin, vous l'utilisez actuellement. Je n'ai plus en mémoire. Et si vous l'utiliserez pour le réchauffement de l'ammoniac.

Il faudrait nous apporter une précision à ce sujet-là. Et puis, l'autre point que j'aimerais soulever, c'est sur le périmètre du risque technologique. Nous souhaitons que le risque technologique induit par cette nouvelle installation soit circonscrit à l'intérieur du périmètre de la propriété d'Elengy et ne déborde pas à l'extérieur.

Or, il semblerait que, d'après les réponses que vous avez données, il soit possible que vous débordiez de votre site. Nous souhaitons que votre projet reste à l'intérieur de votre propriété.

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy : Moi, je prends la première, sur le traitement de l'eau qui sert à réchauffer notre ammoniac qui arrive liquide à moins 33 degrés. On est loin des moins 162 degrés du gaz naturel liquéfié.

Néanmoins, on a besoin d'eau de mer pour réchauffer cet ammoniac. Elle circule dans des installations chez nous et on a besoin de la traiter pour éviter la prolifération de mollusques, entre autres.

Le traitement habituel, c'est de la javel. Ce n'est pas exactement javel, le bon terme. Mais c'est le traitement qui est utilisé par beaucoup d'industriels de la zone.

On a volontairement voulu développer cette station d'utilisation de biopolymère pour remplacer la javel sur Cavaou, ce qui est une innovation.

Je pense que c'était la première installation industrielle de ce type-là à utiliser les biopolymères et qui a fonctionné à plein en 22-23. Nous avons eu quelques déconvenues fin 2023 donc nous sommes en train de nous remettre en ordre de marche pour pouvoir faire fonctionner l'installation correctement sur toute l'année 2025 et faire un véritable bilan de cette utilisation des biopolymères.

Donc, je ne peux pas vous garantir aujourd'hui qu'on utilisera cette même technologie pour l'ammoniac. J'adorerais vous promettre que oui, mais nous voulons d'abord être sûrs que ça fonctionne bien.

Un des atouts du projet, c'est que l'on réutilise des zones déjà artificialisées, des équipements déjà construits. Donc, typiquement, sur les pomperies eau de mer, nous réutiliserons un sixième des pomperies existantes du site du Tonkin.

On a parlé du traitement de l'eau qui a un impact non négligeable. On rend aussi de l'eau qui est un petit peu plus froide que ce que l'on pompe de notre côté, mais le delta de température sera nettement moins élevé que pour le GNL, du fait de la différence de température de liquéfaction.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Concernant les risques technologiques, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, nous sommes très en amont du projet. L'étude de dangers sera faite au moment du dossier d'autorisation. Nous plaçons la sécurité industrielle au cœur du projet Medhyterra. J'espère que nous avons convaincu, en tout cas. Nous discutons de la sécurité industrielle depuis plusieurs mois déjà, même avant de préparer ce dossier d'autorisation, avec les autorités compétentes et notamment la DREAL qui est venue lors des ateliers.

Le respect de la réglementation, c'est au cœur de notre projet. Maintenant, à ce stade, nous n'avons pas de réponse définitive concernant les cercles de danger et mais il est évident que nous ferons notre maximum pour qu'ils ne dégradent pas nos cercles existants.

François LALANDE : François Lalande, association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos-sur-Mer, Vélo Club Fosséen et citoyen de Fos-sur-Mer. Sur le projet, moi, je n'ai pas grand-chose à dire. C'est un projet qui, à mon avis, va dans le bon sens.

On a besoin de remplacer l'ammoniac gris par de l'ammoniac plus vert. On a besoin de décarboner la zone, donc besoin d'hydrogène. Vous utilisez un site qui est déjà anthropisé et je ne vois d'impacts particuliers qui ajouteraient des difficultés.

Après, on va avoir un peu plus de difficultés quand on va regarder ce qui se passe avec Rhône Énergies, parce qu'on va avoir des stockages importants à proximité et

là, je suppose qu'on n'a pas les réponses à l'heure actuelle puisque ça se fait toujours au moment des études de danger, mais il faudra effectivement qu'on soit relativement vigilants et qu'on regarde bien quand on aura les résultats des études de dangers.

D'un autre côté, je sais qu'Elengy a l'habitude de travailler avec des matières dangereuses et vous avez quand même 50 ans, peut-être même un peu plus, d'exploitation du GNL et je suppose que vous saurez faire.

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Merci monsieur. Pas de réaction particulière.

Si, Rhône Energies, c'est autre chose. Nous, c'est Rhône décarbonation. Comme Christophe l'a dit tout à l'heure, les deux projets ont des niveaux de maturité différents, des partenaires différents aussi.

Pour l'instant, ils vivent leur vie mais à un moment, nous nous poserons la question des impacts cumulés des projets et de l'impact du projet ammoniac sur le projet CO2, et réciproquement.

Romuald MEUNIER : Une question concernant le produit et le risque d'incident industriel majeur, bien sûr non souhaité, mais qui peut toujours arriver, l'histoire nous l'a montré.

J'ai compris de votre présentation initiale que Trammo était le propriétaire de la molécule de A à Z jusqu'au client final. Donc, en cas d'incident ou d'accident majeur, comment se répartissent les responsabilités entre Elengy et Trammo ?

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy : C'est ce qu'on fait déjà avec le gaz naturel liquéfié aujourd'hui, à mon avis, la réponse est la même.

En cas d'incident, c'est nous qui manipulons les molécules, donc, ce sera à nous d'en assumer les conséquences sur le terminal.

Si la question, c'est une fois que le train est parti du terminal de Fos Tonkin et arrive chez le client final, à Lyon par exemple, là, ce sera entre le transporteur de Trammo et le client final que ça se passera.

Nous, on ne sera pas responsable de ce qui pourra se passer au moment du déchargement de la citerne sur le site du client final.

Didier MORICE : Tout bêtement, en tant qu'habitant de Fos, s'il y a un incident majeur d'ammoniac. On se respire tous de l'ammoniac. On ne le souhaite pas, bien évidemment, et on vous fait confiance pour que ça n'arrive pas. Malheureusement, l'histoire nous a montré que c'est déjà arrivé ailleurs sur d'autres produits. C'est qui le responsable dans ce cas-là ?

Sébastien ROUSSEL, Directeur du projet Medhyterra : Effectivement, vous l'avez dit, ce sont d'autres produits, les incidents majeurs auxquels vous faites référence, peut-être Beyrouth ou autre.

Ce sont souvent des dérivés solides, explosifs de l'ammoniac.

Christophe THIL, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy : Sur le terminal, encore une fois, c'est la responsabilité d'Elengy, vous savez à quelle porte frapper.

Kasia CZORA, 2concert : Pas d'autres questions ? Est-ce qu'en ligne, il y a des personnes qui souhaitent prendre la parole ? Non, a priori.

Je propose de donner la parole à Madame Larrue pour présenter. Madame Vastel, si vous souhaitez intervenir, faites-nous signe.

Corinne LARRUE, garante de la CNDP : Je pense que Ginette Vastel prendra la parole après moi. Elle s'excuse, c'est vraiment en dehors de sa volonté. Elle avait pensé être là parmi nous et je pense qu'elle suit ce débat avec intérêt, comme moi, et à distance.

Je ne vais pas trop vous parler des premiers enseignements, mais bien de notre travail.

Comme les autres fois, je vous ai expliqué un peu notre rôle qui est un rôle de garant. Un rôle un petit peu à côté, avec une vision extérieure.

En plus, comme il s'agit d'une concertation volontaire, on est dans le registre de la proposition, de la recommandation, du conseil. On a surtout un rôle d'accompagnement de ce travail.

Je vais vous parler de ce que l'on va faire maintenant, c'est-à-dire la rédaction de notre bilan de la concertation.

La rédaction du bilan de la concertation: Quatre grandes parties

1- Décrire la manière dont les garantes ont préparé leur mission et les conditions dans lesquelles elle s'est déroulée

- Restitution de l'enquête préalable
- Rappel relations avec maître d'ouvrage et AMO durant la concertation
- Point sur la coordination des concertations

2- Analyser le dispositif participatif

- Peu de participation sauf soirée thématique
- Peu de questions sur le site
- Choix des modalités questionné (Webinaire)

33

Je vous en rappelle les quatre grandes parties et je vais vous dire un peu où est-ce nous en sommes de notre réflexion.

On s'est concertée avec Ginette Vastel. Je parle en nos deux noms.

Ces quatre grandes parties nous sont imposées par la CNDP. On a un format que l'on doit respecter.

Au-delà de décrire le projet, on devra vous faire aussi une synthèse bien lisible et accessible et bien résumée de façon à ce qu'on puisse avoir une vision claire et rapide de cette concertation.

Le premier point qu'on doit faire, c'est de décrire la manière dont on a préparé notre mission et les conditions dans lesquelles elle s'est déroulée. On a vu un certain nombre d'entre vous dans ce que l'on a appelé notre enquête préalable, dont les uns et les autres ont pu parfois faire référence au cours du débat.

C'est à ce moment-là qu'on restitue notre travail préalable. On va aussi décrire les relations en toute transparence qu'on a eues avec le maître d'ouvrage et son assistance à maîtrise d'ouvrage. D'une manière générale, les relations ont été plutôt « faciles ».

On a eu le sentiment d'avoir été écoutées, notamment sur le dossier de concertation où on avait de but en blanc fait un certain nombre, et un grand nombre de remarques pour que le dossier vous soit accessible, c'est-à-dire compréhensible.

Ce n'est pas facile quand on est la tête dans le guidon de l'ammoniac et de la sécurité industrielle d'avoir un discours qui soit accessible pour tout un chacun.

C'est vraiment le point sur lequel nous nous sommes concentrées et nous avons eu le sentiment d'être écoutées tout au long de nos relations avec le maître d'ouvrage et son assistance.

Le point d'attention que nous avait donné la CNDP, parce qu'on a eu une lettre de mission que vous trouvez sur le site de la concertation, c'était effectivement ce point de coordination avec les autres concertations existantes. Donc, il y a ici un garant qui m'écoute attentivement, parce qu'il sera à ma place dans quelques temps.

Surtout, je pense, notamment par rapport aux remarques qui ont été dites ce soir, que compte tenu du décalage, et c'est peut-être un conseil que je fais aujourd'hui à l'oral et de manière improvisée, mais du fait du décalage, entre Rhône CO2 et Medhyterra, je pense que la coordination, elle devra se faire à l'intérieur de Rhône CO2 pour tenir compte de la concertation Medhyterra qui aura déjà été faite.

Je pense que ça va être plus facile et je pense que c'est un point d'attention, n'est-ce pas cher collègue, que je vous conseille de façon à ce que cette coordination, ces éléments un peu imbriqués, puissent être pris en compte au moment de cette nouvelle concertation.

Le deuxième point que l'on doit produire, c'est une analyse du dispositif participatif.

J'ai écrit ce matin un premier point qui était « peu de participation sauf soirée thématique », ce qui ne veut pas dire désaffection.

Ce que je voulais dire, et on l'a vu encore ce soir, les questions existent, il y a de l'intérêt pour ce projet, mais pas forcément de grandes questions ou de grandes oppositions. On l'a réentendu ce soir et c'est un élément important.

Il me semble que l'on peut dire que cette concertation est montée en puissance progressivement et que l'ensemble des informations qui ont été amenées tout au long de la concertation ont permis ce soir une richesse de questions qu'on avait déjà eues dans la soirée thématique préalable mais qui du coup, là, est collective.

Cela montre que la concertation, ce n'est pas une seule réunion mais c'est bien un temps de travail, d'acculturation à un nouveau projet, tant du côté des maîtres d'ouvrage, que du côté des parties prenantes. Il me semble que c'est un point qu'il faut retenir, même s'il y a eu peu de participations, au sens de peu de questions sur le site, on a généralement beaucoup plus de questions qu'il n'en est posé, mais ce n'est pas lié à une désaffection, loin de là.

On sent un intérêt notamment au moment de la soirée thématique, il y a eu une réelle mise en question, débat à chacune des tables, chacun était vraiment concerné. Je crois que l'on peut qualifier le débat comme un débat qui n'a pas forcément été compliqué ; il faut aussi s'en réjouir car ça ne se traduit pas par un faible intérêt, loin de là. Et je ne reviendrai pas sur la question du webinaire, dont on a déjà parlé, qui me semble un point effectivement à revoir.

Le troisième temps, c'est la restitution de tous les arguments qui ont été échangés pendant la concertation. Ça c'est le gros job qu'on a à faire, qu'on a déjà commencé

parce qu'il doit être exhaustif, c'est à dire à partir des notes que l'on a prises, à partir des comptes-rendus, on doit de manière exhaustive identifier les questions qui ont été posées, les réponses qui ont été apportées, les réponses qui n'ont pas été amenées et qui devront faire l'objet de recommandations par la suite.

Lundi 18 novembre 2024

La rédaction du bilan de la concertation: Quatre grandes parties

3- Restituer tous les arguments échangés pendant la concertation en indiquant les éventuels points de convergence ou au contraire les points les plus controversés, et faire l'inventaire des questions restées sans réponses et des propositions à étudier :

=> **Travail en cours; quelques points saillants en première analyse**

Opportunité :

- Accord sur projet
- Mais question sur contribution réelle à décarbonation

Sécurité industrielle :

- Une crainte vis-à-vis de l'ammoniac mais une base de confiance vis-à-vis d'Elengy.
- Des questionnements vis-à-vis des incidences sur le PPRT (question de nouvelles Servitudes d'utilité publique qui pèseraient sur usages de l'espace)

Impacts environnementaux :

- Sur le cadre de vie et santé (maladies récurrentes sur le territoire)
- Sur les émissions de gaz à effets de serre : question sur le bilan carbone de l'importation de NH3 ;

Infrastructures:

- Capacité des infrastructures de transport routier à supporter nouvelles activités

34

Tout ce travail est en cours, on l'a déjà commencé avec Madame Vastel, mais il va être fait pendant tout le mois à venir et en prenant en compte l'ensemble de la concertation, donc jusqu'au 24 novembre.

Juste quelques petits points qui nous semblent saillants en première analyse, qui nous ont marqué en tout cas, ce sont des choses qui ont déjà été dites mais c'est plutôt nous ce qui nous a marqué dans cette concertation. En termes d'opportunité, c'est effectivement plutôt un accord sur le projet qui est encore ressorti ce soir mais une question sur sa contribution à la décarbonation.

C'est vraiment une mise en question qu'on a revue de manière régulière en termes de sécurité industrielle, là encore ça a été redit ce soir, une crainte vis-à-vis de l'ammoniac, tout un chacun sait que l'ammoniac c'est dangereux.

Mais une base de confiance, c'est comme ça qu'on a pu le libeller, vis-à-vis d'Elengy qui est une entreprise qui existe sur le territoire depuis longtemps, mais des questionnements vis-à-vis des incidences sur le PPRT, là encore on a revu ça ce soir. J'ai écrit ça ce matin donc ça a l'air de caler avec ce qui a été dit aujourd'hui.

Ce qui nous a aussi marqué ce sont les impacts environnementaux, avec l'impact de cette activité industrielle supplémentaire, qui reste quand même quelque chose de nouveau pour le cadre de vie et la santé des habitants, c'est quelque chose qui est revenu régulièrement, notamment sur le marché, quand on est allé voir la population, beaucoup nous ont fait part d'une crainte par rapport à leur santé pas forcément vis-

à-vis de ce projet là, mais c'est quand même une activité industrielle supplémentaire avec l'idée que c'est encore une, et qu'on a déjà un problème de maladies récurrentes sur le territoire.

C'est ce qui est dit. Je ne sais pas si c'est vrai pour le coup, mais c'est ce qui nous a été rapporté.

Et puis la question du bilan global des gaz à effet de serre qui ont été aussi de nouveau rapportés aujourd'hui et bien entendu la question des infrastructures et des capacités des infrastructures notamment routières, mais aussi ferroviaires, à supporter cette activité.

Le quatrième point ensuite qui découlera de l'analyse du 1, du 2 et du 3, et donc on va y travailler par la suite.

Lundi 18 novembre 2024

La rédaction du bilan de la concertation: Quatre grandes parties

4- Formuler des recommandations sur la nature, les délais ou les ressources nécessaires pour répondre aux questions et étudier les propositions en suspens ; et plus largement sur la manière dont le continuum du droit à l'information et à la participation doit être assuré au delà de la procédure.

=> A venir pour le 24/12

35

Pour finir, je voudrais vous remercier vraiment de votre implication, de votre intérêt parce que moi j'ai beaucoup appris, et Ginette aussi je pense, même si elle connaissait déjà le territoire et que moi je ne le connaissais pas, ou peu en tout cas.

J'ai beaucoup appris sur ce territoire et sur le lien que ses habitants développaient par rapport à leur territoire. J'avais une idée a priori sur ce territoire qui était un territoire industriel et en fait, en vous écoutant et en suivant cette concertation, je pense que ce qui ressort c'est que, certes, c'est un territoire industriel mais c'est surtout un territoire de vie et que donc il faut prendre en compte ce territoire de vie, d'où l'importance de votre parole.

Ginette VASTEL, garante de la CNDP : Bonjour à tous, je suis désolée de ne pas être avec vous ce soir.

Je reprendrais simplement ce que j'ai entendu ce soir. Vous posez la question parfois de savoir à quoi ça sert la concertation, et je trouve que dans les questions qui ont été posées ce soir, on a la réponse.

Les questions portent sur le sujet bien évidemment le projet Medhyterra, puisque c'est quand même l'objet de la concertation, mais à l'intérieur de vos questions, il y a un élargissement sur ce sujet et notamment sur la décarbonation et sur comment on va certifier que le projet est vraiment décarboné notamment l'ammoniac bas-carbone.

Parce que la certification c'est pas forcément si simple. Il y a des cahiers de certification mais ça ne répond pas toujours, donc c'est très important.

Après vous avez soulevé aussi la question particulière du projet puisque il y a un produit qui est fabriqué dans un endroit qui appartient à une société ensuite Elengy stocke, et vous avez posé la question de la responsabilité. C'est vrai que c'est pas courant quand même d'avoir une responsabilité partagée, avec un produit qui certes est utilisé depuis très longtemps, mais demeure un produit quand même dangereux et avec des conséquences quand même gravissimes. Donc la responsabilité c'est un élément important.

Et puis vous avez soulevé aussi la question du transport ferroviaire. C'est vrai qu'il y a quand même beaucoup de questions autour du transport ferroviaire.

Voilà, moi je trouve que c'est extrêmement important qu'un projet ne soit pas figé puisqu'on est en concertation préalable. À travers les questions que vous avez posées, on voit d'autres questions ensuite qui vont un petit peu au-delà du projet, et puis certaines questions liées au projet pour lesquelles il faudra des réponses peut-être un peu plus larges. Je n'en dirais pas plus, j'étais en complet accord évidemment avec la présentation de Corinne.

Kasia CZORA, 2concert : Merci Madame Vastel, merci Madame Larue. Passons très vite sur les prochaines étapes.

Prochaines étapes



37

Le bilan des garantes, le 24 décembre au plus tard. La réponse du porteur du projet, le rapport du maître d'ouvrage le 24 février 2025 au plus tard.

Et donc, si tout se passe bien, enquête publique sur le projet au second semestre 2025.

Je vous remercie pour votre participation et pour terminer je donne la parole à Christophe Thill, Directeur stratégie, développement et commercialisation.

Christophe Thill, Directeur stratégie, développement et commercialisation, Elengy :
Merci Monsieur le Maire d'être venu à votre 300ème réunion publique. Merci à nos partenaires sur les différents projets au GPMM d'être présents.

Vous l'avez dit Monsieur, il faut être courageux pour le faire. Objectivement, c'était assez simple pour nous. Il faut être courageux aussi pour lire la documentation qu'on vous donne, s'intéresser vraiment au sujet.

Ce que l'on a ressenti dans toutes vos questions, c'est que vous cherchez à comprendre, vous cherchez à analyser les documents que l'on a produit, à demander des réponses. Et nous, ça nous fait du bien. Je pense que ça nous permet de mûrir sur le projet et donc on le vit très positivement.

Chez Elengy, on est convaincus que les projets industriels se font justement par ce dialogue, dans cette concertation.

C'est pour ça qu'on l'a voulu cette concertation et on ne le regrette vraiment pas. Nous avons pu mieux comprendre vos attentes, et on va ajuster notre projet qui n'est pas décidé encore, je le répète, pour justement tenir compte de la concertation. Je

n'ai aucun regret sur l'idée d'avoir fait cette concertation volontaire et je peux aussi vous garantir que vous avez été entendus.

Vous l'avez dit plusieurs fois Corinne, vous avez été plutôt écouté mais aussi entendu. On va tenir compte de tout ça et on vous en fera des retours, dans un format qui est encore à définir.

Je voudrais revenir quelques instants sur la visite ministérielle de la semaine dernière. Je crois que ça a bien illustré la dynamique de cette zone, cette dynamique de transformation majeure. Cela a aussi permis de pointer du doigt les sujets difficiles. Monsieur le Maire l'a fait, Madame Campagnola Savon l'a fait également. C'était un échange franc, direct, sans tabou, un peu comme les échanges qu'on a eu ici.

Je retiens aussi que c'est un des sites d'Elengy qui a été choisi pour cette visite, et je veux croire que c'est une marque de confiance dans notre action, et que ce n'est pas simplement le fruit du hasard.

En tout cas, nous on a été très honorés de les recevoir sur notre site et l'on croit que c'est un appui pour nos projets.

Sur la concertation, moi je retiens trois points essentiels. Le premier a été sur toutes les bouches aujourd'hui, c'est le risque industriel. Vous avez dit à plusieurs reprises, « j'ai rien contre ce projet, mais » et ce sont les « mais » qui nous intéressaient. C'est cela que nous sommes venus chercher.

Donc, soyez sûr que nous allons prendre en compte ces retours. Vous pouvez compter sur notre engagement pour que l'on limite le risque au maximum. Je ne vous ferai pas le coup du zéro risque. Ce n'est pas vrai, on va manipuler une molécule qui est toxique, qui peut être létale. Simplement, on va tout faire pour éviter l'accident et s'il y a accident réduire les conséquences. Voilà ce sur quoi l'on va travailler et vous pourrez le vérifier dans l'étude de dangers qui sera jointe à notre dossier de demande d'autorisation qui sera remis en fin d'année prochaine.

Le deuxième point, qui est peut-être un petit peu moins ressorti aujourd'hui, c'est le sujet de la logistique et des transports pour évacuer cet ammoniac. On vous l'a dit, un trafic limité à une quinzaine de citernes par jour et c'est néanmoins 15 citernes en plus, dans une zone qui est déjà saturée. Là, je voudrais mettre en avant le fait que l'on veut absolument développer le raccordement rail. Sébastien l'a dit, ce projet ne se fera pas sans le raccordement rail. On le réaffirme aujourd'hui.

Le troisième point, c'est le souhait de poursuivre ce dialogue franc et direct. On n'a pas encore défini les modalités exactes pour continuer avec vous, mais on ne veut pas arrêter ces échanges. C'est l'avantage, quand on a deux sites en exploitation à Fos, c'est que vous savez à quelle porte frapper. Arnaud a des cartes de visite à distribuer, nous on veut continuer ces échanges, a minima jusqu'au projet Rhône décarbonation qui sera en concertation l'année prochaine et jusqu'à la construction du site.

Nous reviendrons vers vous sans doute au moment des réponses du maître d'ouvrage sur la manière dont on veut poursuivre le dialogue avec les parties prenantes locales.

Un dernier point que je retiens de ces échanges et qui est un petit peu plus personnel, c'est la fierté des équipes qui mènent ce projet au sein d'Elengy. Je pense que les équipes d'Elengy peuvent être fières de la confiance qui leur est adressée.

Vous l'avez dit Corinne, on sent cela lors des échanges, « Il est vrai que l'ammoniac c'est dangereux, mais si c'est Elengy qui le manipule, je suis prêt à faire confiance ». Cette confiance, nous allons en être dignes et c'est pour cela que l'on va continuer les échanges avec vous dans la durée.

Et je remercie bien évidemment Mesdames les garantes, je remercie notre assistance à maîtrise d'ouvrage pour le travail accompli depuis le début et vous remercie tous, la mairie, Monsieur le Maire, le GPMM, et tous ceux qui sont venus à nos réunions. Je vous souhaite une excellente soirée, à bientôt.

elengy

Medhyterra 

Réunion publique de synthèse

Lundi 18 novembre 2024 – Fos-sur-Mer

Une société de  ENGIE

René RAIMONDI

Maire de Fos-sur-Mer



Isabelle **CAMPAGNOLA SAVON**

**Conseillère régionale,
présidente de la Commission
Entreprise Artisanat Commerce Economie Sociale
et Solidaire, Economie Circulaire**

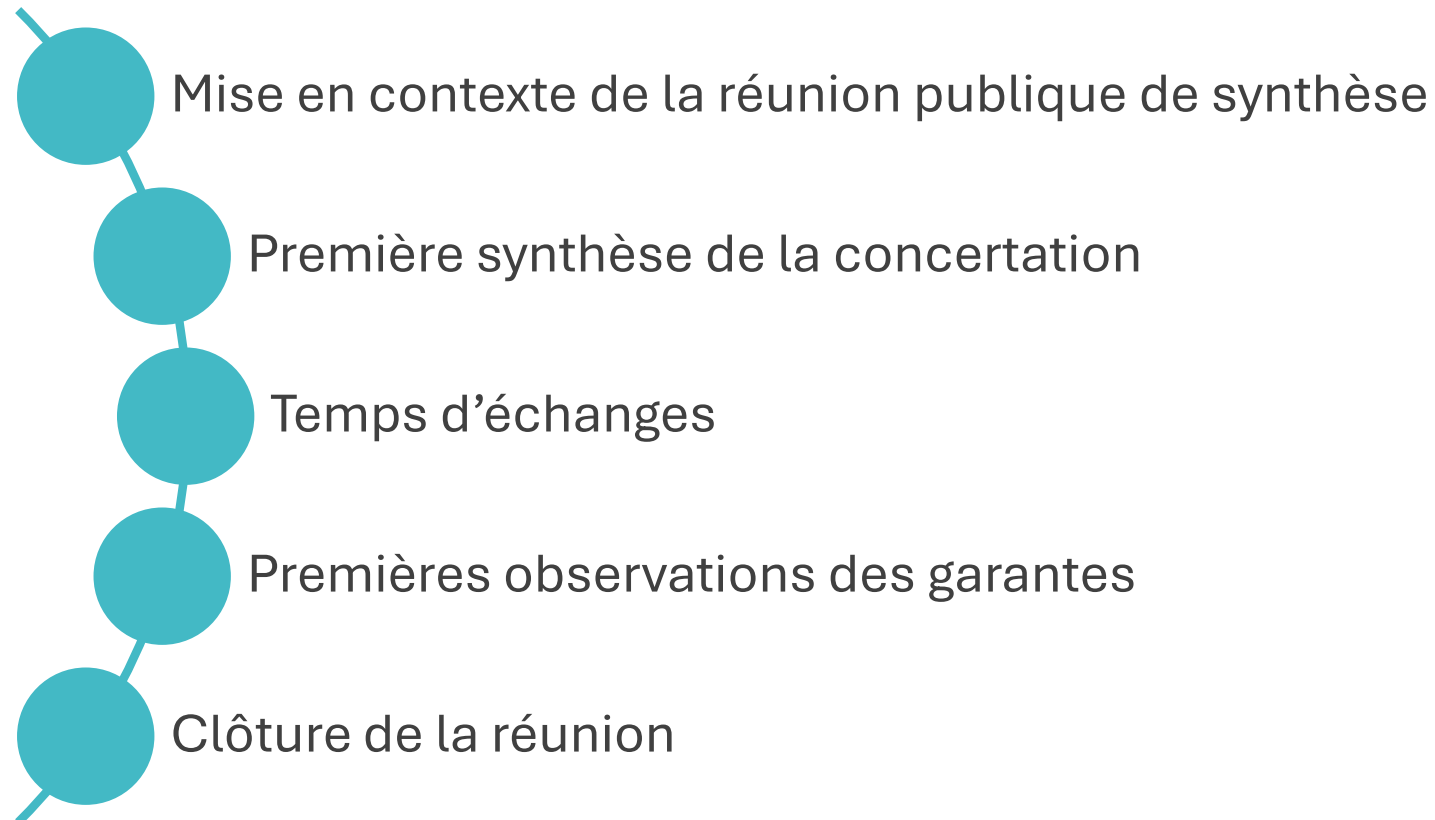


Arnaud CATOIRE

Directeur des terminaux méthaniers de Fos-sur-Mer

elengy

Programme de la réunion



Mise en contexte de la réunion publique de synthèse

Kasia CZORA

2concert

Les outils de la concertation

Pour s'informer sur le projet et la concertation :

- Site internet : www.concertation-medhyterra.fr
- **Dossier de concertation** et sa **synthèse**
- **Flyer, affiche**

Pour participer :

- **Rubrique contributive** sur le site internet
- **Registres papier** mis à disposition dans des mairies de Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc, Martigues et Port-Saint-Louis-du-Rhône
- **Temps publics** de la concertation



CLÔTURE DE LA CONCERTATION

Dimanche 24 novembre 2024

Le projet Medhyterra



Sébastien ROUSSEL

Directeur du projet Medhyterra 

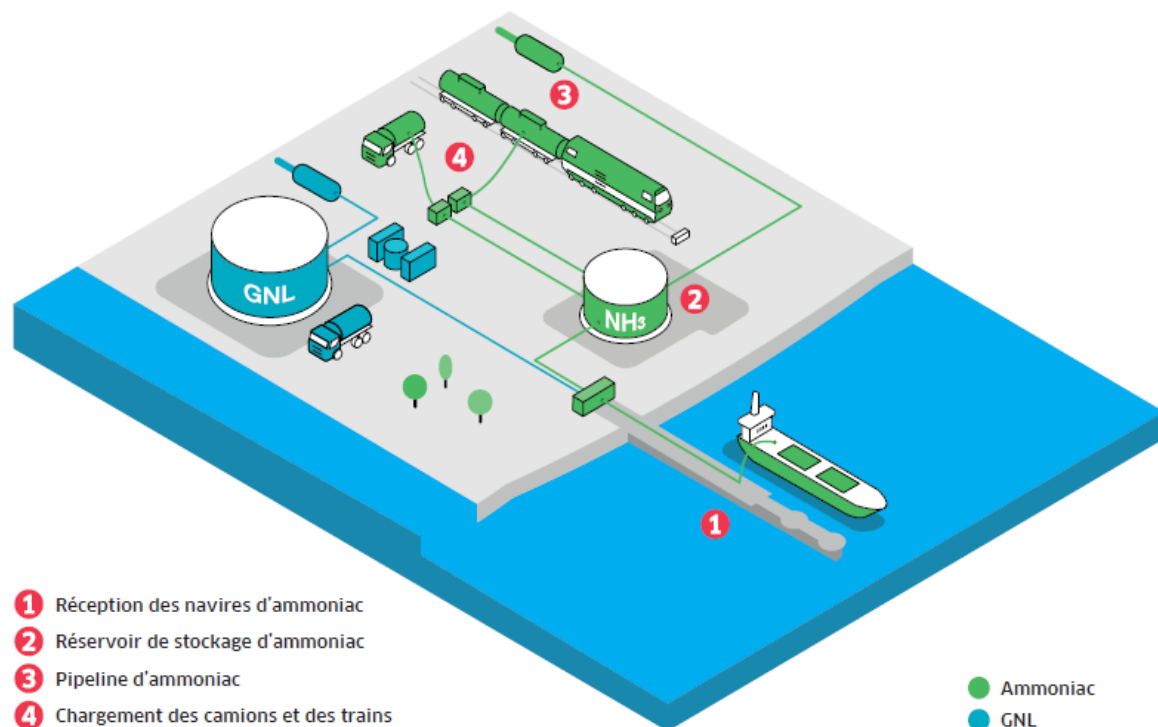
elengy

Un projet de terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone sur le terminal de Fos-Tonkin

- **Réaménagement** d'une partie du terminal, préalablement dédiée à des activités GNL, et hors d'exploitation
- **Réutilisation** d'une partie des infrastructures existantes (jetée, etc.)



Les caractéristiques du terminal d'ammoniac bas-carbone



LES MODALITÉS D'ACHEMINEMENT DE L'AMMONIAC

- 200 000 tonnes d'ammoniac bas-carbone par an (10 à 15 opérations de déchargements de navires par an)

LES MODALITÉS DE STOCKAGE DE L'AMMONIAC SUR LE TERMINAL

- Un réservoir de stockage de 30 000 m³ environ
- Une installation permettant de diluer de l'ammoniac avec de l'eau pour obtenir de l'ammoniaque

LES MODALITÉS DE DISTRIBUTION DE L'AMMONIAC

- Par train
- Par camion-citerne
- Par canalisation vers des sites industriels très proches
- Rechargement possible de navires de soutage

LES DÉBOUCHÉS COMMERCIAUX

- Partenariat avec l'entreprise



Le projet Medhyterra

Le calendrier prévisionnel



Première synthèse de la concertation

Kasia CZORA

2concert

Premier bilan chiffré

(Concertation toujours en cours)

PARTICIPANTS AUX TEMPS D'ÉCHANGE : 175

SESSION SUR LE SITE DE LA CONCERTATION : 696

VISITEURS UNIQUES DU SITE DE LA CONCERTATION : 399

NOMBRE DE CONTRIBUTIONS : 8

Premiers enseignements

LA CONCERTATION

Quelques réserves sur la prise en considération des avis sur un territoire très sollicité :

« Pas la peine d'organiser des réunions publiques, ils ont toujours réponse à tout. »

Des réflexions sur le processus de prise de décision :

« Il se fera le projet, s'il est déjà décidé. »

Le webinaire : une volonté d'inscrire le projet dans une perspective plus globale qui a suscité des avis partagés

« Ce n'est vraiment pas une solution pour faire de la concertation ces webinaires [...] Je trouve que de but en blanc d'enlever les concertations dans les salles de Fos, pour moi c'est exagéré. »

« Webinaire intéressant et instructif ce soir. Merci de vos efforts. »

Premiers enseignements

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

Des questions sur la pertinence de faire venir de l'ammoniac produit ailleurs :

« Est-ce bien d'importer des produits qui viennent d'Afrique, de loin ? »

Des interrogations liées aux autres projets développés sur le territoire :

« Le différentiel de prix avec l'hydrogène produit localement est beaucoup moins évident. »

Des demandes de précision sur la provenance de l'ammoniac et ses usages :

« Comment les promoteurs du projet comptent-ils s'assurer du caractère bas-carbone de l'ammoniac importé ? »

« Il semblerait que la région de Fos ne soit pas un gros consommateur de NH₃. »

Un accueil globalement favorable pour les solutions de décarbonation :

« C'est bien qu'on arrive à avoir des projets comme ça, je suis pour une industrie propre ! »

Premiers enseignements

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

Des avis spontanés sur l'ammoniac :

« La décarbonation de l'industrie c'est une bonne idée, mais il faut faire attention avec l'ammoniac. »

Des clarifications attendues sur les cercles de danger, le PPRT et les servitudes :

« Quel moyen vous allez déployer pour le réduire le cercle de danger ? »

« Au stade actuel des études il est relativement difficile d'évoquer la problématique de la sécurité industrielle. »

L'affirmation de la nécessité d'un équilibre sécurité-emploi :

« Il ne faut pas faire primer les enjeux financiers sur la sécurité, mais il faut des emplois. »

Un regard positif sur le porteur de projet :

« Il doit y avoir des risques avec l'ammoniac, mais là il y a du GNL, et pas de problème. »

Premiers enseignements

LES IMPACTS

Quelques questions sur les odeurs :

« Y aura-t-il des odeurs liées à l'ammoniac, et comment seront-elles gérées ? »

Le torchage, un enjeu sensible pour le territoire :

« Est-ce que la torche ce sera vraiment en cas de problème ? Car à Fos les torchages sont récurrents. »

Un recours à l'eau potable qui interroge :

« Des alternatives sont-elles envisagées pour l'approvisionnement en eau afin de limiter l'usage d'eau potable ? »

Premiers enseignements

LES IMPACTS

Des questionnements sur les rejets éventuels :

« Comment l'ammoniac est-il capté pour éviter les rejets atmosphériques ? »

Des demandes de clarification au sujet des impacts sur la biodiversité :

« Quels impacts le projet pourrait-il avoir sur la biodiversité locale ? »

Des préoccupations concernant la santé et la pollution :

« Est-ce polluant ? »

« Il y a beaucoup de cancers sur la zone. »

Premiers enseignements

LES TRANSPORTS

Des questions sur le transport routier et des propositions :

« C'est bien tout ce qui a été dit, l'ammoniac, le bas-carbone, d'accord, ok, j'admets tout ça, mais comment vont circuler tous les camions ? »

« Peut-on favoriser le transport des camions de nuit ? »

Un regard positif sur le recours au rail et des interrogations :

« Le trafic par rail est un avantage. »

« Avec les restrictions de l'Etat est-on sûr d'avoir la voie ferrée ? »

« Il suffit qu'il y ait une plante protégée et ça ne se fera pas. »

Premiers enseignements

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

La perception d'un territoire densément industrialisé :

« Il y a trop d'industries polluantes ici, il faut qu'on arrête. »

Des inquiétudes adressées aux décideurs sur la capacité du territoire à absorber tous les projets à l'étude :

« C'est inadmissible qu'on ne parle pas de l'état des routes, avant qu'il y ait les projets, avant qu'il y ait toutes ces constructions-là. »

Premiers enseignements

Les premières réponses du porteur de projet

Premiers enseignements

LES PREMIÈRES RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET

LA CONCERTATION

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

LES IMPACTS

LES TRANSPORTS

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Premiers enseignements

LES PREMIÈRES RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET

LA CONCERTATION

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

LES IMPACTS

LES TRANSPORTS

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Premiers enseignements

LES PREMIÈRES RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET

LA CONCERTATION

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

LES IMPACTS

LES TRANSPORTS

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Premiers enseignements

LES PREMIÈRES RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET

LA CONCERTATION

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

LES IMPACTS

LES TRANSPORTS

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Premiers enseignements

LES PREMIÈRES RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET

LA CONCERTATION

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

LES IMPACTS

LES TRANSPORTS

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Premiers enseignements

LES PREMIÈRES RÉPONSES DU PORTEUR DE PROJET

LA CONCERTATION

L'OPPORTUNITÉ DU PROJET

LA SÉCURITÉ INDUSTRIELLE

LES IMPACTS

LES TRANSPORTS

LA CAPACITÉ D'ACCUEIL DU TERRITOIRE

Premiers enseignements

Temps d'échange

Premiers enseignements

Les premières observations des garantes

Corinne LARRUE & Ginette VASTEL

Garantes nommées par la Commission nationale du débat public



La rédaction du bilan de la concertation: Quatre grandes parties

1- Décrire la manière dont les garantes ont préparé leur mission et les conditions dans lesquelles elle s'est déroulée

- Restitution de l'enquête préalable
- Rappel relations avec maître d'ouvrage et AMO durant la concertation
- Point sur la coordination des concertations

2- Analyser le dispositif participatif

- Peu de participation sauf soirée thématique
- Peu de questions sur le site
- Choix des modalités questionné (Webinaire)

La rédaction du bilan de la concertation: Quatre grandes parties

3- Restituer tous les arguments échangés pendant la concertation en indiquant les éventuels points de convergence ou au contraire les points les plus controversés, et faire l'inventaire des questions restées sans réponses et des propositions à étudier :

=> Travail en cours; quelques points saillants en première analyse

Opportunité :

- Accord sur projet
- Mais question sur contribution réelle à décarbonation

Sécurité industrielle :

- Une crainte vis-à-vis de l'ammoniac mais une base de confiance vis-à-vis d'Elengy
- Des questionnements vis-à-vis des incidences sur le PPRT (question de nouvelles Servitudes d'utilité publique qui pèseraient sur usages de l'espace)

Impacts environnementaux :

- Sur le cadre de vie et santé (maladies récurrentes sur le territoire)
- Sur les émissions de gaz à effets de serre : question sur le bilan carbone de l'importation de NH₃ ;

Infrastructures:

- Capacité des infrastructures de transport routier à supporter nouvelles activités

La rédaction du bilan de la concertation: Quatre grandes parties

4- Formuler des recommandations sur la nature, les délais ou les ressources nécessaires pour répondre aux questions et étudier les propositions en suspens ; et plus largement sur la manière dont le continuum du droit à l'information et à la participation doit être assuré au-delà de la procédure.

=> **A venir pour le 24/12**

Les prochaines étapes

Prochaines étapes



Christophe THIL

Directeur stratégie, développement et commercialisation

elengy

elengy

MERCI DE VOTRE PARTICIPATION

www.concertation-medhyterra.fr

Une société de  **ENGIE**