

**Verbatim de la réunion publique thématique 4 : Intégration territoriale, dans  
cadre de la concertation préalable au projet CARBON**

*Le 12 octobre 2023*

**Intervenants :**

**Laurent BELSOLA** : Maire de Port-de-Bouc

**Vincent DELCROIX et Philippe QUÉVREMONT** : Garants de la Commission nationale du débat publique ;

**Hervé MARTEL** : Président du Directoire du Grand port maritime de Marseille-Fos ;

**Sébastien FOREST** : Directeur de la Direction Régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Provence-Alpes-Côte d'Azur ;

**Gérard GAZAY** : Vice-Président de la Métropole Aix-Marseille-Provence, délégué au développement économique, au plan de relance pour les entreprises, à l'artisanat et au commerce ;

**Marie-Pierre CALLET** : Vice-Présidente, déléguée aux routes, Département des Bouches-du-Rhône ;

**Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON** : conseillère régionale, Région Sud

Régis PASSERIEUX : Sous-préfet d'Istres ;

**Émilie CHALAS** : Cheffe de projets, CARBON ;

**Ana MYLONAS et Renaud DUPUY** : 2Concert.

Le support de présentation est disponible en libre accès sur le site de la concertation : <https://www.concertation-carbon-solar.com>

**Début de la réunion : 18h10**

**Monsieur Renaud DUPUY**

Bonsoir et merci d'être là aussi nombreux ce soir, pour cette quatrième réunion publique thématique portant sur l'intégration territoriale, dans le cadre de la

concertation préalable du projet CARBON. Avant de commencer la réunion et de vous présenter son déroulé, je vais tout de suite laisser la parole au Maire de la commune qui nous accueille ce soir. Monsieur le Maire, vous avez la parole.

## **Monsieur Laurent BELSOLA**

Bonsoir à vous toutes et vous tous. Bonsoir à M. le Vice-président de la Métropole, Maire d'Aubagne qui est ici. Mme la représentante du Département, de la Région, les deux représentantes du Département qui sont présentes. Merci à vous tous et à vous toutes d'être ici.

Donc, pour nous, la commune de Port-de-Bouc, nous avons reçu déjà les entreprises qui veulent s'implanter et M. le Maire de Fos, que j'oubliais, sur le territoire de Fos. Pour nous, ce sont de bons projets qui vont vers l'avenir, puisqu'on a toujours défendu l'industrie. Et d'aller vers des industries plus propres, ce n'est qu'aller vers l'avenir et à aller de l'avant. Donc, ce sont des projets très intéressants, porteurs d'emplois. Et je crois que Marseille est le premier port de France et l'un des ports les mieux placés en méditerranée, si on veut que ce port reste compétitif et qu'il ait une place importante, on sait qu'il y a Barcelone et Gênes qui sont à l'affût à côté, on se doit de le développer, on se doit de l'aider et ça doit porter de l'emploi dans nos zones, ce qui est une très bonne chose.

Et là où j'interpelle, je le disais à mes collègues du Département et de la Métropole, et de la Région, mais l'État devrait faire une priorité nationale, parce que tout cela va se faire, on l'espère, se fera, mais il va falloir que les réseaux routiers suivent, qu'on ait les contournements, qu'on ait des quatre voies, qu'on ait un réseau du XXIe siècle et non pas du XXe siècle. Et ça, je pense que si l'État en prend en conscience, la question du financement ne devrait même pas se poser. C'est une question de stratégie nationale, de place dans la France et dans le monde, et de la place du port de Marseille dans le sud de la France, et surtout pour nous. Alors, j'espère que tous ces projets pourront se réaliser, se mettre à terme, pour le plus grand bénéfice de nos populations. Merci à vous.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Il y a beaucoup de gens qui ont suivi la concertation où l'on faisait des petits moments de présentations et des petits moments de débats. Ce soir, on va un petit peu changer. On va présenter très rapidement les enjeux et les modalités de

la concertation. Et je laisserai la parole aux garants de la Commission nationale de débat public, puisque cette concertation, mais vous le savez tous, est placée sous l'égide de la CNDP. Donc, on présentera très rapidement les enjeux de la concertation. C'est le cadre et c'est la loi qui l'impose. Je laisserai Émilie CHALAS, que vous connaissez bien aussi, présenter le projet CARBON. On aura une présentation très courte du projet avec un petit temps d'échange sur le projet.

Et après, on va passer à l'objet de la soirée : l'intégration territoriale du projet avec des intervenants de la DREAL, du port, on l'a vu, du Département, de la Région de la Métropole et de l'État. Ce soir, un peu exceptionnellement, on laissera tous les intervenants s'exprimer les uns à la suite des autres. Et après, on laissera la parole à la salle pour un débat très ouvert. Mais je pense qu'il est intéressant qu'on puisse avoir une vision un petit peu globale des propositions, des besoins de chacun, dans ce cadre-là, avant de débattre avec la salle. Et on a tout le temps de débattre, comme d'habitude. M. QUEVREMONT, vous avez la parole.

### **Monsieur Philippe QUEVREMONT**

Oui, merci. Donc, nous sommes toujours les deux garants. Nous sommes indépendants du maître d'ouvrage et des autorités locales. Et notre rôle est de veiller à l'exercice du droit, à la participation et à la formation du public. Je vais commencer mon intervention en remerciant les représentants des collectivités territoriales du port et de l'État, qui ont répondu présents pour cette réunion. Cette réunion est consacrée aux enjeux socioéconomiques induits par l'installation de CARBON, si CARBON s'installe, puisque nous sommes là pour discuter de l'opportunité. On sait bien qu'il y a de vrais enjeux, vous nous l'avez déjà dit, en matière de logement et en matière de circulation. Il aurait fallu qu'on soit complètement sourd pour ne pas l'entendre, en particulier sur la circulation. Le maître d'ouvrage ne peut pas répondre tout seul à ces enjeux-là. Et donc, nous avons pensé que le public avait besoin que ceux qui en sont responsables dans les collectivités publiques puissent venir vous écouter et puissent venir dire où ils en sont sur ces sujets-là.

Alors, comme M. DUPUY, notre animateur, vient de le dire, ça va changer un petit peu notre organisation. Les responsables des collectivités publiques sur ces deux sujets : logement, circulation, sont nombreux. C'est une organisation assez complexe des pouvoirs publics en France, et peut-être encore plus complexe ici

qu'ailleurs. Et donc, plutôt que de saucissonner des exposés, nous avons accepté, en tant que garants, que les exposés soient les uns derrière les autres. Ça va faire une quarantaine de minutes, mais vous aurez la parole, puisque de toute façon, nous souhaitons, et plus que souhaitons, nous insistons lourdement sur ce sujet, que la salle ait la parole en dialogue avec la tribune, au moins autant de temps que de temps d'exposés. Et c'est pour nous tout à fait essentiel.

Je voulais revenir tout de suite sur un point qui avait été posé depuis la salle deux fois lors des dernières réunions. C'est une demande de prolongation de la concertation et une demande d'organiser de nouvelles réunions. On vous a dit, la fois dernière, que nous la transmettions, la demande, à la Commission nationale du débat public. Ça dépend de la Commission nationale du débat public, puisque c'est la CNDP qui définit l'organisation de cette concertation. Donc, ça a été fait le lendemain matin à la première heure, et nous n'avons pas encore de réponse sur ce point. Mais dès qu'on en aura une, on vous en fera part, soit en réunion, soit par l'intermédiaire du site de la concertation. Merci beaucoup. Et bonne réunion.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Donc, on va passer plutôt directement à la présentation du projet. S'il y a des questions sur les modalités de la concertation, on vous redonnera la parole, mais c'est pour aller véritablement très rapidement au cœur du débat de la soirée. Le projet !

## **Madame Émilie CHALAS**

Bonsoir à tous. Je m'appelle Émilie CHALAS. Je suis cheffe de projet CARBON. Un certain nombre d'entre vous font les réunions successivement, donc maintenant on se reconnaît. Merci à tous ceux qui assistent pour la première fois à cette réunion de concertation sur le projet CARBON. Plutôt qu'un long discours, pardon pour ceux qui l'ont déjà vu, mais on a tout compilé dans un petit film explicatif. Et en guise de présentation du projet, je vous propose qu'on diffuse ce petit film de 4 min 15 s.

*Film : Pour répondre au défi de décarbonation de nos activités, notamment de la production de notre énergie, le solaire est d'ores et déjà une pièce décisive. Or, à l'heure actuelle, l'écrasante majorité des cellules et des panneaux photovoltaïques sont importés de l'Asie en particulier la Chine. C'est dans ce*

contexte que CARBON porte un projet industriel visant à renforcer notre indépendance stratégique en construisant en France une giga-usine avec une capacité annuelle de production de 5 GWc de cellules photovoltaïques, l'équivalent de 25 km<sup>2</sup> par an. À la clé, plus de 3 000 emplois directs et 22 millions de tonnes équivalents en CO<sub>2</sub> d'émissions évitées sur 10 ans. Le solaire sera dans 25 ans la première source de production d'énergie dans le monde et il connaît déjà depuis 20 ans une croissance phénoménale. À ce jour, l'Europe est le deuxième marché pour le photovoltaïque juste derrière la Chine. L'Europe et la France ont fait le choix du solaire pour contribuer, parmi d'autres sources d'énergie, à atteindre nos objectifs climatiques. Comme d'autres technologies vertes, le solaire est également un vecteur de réindustrialisation. CARBON a fait le choix de s'implanter en région Sud au sein de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence en raison de leur attractivité et de leur ambition écologique. La giga-usine sera implantée sur le grand port maritime de Marseille, sur la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer qui est engagée dans une vaste démarche de transition énergétique. La giga-usine serait construite sur un site de 62 hectares au cœur d'une zone à vocation industrielle ultra connectée. Les installations industrielles de CARBON permettront d'intégrer verticalement le cœur de la chaîne de valeur du photovoltaïque.

La première phase sera la production des plaquettes de silicium appelée wafer. Cette phase débute par le travail du polysilicium afin de produire des lingots monocristallins. Ces lingots sont obtenus au sein de fours sous vide à argon. La matière première est fondue dans un creuset en quartz où elle est maintenue à l'état liquide, mais à la limite de la solidification par chauffage. Elle est étirée à partir d'un germe et d'une tige en rotation lente pour en faire un lingot monocristallin d'environ 30 cm de diamètre et 5 mètres de long. Ce lingot est ensuite redécoupé en tronçons puis en briques grâce à un fil diamanté. Les briques sont polies, biseautées puis sciées en plaquettes ultrafines de 150 à 160 microns environ. La deuxième phase sera la fabrication des cellules solaires sur la base de ces plaquettes de silicium. Cette phase comporte une dizaine d'étapes successives de traitements physicochimiques : texturisation, diffusion, dépôt, traitement thermique. L'avant-dernière étape consiste en la métallisation afin de créer un circuit électrique capable de conduire les électrons. Enfin, les cellules sont testées et contrôlées. La troisième phase sera l'assemblage des modules photovoltaïques encore appelés panneaux solaires. Après l'interconnexion des cellules ou demi-cellules entre elles, le laminage permet d'assembler la

*membrane arrière étanche, le film polymère encapsulant, la plaque de cellules et le verre trempé. Le laminé est ensuite encadré au sein d'un châssis en aluminium et équipé d'une boîte de jonction. Une fois achevé, le module est testé sous lumière artificielle calibrée afin d'évaluer ses performances et de garantir sa qualité. Enfin, il est procédé à son emballage et à sa palettisation. Grâce à ce procédé industriel performant et éprouvé au sein d'installations industrielles optimisées et 100 % électriques, CARBON pourra produire en France et commercialiser à grande échelle des cellules et des panneaux compétitifs fiables, durables, haut rendement et très bas carbone dans le respect des meilleurs standards en matière sociale et environnementale et avec une garantie de traçabilité totale de la chaîne de valeur. CARBON, le photovoltaïque fabriqué en France.*

Donc, ce petit film permet d'illustrer et de résumer ce que l'on va faire à Fos-sur-Mer dans cette giga factory, dans cette giga usine, avec notamment un enjeu de calendrier. En avril 2023, nous avons saisi la Commission nationale du débat public qui a donc nommé les deux garants et qui organise cette concertation préalable. Dans cette formule, ce qu'il y a d'important, c'est de bien comprendre que c'est une concertation préalable. Ça veut dire qu'elle arrive avant la finalisation du projet, pour vérifier de l'opportunité de faire ce projet d'une part, et de vérifier l'opportunité du site qui a été retenu pour faire ce projet. Donc, nous avons avancé évidemment sur les études de faisabilité pour vérifier que ça tenait la route, globalement, pour nous : économiquement, sur l'organisation, etc. Mais on n'aura peut-être pas les réponses à toutes les questions, puisqu'on attend de valider à la fois le projet, mais aussi le site, pour ensuite rentrer dans les études complémentaires.

Donc on répond, comme dans toutes les réunions le plus que l'on peut sur ce que l'on connaît aujourd'hui de l'état du projet, mais il peut arriver, ce soir, que sur certaines questions, on vous dise : « Pour l'instant, on ne sait pas, c'est en cours d'étude. » C'est un peu frustrant, mais c'est tout l'objet d'une concertation dite préalable. Donc, semestre 2 2023, nous sommes dans cette concertation préalable. L'idée, c'est que si on valide le site et que l'on confirme ensemble l'opportunité de ce projet industriel, eh bien, nous pourrions demander les autorisations administratives début 2024, pour ensuite entrer en phase chantier, donc travaux, fin de l'année 2024 et toute l'année 2025, pour ensuite arriver,

fin 2025, à la mise en service avec ce qu'on appelle un *ramp-up*, dans les gros mots industriels, un nouvel anglicisme, pour monter en puissance toute l'année 2026, pour arriver à produire à pleine capacité fin 2026. Voilà le calendrier du projet, s'il venait à se confirmer.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci Émilie. Donc, ce que je vous propose, c'est si on a quelques questions sur le projet, pas sur la suite de la réunion. Mais s'il y a des gens qui ont des questions sur le projet ou sur la procédure bien évidemment, qu'on a présentés au départ, mais uniquement dans ce cadre-là, on prend les questions. Et sinon, après on demande à nos invités de monter sur scène pour commencer la présentation sur la question de l'intégration dans son environnement. Tout le monde attend la deuxième partie, c'est bien. Alors tout d'abord, je vais demander à M. le représentant de la DREAL et peut-être à M. MARTEL du port de venir sur scène pour la première séquence, ou à l'ensemble des invités parce qu'on va tous parler les uns après les autres, il n'y aura plus de coupure. Peut-être que l'ensemble des invités peuvent monter sur scène, à ce moment-là. Comme ça, on va enchaîner l'ensemble des interventions les unes après les autres. Je vous invite ! Bon, on va peut-être commencer comme ça. Donc première partie.

### **Madame Émilie CHALAS**

Je vous en prie, asseyez-vous.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Asseyez-vous. Première partie avec le projet CARBON, le port et la DREAL. Donc, je passe la parole à Émilie. Et à la suite de ça, sans temps de questions, on demande à nos invités de monter sur scène.

### **Madame Émilie CHALAS**

Bien. Alors, ce soir, ce qui va nous intéresser, c'est l'intégration territoriale. Dans l'intégration territoriale, on a identifié trois gros enjeux pour CARBON compte tenu du contexte dans lequel notre usine pourrait s'implanter à Fos-sur-Mer, sur la darse. Le premier enjeu, c'est l'enjeu sur le logement. On va en parler. Le deuxième enjeu, c'est évidemment la mobilité. C'est un sujet très important sur le territoire. Et enfin, un enjeu aussi sur la vie du territoire, c'est-à-dire comment CARBON compte s'intégrer dans la vie des habitants, dans la vie des associations et

comment on va fonctionner avec les élus, les autres acteurs du monde économique. Ces trois enjeux-là ont été identifiés, et on va les balayer les uns après les autres.

Sur le premier sujet : le logement. CARBON, vous le savez maintenant, et on l'a présenté dans la vidéo, prévoit de recruter 3 000 salariés. 3 000 salariés, c'est beaucoup. Tant mieux pour l'emploi, tant mieux pour un certain nombre d'habitants du secteur et du Département notamment, mais aussi plus largement de la Région. Par contre, ça pose des questions : comment on accueille ces familles ? La première chose que l'on voulait partager avec vous, c'est que notre première priorité, c'est de recruter des habitants qui sont déjà installés dans le Département et dans la Région. Il ne s'agit pas pour nous de recruter 3 000 personnes qui vont venir tout d'un coup, en trois ans, s'installer dans le Département. Notre objectif, ça n'est qu'un objectif, on va voir comment on y arrive avec les services de l'État en outre, je pense à Pôle Emploi, est de recruter la moitié de personnels qui sont déjà implantés sur le secteur, soit qui sont en recherche d'emploi, soit qui ont envie de changer de métier dans leur vie, ou soit qui sont plus éloignés de l'emploi avec un enjeu de réinsertion professionnelle dans la vie active et le rapport au travail. Et puis, 1 500 familles, c'est ce qu'on estime aujourd'hui, en l'état de nos connaissances, qui arriveraient sur le territoire. Donc, ce n'est pas 3 000 nouvelles familles ! Notre cible, c'est 1 500 familles nouvelles qui vont arriver.

Pourquoi je dis « familles » ? Parce que quand on a un salarié, généralement, il vient avec sa famille. Il y a un enjeu effectivement, de l'emploi du conjoint, de l'inscription des enfants à l'école, au club de sport, que sais-je. C'est un accompagnement global. Et c'est pour ça qu'un des premiers enjeux pour ces nouveaux arrivants, donc la moitié de nos effectifs, en tout cas c'est notre cible, je le redis, c'est un accueil exemplaire : construire une stratégie d'accueil de qualité avec les acteurs locaux. Et à ce titre, on a d'ores et déjà rencontré les services de la Métropole qui accompagnent justement tous ces nouveaux arrivants, à la fois les salariés qui arrivent pour CARBON potentiellement, mais aussi pour toutes ces familles. Donc, on a un enjeu d'accueillir correctement ces familles avec l'accompagnement pour rechercher un logement, les enjeux d'inscription à l'école. Parfois c'est en cours d'année, donc ce n'est pas toujours simple. L'inscription dans les clubs de sport aussi pour les enfants, ou les associations

culturelles. Donc l'idée, c'est vraiment d'accompagner ces familles qui arrivent avec ceux qui savent faire et qui connaissent bien le territoire. Et j'ai là encore une pensée pour la Métropole qui est engagée sur ce sujet.

Deuxièmement, on veut accueillir aussi beaucoup d'étudiants, beaucoup de stagiaires et de personnels en formation. Parce qu'une de nos cibles, en termes de recrutement, ce sont les jeunes ou les moins jeunes qui sont en reconversion professionnelle, mais d'accompagner leurs formations pour venir travailler à CARBON. On en a parlé la semaine dernière, aujourd'hui il n'y a pas de filière solaire en France. Ça n'existe pas puisqu'on est la première giga factory. Par contre, on a déjà des formations qui existent, et on en a beaucoup parlé la semaine dernière. Et on va venir renforcer cette offre de formation, la compléter par des modules, créer une filière, etc., là aussi avec les acteurs compétents. Et c'est quelque chose qui est déjà commencé, avec notamment les services de la Région entre autres.

Et donc notre objectif, c'est vraiment d'accueillir ces étudiants et ces stagiaires, faire connaître l'industrie, parce qu'on a parfois une image d'Épinal de ce qu'est l'industrie, et elle a bien changé depuis le XIXe siècle. Et parfois, on est un peu enfermé dans des images de pénibilité. Alors, ça ne veut pas dire qu'il n'y en a pas dans l'industrie. Ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura pas dans CARBON, mais ça veut quand même dire que les femmes peuvent travailler sur les chaînes de production, des gens en situation de handicap peuvent travailler dans les chaînes de production. On a vraiment ce sujet d'accueil. Pour cela, on prévoit sur notre ligne pilote qui n'est pas à Fos-sur-Mer, mais qu'on espère dans le Département, 80 logements temporaires pour accueillir ces stagiaires, ces jeunes, ces étudiants, ces gens en formation, de façon à assumer aussi notre part sur ces personnels que l'on pourra potentiellement salarier à terme.

Le troisième axe, bien sûr, on en a conscience, c'est l'enjeu du chantier. Parce que pendant le chantier, on va en reparler plusieurs fois ce soir, on va avoir des ouvriers qui vont venir travailler. Donc, il y aura une partie évidemment, qui seront déjà habitants du site, mais pas seulement, parce que le chantier va être considérable. On en dira un mot tout à l'heure. Et là aussi il va falloir loger une partie de ces ouvriers. Traditionnellement, une partie est logée sur site. Mais comme là on est sur la darse et qu'il y a un enjeu de sécurité, il faudra le vérifier avec les pompiers que je remercie d'être là, est-ce qu'on peut héberger ou pas sur site, dans des

bungalows, généralement. Mais aussi, j'allais dire, de façon plus confortable, regarder l'offre de logements temporaires, et c'est aussi une démarche qui est amorcée avec la Métropole sur les enjeux de tourisme : les hôtels, les foyers logements, etc., pour accueillir ces ouvriers, à très court terme. Donc ça, c'était pour la partie logement.

Évidemment vous l'avez compris, et j'ai déjà commencé à citer un certain nombre de partenaires publics, et vous verrez, je pense tout à l'heure, on a déjà entamé des discussions avec la Région sur les enjeux de formation, avec la Métropole sur les enjeux de logement, mais aussi avec l'État sur les enjeux d'objectif de logements sociaux, par exemple. Donc tout ça, ce sont des choses partenariales qu'on est en train de travailler.

Sur la mobilité maintenant. Le deuxième axe qui est, pour nous, on l'a bien compris, et M. le garant vous le disait tout à l'heure, un enjeu majeur du territoire. Sur la mobilité, on voulait vous présenter les choses en deux temps. Le premier, c'est : quel est l'impact de CARBON ? C'est-à-dire qu'en arrivant, si CARBON était confirmé sur ce site et devait se faire, quel serait l'impact ? Et là, on voulait un peu objectiver les choses, parce qu'on a entendu beaucoup de choses et on veut poser un certain nombre de faits. Si on peut montrer la prochaine diapo, voilà. Donc, on repart sur nos 3 000 salariés. 3 000 salariés, c'est beaucoup. Et notre objectif, c'est que tout le monde ne vienne pas au travail en voiture. C'est un objectif très fort chez CARBON. La première chose que l'on voulait partager avec vous, c'est qu'il y a deux types de salariés : il y a des salariés sur la chaîne de production et des salariés administratifs. À gauche, vous avez les salariés de production, à droite, les administratifs. Les administratifs, c'est classique : du lundi au vendredi, 9 h - 17 h/18 h, à peu près, vous voyez très bien de quoi je parle. Et là, on est à peu près à 200 personnels sur les 3 000. D'accord ?

En revanche, sur la partie « salariés production industrielle », retenez bien, il n'y a pas 3 000 personnes sur le site en même temps. On a annoncé, dans le dossier de concertation, 900 personnes maximum en même temps sur le site. Aujourd'hui, en affinant les effectifs, on est même un peu en dessous. Mais on a repris les chiffres officiels de la concertation pour ne pas vous perdre. Donc on a 900 salariés sur le site. 200 qui sont du personnel administratif, lundi vendredi, 9 h - 17 h, 9 h - 18 h. 700 qui sont donc des salariés de production. La première réflexion qu'on a aussi

voulu partager avec vous, c'est que cette usine va fonctionner 7 j/7, 24 h/24. C'est une organisation en 3/8 : trois fois huit heures. Et c'est là que nos salariés de production vont être répartis dans ce qu'on appelle des « *shifts* », donc des tranches horaires différentes. On vous les a mises. Alors, évidemment, on n'est pas à la demi-heure près, on va adapter les choses au fur et à mesure. Mais pour bien vous expliquer que le gros de nos personnels, les 700 personnes qui vont venir à chaque shift travailler sur le site de Fos-sur-Mer dans la giga factory, sont réparties en trois shifts qui évitent les heures de pointe du trafic. Cette information nous semblait capitale.

Les premiers qui vont commencer la journée commencent à 4 h 30 du matin. Ce n'est pas là qu'il y a un gros sujet d'embouteillage. Les seconds vont prendre leurs services à 12 h 30. Là, il y a un peu plus de monde déjà sur les routes. On est en train de regarder si on peut décaler : soit avancer, soit reculer pour sortir du créneau du déjeuner classique, parce qu'on a vu, dans les études trafic dont on dispose à ce stade, qu'il y a quand même un peu de monde sur la route entre midi et deux, même si c'est moins que le matin entre 8 h et 9 h. Très classiquement, je pense que chacun d'entre vous le vit au quotidien. Et puis le dernier *shift* arrive à 20 h 30. Et 20 h 30, on a passé le dur de la fin de journée en termes de trafic. Donc, ces horaires décalés nous permettent d'éviter d'amener du trafic, s'il devait être routier, sur les routes au moment où c'est déjà difficile pour chacun d'entre vous sur le secteur.

Ensuite, ce n'est pas 700 personnes qui arrivent à la même heure. C'est ça qu'on essaie d'expliquer dans la petite phrase : « Croisement entrée/sortie en une heure par demi-équipe. » Alors, c'est un peu techno, mais pour vous dire que globalement, quand on commence à 12 h 30, eh bien, y a 360 personnes qui vont arriver à 12 h 30, et à 13 h, il y en a 360 qui partent, 360 autres qui arrivent. Et à 13 h 30, les 360 derniers repartent. On va étaler pendant une heure les allées et venues sur notre site. Un, pour l'impact sur le trafic routier, mais deux, sur l'impact aussi de notre trafic routier à l'intérieur du site. Donc, ça, c'est très important parce que ça permet de fluidifier les moments où on va changer de *shift* pour nos salariés. Et le dimanche, là, on passe en deux fois 12 h. Si quelqu'un est infirmière, ici, ou infirmier, on peut connaître aussi ce dispositif où là on travaille en 12 h. Les horaires, alors, c'est plus souple le week-end, il y a moins d'impacts, on le sait, seraient : 10 h - 22 h et 22 h - 10 h. Là aussi, il y a un croisement étalé sur une heure

pour nos sujets à nous de circulation à l'intérieur du site. Donc ça, ça vous permet de bien comprendre que ce n'est pas 3 000 salariés qui vont arriver en même temps à 8 h ou à 9 h du matin, et tous en voiture. On va parler ensuite des modes de déplacement, mais ça nous paraissait très important de le préciser pour ne pas se faire peur. Il y a un sujet de déplacement, mais on essaie d'y répondre correctement.

Comment CARBON va essayer de répondre à son niveau, dans ses compétences, à travers son Plan de déplacement d'entreprise à ces sujets de mobilité. D'abord, je le disais tout à l'heure, il y a une véritable ambition d'éviter que tous nos salariés viennent en voiture. Il y a ici une volonté profonde : on va faire des panneaux solaires, ce n'est pas pour que nos 3 000 salariés viennent avec leur voiture individuelle à un dans une voiture. Alors, la loi nous oblige, c'est pareil pour toutes les entreprises, à 50 % de financement des abonnements aux transports en commun. CARBON, aujourd'hui, s'engage à prendre à 100 % les abonnements de transports en commun. C'est une incitation à prendre les transports en commun.

Deuxième élément : lorsqu'on va commencer notre exploitation, en 2026, vous savez on va monter en charge toute l'année 2026. Il va y avoir des salariés qu'on va recruter en 2026, puis en 2027. Mais dès 2026, notre ambition, en attendant un certain nombre de réponses des acteurs qui ont la compétence, comme la Métropole sur les transports en commun par exemple, et bien, CARBON s'engage là aussi à éviter le tout voiture en proposant des navettes électriques privées. Nous allons organiser un tour pour aller chercher le plus possible nos salariés au moment notamment des *shifts*. C'est pour nous capital, pour éviter encore une fois qu'il y ait un salarié/une voiture sur le réseau.

Troisième élément : on voudrait aussi mettre à disposition une flotte de vélos électriques. Alors, ça a fait beaucoup rigoler dans les réunions publiques, mais nous on y croit. On y croit parce que le vélo électrique, aujourd'hui, on le sait, dans son usage, ça peut être très utile pour une distance jusqu'à 10 kilomètres. Ce n'est pas anodin ! Ça veut dire que si on habite, par exemple, à Port-de-Bouc ou à Fos, et bien, on est à un peu moins de 10 kilomètres, et donc le vélo électrique devient un enjeu. Mais le vélo électrique ne se pratique que, un, si l'employeur s'engage à fournir ce vélo électrique, ce que CARBON fait, et deux, nous attendons nous, CARBON, et on va en parler tout à l'heure, un enjeu de pistes cyclables sécurisées.

Il n'est pas envisageable pour CARBON, mais comme pour chacun d'entre vous, et ça a été une remarque qui est apparue dans les réunions précédentes, on ne va pas dire à nos salariés de venir à vélo au milieu du trafic des camions et des voitures le long par exemple de la RD 268. On sait que c'est dangereux, que ce n'est pas agréable et que ce n'est pas très encourageant à prendre le vélo. Donc l'idée, c'est d'aller chercher des pistes sécurisées en site propre, qui permettraient, grâce au vélo électrique, de faire des distances plus longues de façon sécurisée et plus agréable que sur les routes.

Deuxième élément : on sait aussi parce qu'on est lucides, et on ne se raconte pas d'histoires à nous-mêmes, qu'il y aura des salariés qui n'auront pas d'autre choix que de prendre une voiture. Ça, c'est une réalité que tout le monde peut entendre ici, parce qu'ils déposent les enfants ou qu'après ils veulent faire leurs courses, ou que sais-je encore. Peut-être pas tous les jours, mais on sait très bien que les boucles de déplacement et l'organisation du temps d'une journée et d'une famille fait que parfois on est obligé de prendre la voiture. Si nos salariés étaient contraints de prendre la voiture malgré nos offres et notre proposition, nous les accompagnerons pour décarboner leurs déplacements et offrir un parc de véhicules électriques qui pourront être rechargés sur notre site CARBON. Alors bien sûr, qui dit voitures, parce qu'il y aura peut-être des obligations pour un certain nombre de nos salariés, dit stationnement. Et notre stationnement à CARBON, aujourd'hui, alors qu'il y a 900 personnes sur le site, c'est là qu'on voit l'illustration de l'ambition de CARBON, ne sera que de 400 places. Nous ne voulons pas, c'est une politique volontariste, offrir 700 places de stationnement. Nous voulons être volontaristes avec nos salariés pour qu'on sorte du tout voiture : une personne/une voiture. Donc, c'est un parking de 400 places qui va être proposé. Évidemment, vous pouvez aisément le deviner, il sera couvert par des ombrières, ça tombe bien, couvertes de panneaux solaires, histoire de générer un peu d'énergie face à cette contrainte d'un parking qui n'est jamais très agréable.

Et enfin, bien sûr, l'aménagement de la qualité de vie au travail, mais aussi du temps de travail. Nous aurons une grosse réflexion sur un certain nombre de missions, évidemment pas toutes, et certainement pas celles de la production, là aussi on est très lucides, mais les enjeux de télétravail. Depuis la Covid, aujourd'hui, beaucoup d'entreprises s'organisent pour avoir un certain nombre d'agents en télétravail ou en télétravail partiel. Ça, c'est aussi quelque chose qu'on est tout à

fait prêt à envisager et qui est déjà dans notre politique de recrutement. De la même façon, nous envisagerons, pour la partie administrative, des enjeux d'organisation du temps de travail à quatre jours et demi, voire quatre jours. Donc là aussi, ça peut faire partie de l'allègement du trafic. Notre objectif est clair, vous l'avez compris : réduire la part modale. Alors, c'est un gros mot un eu techno, mais réduire l'usage de la voiture. On ne veut pas que nos 900 salariés sur site viennent avec 900 voitures. Ce n'est pas possible, à la fois dans l'image, à la fois dans l'intention écologique, mais aussi d'un point de vue organisation des déplacements sur le territoire. Donc notre objectif, c'est : 50 % de nos salariés doivent venir autrement qu'en voiture. C'est fondamental pour nous ! Et évidemment, lorsqu'on regarde les *shifts*, les organisations des plages, l'objectif, c'est qu'il n'y ait pas plus de 80 voitures qui entrent et qui sortent du site en même temps. C'est ambitieux, je ne vous le cache pas, mais CARBON a envie de s'en donner les moyens. Et pour ça, on a besoin de partenaires. Là, on vous présente ce sur quoi nous, on est capables de s'engager, mais on a besoin que les acteurs publics nous accompagnent, nous aident et s'engagent avec nous pour éviter ce fameux enjeu du tout voiture.

Et c'est pour ça qu'on a une slide ensuite. La présentation de la suite : nos pistes de réflexion. CARBON est d'ores et déjà en train de discuter avec l'État, les collectivités locales, le grand port, que je remercie d'être là tout un chacun, Mesdames et Messieurs, sur comment on accompagne cette démarche pour sortir du tout voiture. La première chose, c'est renforcer les lignes de transports en commun. Il y en a, aujourd'hui. Nous sommes en train de discuter avec la Métropole sur la création de lignes nouvelles de transport en commun ou de renforcement de lignes de transport en commun existantes. L'offre de RER. Évidemment là aussi, le train peut être une option très intéressante pour au moins venir jusqu'au port de Fos, par exemple ; il y a une gare au port de Fos. De la même façon, on sait que la Métropole, encore, travaille sur le renforcement de la démarche de covoiturage. Alors vous me direz, c'est toujours une voiture. Oui, mais si on est trois dans la voiture, c'est quand même un peu mieux. Ça en évite trois, ça n'en laisse plus qu'une. Donc là aussi, on est en dialogue avec la collectivité pour avancer sur ces enjeux de covoiturage.

Un autre point qui a été soulevé par un certain nombre d'acteurs du territoire, c'est l'enjeu d'une potentielle navette qui partirait justement du port de Fos, intéressant,

parce qu'il y a une gare aussi multimodale, ça peut être intéressant. Est-ce qu'on pourrait faire une navette qui part du port, qui circule dans le canal, qui est donc protégée du vent et de la houle, et qui arriverait dans la darse pour desservir notre projet CARBON, mais pourquoi pas les deux autres projets voisins H2V d'un côté, GravitHy de l'autre ? C'est quelque chose qu'on a envisagé, et on aimerait bien creuser cette piste. Alors, on nous a dit aussi que c'était un vieux serpent de mer, que c'était une idée qui avait déjà plusieurs années, et que, finalement, ça marchait peu. On a quand même envie de se reposer la question. Pourquoi ? Parce que peut-être que ce n'était pas très rentable et opportun il y a encore trois ans, mais aujourd'hui, il y a 3 000 salariés à CARBON, il y a 500 salariés, je crois, excusez-moi si je dis des bêtises, à GravitHy, 150 chez H2V, peut-être que maintenant ça vaut le coup. Donc, on serait plutôt prêts à regarder cette option. Si ça devait ne pas être efficace et qu'il faut une heure pour rejoindre en navette la darse, on évacuerait le sujet, mais on trouve que c'est une piste de réflexion à aborder. De la même façon, les pistes cyclables, je vous en parlais tout à l'heure, on y croit fort. On ne croit pas aux mélanges des flux sur la RD 268, parce qu'on sait que c'est très dangereux, et il n'est pas question qu'on ait des enjeux d'accidents ou de mise en danger. Et pour faire envie d'utiliser le vélo, au-delà de l'offre de vélos électriques, il faut des pistes agréables, sécurisées. On a vu des territoires qui se sont donné les moyens, avec les entreprises, de créer des pistes cyclables en site propre, sécurisées en dehors des axes routiers classiques.

Enfin, et oui c'est une question, parce qu'on assume ! On sait très bien que certains d'entre nos salariés devront prendre leur voiture, je le disais tout à l'heure. Alors, électriques, celles de CARBON, tant mieux pour le CO<sub>2</sub>, mais ça n'arrange pas les affaires de la circulation. Donc, le sujet, c'est aussi de dire : « Où en sont les avancements des projets routiers ? » Parce que CARBON est aussi vigilant à cela, et accompagne, et en tout cas, espère que le territoire va pouvoir se mobiliser aussi sur cette question, parce qu'il semblerait qu'on ne puisse pas rester en l'état sur les enjeux de trafic. Alors, nos études de trafic sont en cours. On a aujourd'hui, un état initial qui nous éclaire sur le trafic actuel, mais il nous reste encore à faire les projections. Parce que toutes les études, vous imaginez bien, coûtent des sous. Donc on attend de valider, après la concertation préalable, l'implantation et la confirmation du site CARBON, pour lancer un certain nombre d'études qui vont arriver ensuite. C'est un enjeu primordial aussi pour nous, et on regarde ça de près.

Ensuite, on a aussi le transport de marchandises. Transport marchandises, c'est un autre sujet. Là, on a parlé des voitures des salariés, maintenant on va parler des camions, parce qu'on sait aussi qu'il y a un sujet sur les camions. Qu'est-ce que ça veut dire CARBON en termes de flux de marchandises ? On a, avec le grand port, 490 000 tonnes de marchandises qui vont entrer et sortir de CARBON. 490 000 tonnes, ça fait, à l'année, 66 camions par jour. Ce n'est pas énorme. Pour votre information, sur la RD 268 aujourd'hui, on a 16 000 véhicules qui vont dans les deux sens : 8 000 dans un sens, 8 000 dans l'autre, à peu près. Sur ces 16 000 véhicules, 27 % sont des camions ; ça fait à peu près 4 000 camions. Nous, on en a 66. Ce n'est pas là que ça va vraiment jouer. Alors, vous me direz : « Oui, mais c'est la petite goutte qui fait déborder le vase. » On l'entend ! Du coup, on a réfléchi. Sur ces 66 camions, on veut là encore, optimiser les choses. D'abord, sur les marchandises qui entrent à CARBON : d'où est-ce qu'elles viennent ? Du port à containers qui est à moins de cinq kilomètres sur la darse d'un côté. Je vous montrerai un plan après. Les camions vont faire cinq kilomètres, ils vont partir du port, et ils vont arriver chez CARBON. Vous aurez une illustration après. Le sujet, c'est la sortie. C'est-à-dire les panneaux solaires qu'on va vendre à nos clients, comment on les transporte ? Politique très volontariste, on a 29 camions par jour qui vont sortir du site ; l'équivalent de 29 camions. Notre objectif aujourd'hui, c'est d'en transporter l'équivalent, 12 camions, 50 % en fer. C'est pour ça qu'on a un gros sujet sur le développement d'une gare de ferroutage, pas trop loin de chez nous, à moins de 10 kilomètres, et surtout avant les zones habitées, pour que nos camions partent de CARBON, aillent à la gare fer et s'arrêtent là, sans traverser les zones habitées. Donc 50 %, c'est un gros objectif. C'est pour ça qu'on y réfléchit, et je vous dirai un petit mot après. Ensuite, on aimerait aussi beaucoup développer l'offre fluviale, à 25 %. Le routier, le réduire à 15 %. Et le maritime 10 %, qui vont repartir au port à containers. Ça, c'est un objectif très ambitieux aussi. Là encore, on veut optimiser les choses pour éviter qu'il y ait trop de camions à la fois pour les enjeux de CO2, mais aussi pour les enjeux de trafic routier.

Donc, là, c'est une cartographie. Alors, vous voyez, CARBON est illustré par le rond du milieu sur la darse. En bas à gauche, vous avez le port à containers. Et donc le circuit vert, c'est le circuit des camions qui arrivent. On voit bien que c'est à moins de cinq kilomètres. Ça ne passe ni par Port-Saint-Louis ni par Fos, on est uniquement dans le périmètre de la zone industrialo-portuaire. Ça ne traverse aucune zone d'habitat. Et puis, pour les marchandises qui sortent, on part de

CARBON, c'est l'itinéraire rouge, et on pourrait aller, ça fait partie des options, sur le projet Modalis qui est donc implanté ici, mais qui est pour l'instant un projet. Donc là aussi, CARBON pousse pour qu'il y ait une plateforme ferroviaire avant les zones d'habitats qui seraient ensuite à Fos. Pour éviter que nos camions et notre marchandise traversent les zones habitées, on voudrait porter ce projet.

Ce qui me permet d'illustrer peut-être dans la diapo d'après, là encore des pistes de réflexion. Nous avons besoin d'une gare de ferroutage. C'est indispensable pour CARBON, pour éviter la multiplication des camions sur la route à la fois pour les embouteillages, mais aussi pour notre bilan carbone. Donc Modalis fait partie des options. On a rendez-vous la semaine prochaine pour en discuter. CARBON est même prêt à financer une partie du projet qui est pour l'instant un projet privé. On a aussi des enjeux : est-ce qu'on pourrait faire une gare ferroviaire sur la darse, mutualisée par exemple avec GravitHy ? Peut-être qu'on pourrait avoir une halte ferroviaire ici, qui s'embrancherait directement à proximité de notre site. C'est quelque chose qu'on est en train de regarder aussi. On pourrait encore, avec le GPMM, on a plusieurs options, renforcer Ventillon, qui existe aujourd'hui. À défaut, peut-être envisager quelque chose de beaucoup plus près, et notamment près du port à containers, qui pourrait être aussi une gare ferroviaire, pourquoi pas. Il y a plusieurs pistes comme ça de réflexion pour absolument avoir un embranchement fer à proximité de notre site et éviter les fameux camions. Même si on n'en a « que », entre guillemets, 66, ça nous paraît une réflexion incontournable.

Ensuite, le partenariat avec les voisins sur une gare de triage. Il y a d'autres industriels qui sont installés et qui ont déjà des trains installés, connectés sur leurs sites. Il y a peut-être des partenariats à avoir avec eux. Est-ce qu'ils utilisent tous leurs sillons ferroviaires ? Est-ce que tous leurs wagons sont pleins ? Peut-être qu'on pourra avoir des partenariats avec ces industries-là, pour profiter d'une installation qu'eux ont déjà, évidemment dans notre secteur.

Et enfin : navigation fluviale. C'est une annonce qui a été faite par le Président de la République, que de relier le grand port de Marseille par le Rhône jusqu'à la Saône. Donc, ça, c'est hyper important pour nous. Le sujet, ça va être dans quels délais ? C'est quelque chose qui va nous intéresser. Tout ce qui peut être décarboné va nous intéresser, surtout si on a des barges, par exemple, à

hydrogène, petit clin d'œil à H2V. Ça pourrait être très intéressant pour nous, parce que là aussi c'est du transport de marchandises décarboné et autant de camions en moins sur les routes. Et enfin, on repose le sujet, il y aura quand même de la desserte camion ; on ne va pas faire zéro camion. Donc, on a encore, on y revient, notre sujet d'infrastructure routière.

Sur la phase travaux, on ne l'a pas oublié. Parce que la phase travaux est un enjeu : il va y avoir des camions, et notamment, c'est le deuxième point que l'on explique en bas, une sorte de densité de trafic. Parce qu'il va falloir qu'on terrasse pour aplanir le terrain, si on confirmait notre installation à Fos-sur-Mer. Pour aplanir ce terrain, il va falloir des remblais, de la terre. Et donc, là, il va y avoir beaucoup de camions : 200 camions par jour pendant deux mois. Ça, c'est une réalité. On ne voulait pas masquer cette réalité-là pour vous en informer tout de suite. Parce qu'il n'est pas question pour nous de ne pas être transparents vis-à-vis de vous. Pendant deux mois, il va y avoir 200 camions par jour. Il va falloir les gérer, effectivement. Et là, ce sont des camions, on ne va pas pouvoir l'amener par fer ou par barge. Sur ce trafic-là, on aura une densité de trafic pendant deux mois. Ensuite, on retrouvera un format de chantier plus classique pour la construction elle-même de l'usine. Mais c'était une information qu'on voulait vous transmettre en toute transparence. Sur les 12 à 16 mois de travaux, il y aura en réalité, pas un seul chantier, vu la dimension de la giga usine, il va y avoir plusieurs chantiers. Et sur ce chantier, on va travailler avec les majors de la construction évidemment, en France. On aura besoin de main-d'œuvre, ça va de soi, locale, mais aussi peut-être France et Europe. On aura un enjeu aussi de sous-traitance locale, pendant ce chantier. On compte sur les entreprises déjà installées pour nous aider et participer avec nous à ce beau chantier. Et puis les enjeux de logements temporaires, je vous en ai parlé tout à l'heure.

La vie du territoire, et ce sera mon dernier point. Évidemment, on a aujourd'hui, quatre investisseurs : les créateurs, les fondateurs de CARBON, qui sont déjà implantés dans les territoires et qui aiment faire vivre le territoire. Et notre ambition, c'est que CARBON devienne un acteur du territoire. À partir de là, on va renforcer l'écosystème économique avec des retombées directes et indirectes sur les entreprises qui peut-être étaient un peu en difficulté, aujourd'hui. Eh bien, nous passerons commande localement pour éviter les licenciements, voire les fermetures d'entreprise locales, et faire vivre cette dynamique et cet écosystème.

On aura des enjeux de sous-traitance avec l'entretien, la maintenance, la sécurité. Évidemment, l'événementiel, l'hôtellerie, pour tous ceux qui vont venir nous voir ou nos clients potentiels, ou nos prestataires. Tout ça va faire vivre l'écosystème. On va aussi accompagner les associations, les clubs de sport et événements en termes de sponsoring, par exemple, l'équipe de foot de Fos. Eh oui, ça fait partie de l'imprégnation de CARBON dans le territoire. C'est aussi pour nous très important. Et enfin, faciliter la vie des salariés. On pense à la vie de famille, à faciliter la vie de nos salariés avec, par exemple, la création d'une crèche interentreprise, ça pourrait être très opportun pour nos salariés, et pourquoi pas une salle de sport sur site, de façon à que la vie continue, et que ça ne soit pas le sacerdoce et une organisation trop compliquée que de venir bosser à CARBON. Tout ça fait partie aussi de l'intégration pour nous, et on en tient compte à ce stade.

La coopération avec les autorités. Si j'oublie les autorités... pardonnez-moi. Évidemment, CARBON est d'ores et déjà inscrit dans un certain nombre de comités de pilotage, où on retrouve les acteurs publics, les acteurs privés, la mise en réseau qui est fondamentale pour construire notre projet avec eux et vérifier de son opportunité, mais aussi les instances de coopération, je pense au Lab Territorial industrie Fos-Berre, je pense à PICTO, au SPPPI Paca, à plein d'autres institutions. Là aussi CARBON prendra toute sa part et sa place pour faire vivre cette dynamique collective et penser les choses ensemble. Par exemple, PICTO, c'est une association qui s'occupe de regarder, sur le site des bassins ouest, les enjeux de sécurité et comment collectivement on peut gérer ces enjeux de sécurité industrielle. Encore une fois CARBON prendra sa place et toute sa part.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci, Émilie. Donc je vais passer directement la parole. Maintenant que cette présentation est faite, on va rentrer dans des présentations relativement courtes de cinq minutes chacun, pour laisser la parole assez rapidement à la salle. Je laisse la parole à la DREAL. Monsieur vous pouvez vous présenter peut-être. Faut le brancher. Donne ton micro, Émilie.

### **Monsieur Sébastien FOREST**

Ça a l'air bon. Bonjour à toutes et à tous. Sébastien FOREST directeur de la DREAL, Direction Régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement

Provence-Alpes-Côte d'Azur. Tout d'abord, préciser que la DREAL est un service de l'État. Donc, M. le sous-préfet interviendra tout à l'heure, mais nous sommes chargés du préfet de Région et des préfets de Département, de la mise en œuvre des politiques des ministères de la Transition énergétique, la Transition écologique et les Relations avec les collectivités territoriales sur le territoire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Ça concerne de nombreuses politiques, je peux citer les politiques énergétiques, de logement, de l'aménagement du territoire, la prévention des risques naturels et entropiques, la préservation de l'environnement, que ce soient les paysages, les ressources : l'eau, l'air, le foncier, la biodiversité. Et enfin, les politiques de transport et de mobilité. En ce qui concerne le projet CARBON, nous sommes concernés par l'instruction administrative du dossier d'autorisation environnementale de ce projet, en particulier sur les aspects risques industriels et sur les aspects « espèces protégées ». Et nous sommes directement concernés par les enjeux mobilité. J'ai bien identifié, dans les propos introductifs de monsieur le Maire et les propos du garant, que les enjeux mobilités, que ce soit pour les marchandises ou les voyageurs, sur ce territoire, se posent de façon cruciale.

Quelques mots tout d'abord sur la politique nationale en la matière : elle est fortement tournée vers le report modal de la route vers les autres modes. Et ce qui vient d'être présenté par CARBON entre pleinement en cohérence avec ces orientations nationales. Ainsi, on soutient, on finance fortement les investissements en matière du mode ferroviaire pour les marchandises. On a des exemples concrets proches d'ici, comme Clésud, et les terminaux ferroviaires du port. On a un objectif de multiplier par deux la part du fret ferroviaire d'ici 2030. Donc ce sont des objectifs très ambitieux. On veut redévelopper le mode fluvial. Le président de la République s'est exprimé effectivement, sur l'axe Rhône-Saône, et le port est très engagé dans tout ça avec le soutien de l'État. Pour les voyageurs, l'objectif est de mieux se déplacer : plus de vélos, plus de voitures électriques légères, des transports en commun, du covoiturage. Les objectifs en matière de covoiturage sont par exemple, de passer à 200 000 trajets quotidiens sur des plateformes de covoiturage en 2030. Aujourd'hui, on est à peu près à 2 000 trajets par jour qui sont sur ces plateformes. Donc, le projet CARBON tel qu'il a été présenté, il rentre, comme je le disais, bien en phase avec ces orientations.

Malgré tous ces efforts, on a bien conscience, et j'ai bien entendu M. le Maire, au début de la séance, que tous ces efforts de limitation des trafics, que ce soit en poids lourd ou en véhicule léger, malgré tous ces efforts la situation n'est pas satisfaisante. Et avec tous les projets de développement que l'on soutient par ailleurs, autour du port, on sait que des investissements importants, majeurs, sur le réseau routier, sont indispensables pour le fonctionnement du territoire. La nécessaire complémentarité entre les différents modes de déplacement a été largement soulignée par de nombreux acteurs lors du débat public sur la liaison Fos-Salon, par exemple. Donc nous sommes au côté du Port pour l'ensemble des aménagements sur ces réseaux internes de mobilité. Nous serons également au côté du Département sur l'amélioration de la performance et la sécurité sur la RD 268. Et nous sommes directement mobilisés pour réaliser au plus vite deux grands projets d'infrastructures sous maîtrise d'ouvrage de l'État, sur lesquels nous sommes mobilisés. Évidemment, ça ne surprendra personne que j'évoque le contournement Martigues-Port-de-Bouc, qui doit entrer en phase de réalisation. Et donc nous sommes pleinement mobilisés pour cela, avec la mise en place des financements dans le prochain contrat de plan, qui est en discussion actuellement entre les différents partenaires. Ce projet doit améliorer la qualité de vie des riverains concernés par l'infrastructure actuelle qui couvre 50 000 véhicules par jour, dont 700 transports de matières dangereuses, donc il y a des enjeux de sécurité à assurer. Et nous visons une réalisation à l'échéance 2028-2029.

Le deuxième projet majeur, sur lequel nous sommes pleinement mobilisés, c'est la liaison Fos-Salon. Alors, là, l'inscription pour le contrat de plan, ça sera des crédits d'études et d'acquisitions, puisqu'on n'est pas encore en phase de travaux. La première tranche est envisagée à l'horizon 2030-2031. Dans leur conception et leur usage, ces infrastructures intègrent une dimension multi-usage, tous les modes, et ils doivent participer à la décarbonation de notre économie, et de nos modes de déplacement, et à la réduction de notre empreinte écologique. C'est un mode de conception un peu nouveau pour la route que nous déployons sur ces projets. Voilà ce que je voulais indiquer.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Je vais passer maintenant la parole à M. Hervé MARTEL, le président du directoire. Il est beaucoup question du port, donc vous avez la parole.

**Monsieur Hervé MARTEL**

Bien. M. le Maire, déjà. M. le Sous-Préfet, Mesdames et Messieurs les Élus, Mesdames et Messieurs, bonsoir. Hervé MARTEL, je suis le Directeur général du Grand port maritime de Marseille-Fos, devrais-je dire, puisque la majeure partie du trafic du port et la majeure partie des terrains du port se situent sur ce golfe de Fos, notamment sur la ville de Fos. Nous sommes propriétaires de 10 000 hectares de terrains sur ce golfe de Fos ; des terrains qui ont vocation, dans le cadre de politiques publiques nationales qui ont été rappelées : accueillir des activités économiques, que ce soit en matière de logistique, pour acheminer le commerce extérieur de la France, ou, et c'est ce qui nous occupe ce soir, en matière industrielle, puisque nous sommes ici à Fos, l'un des territoires français sur lequel l'ensemble des collectivités est mis pour assurer cette transition énergétique qui est en cours, qui est en voie de transformation, avec des projets, comme les trois projets dont on parle, et qui s'articulent dans cette phase de concertation : le projet CARBON pour les panneaux photovoltaïques dont on parle ce soir, H2V qui a été cité pour la fabrication d'hydrogène, et GravitHy pour décarboner la fabrication d'acier. Des enjeux majeurs en matière d'environnement. Et un territoire qui, s'il a beaucoup d'atouts pour attirer, parce qu'on est mis en concurrence, quand on est un territoire comme le nôtre, des industriels, qui a aussi d'assez nombreuses contraintes. Et donc, notre métier, c'est de rendre possible, dans les meilleures conditions possible, l'accueil de ces activités.

Alors, on est sur un territoire avec de très forts enjeux, tout d'abord, environnementaux : des enjeux de faune, de flore, très importants. Et ce n'est pas toi qui me diras le contraire. On est entre la Camargue, zone humide, et puis la plaine de Crau, zone sèche. Et dans les deux cas, on a énormément d'espèces protégées et sensibles de faune, de flore. Et donc il faut avoir une bonne connaissance de ces enjeux environnementaux. On l'a, cette bonne connaissance. On a beaucoup travaillé ces aspects-là. Et pour vous donner un ordre de grandeur, c'est à peu près la moitié des terrains dont nous disposons, dont nous sommes propriétaires, qui ne seront pas aménagés puisqu'ils seront sanctuarisés en raison des enjeux environnementaux importants. On est aussi sur des zones humides. Les zones humides, c'est compliqué. On est sur un espace de risques naturels : de risques d'inondation, de risques de submersion marine, de risques industriels. Et donc, vous imaginez que gérer un espace comme celui-là, c'est quelque chose

de très compliqué. On a, il y a quelques années, lancé une large concertation pour partager, avec l'ensemble des acteurs : collectivités, associations, acteurs économiques, sociaux, une vision partagée, à 10 et 20 ans, de ce que pourrait être cette zone industrielle, pour respecter tous les enjeux dont j'ai parlé à l'instant, et également pour être en mesure de proposer à des investisseurs comme CARBON, un terrain qui corresponde à leurs exigences, à leurs besoins. Et notamment, j'aime bien la formule du petit film qui a été projeté : « Un terrain ultra connecté. » J'aime bien cette idée de proposer, non pas simplement un terrain, mais un terrain qui est connecté au monde, qui est connecté à tout un tas de réseaux, et notamment de transports, mais pas que.

La conclusion de ça, c'est que nous avons identifié ce qu'on appelle « le môle central », c'est la partie où il y a un petit peu de jaune, les espaces qui nous semblaient les mieux adaptés compte tenu de l'ensemble du jeu de contraintes que j'ai évoqué, pour accueillir des industries, et singulièrement des industries dans le domaine de la transition écologique et énergétique. Et pour tout vous dire, il y a deux ans, on ne pensait pas que ça irait aussi vite, mais on est très heureux d'avoir ces projets et de constater que cette zone de Fos sera, en France et en Europe, une des zones les plus exemplaires en matière d'industrie propre sur ce territoire. Voilà ce que je voulais vous dire en introduction.

Si on passe au transparent suivant, ça a été beaucoup abordé par les deux intervenants avant moi, mais la question du report modal, c'est un enjeu très fort. Ça fait partie des objectifs prioritaires que nous fixent à la fois le gouvernement et l'ensemble des collectivités qui sont à notre conseil de surveillance. Alors, de très nombreuses actions pour développer à la fois le transport fluvial et le transport ferroviaire. Il faut savoir que la part de la route diminue depuis cinq ans sur le port de Fos : elle est passée en dessous de 80 %, et continue à diminuer. Et à côté de ça, le transport ferroviaire a été multiplié par deux en cinq ans, et par trois en 10 ans. Je crois qu'on est le troisième port européen en matière de part du transport ferroviaire pour desservir l'hinterland. Alors, on ne va pas se satisfaire de ce score. On a énormément de dossiers en cours pour améliorer encore le transport ferroviaire. Ça passe par des mesures d'investissement. Ça passe par, ça a été dit, des chantiers, j'allais dire des gares de fret ferroviaire, avec trois projets en cours. L'un, derrière les terminaux à conteneurs, sur la zone de service portuaire. Le deuxième qu'on appelle « Modalis », du nom d'un des opérateurs de transport

ferroviaire, mais qui était initialement porté par, je crois qu'on peut le dire, par Elengy. Le principe du ferroviaire, c'est la massification. Donc, plus on a d'acteurs autour d'une gare ferroviaire qui ont besoin de trains, plus il y a de trains. Il y a un effet boule de neige, finalement. Et puis il y a un troisième chantier ferroviaire au Ventillon, qui existe encore. Donc, on travaille véritablement à structurer cette offre ferroviaire, pour faire en sorte que la plus grande partie possible des marchandises qui entrent ou qui sortent du port le fasse par voie ferroviaire ou par voie fluviale.

Le slide suivant, ça a été évoqué. Juste avant de venir vous rencontrer, j'étais en réunion avec le ministère, puis avec la Compagnie nationale du Rhône, qui gère les ports et les plateformes multimodales le long du Rhône, depuis Arles jusqu'à Lyon. Nous avons des participations dans les ports bourguignons. Nous avons des participations dans le port de Mulhouse, en Alsace. Et l'idée du grand projet que le Président de la République porte fortement depuis maintenant plus de deux ans, c'est de dire que si on a une gestion plus intégrée des plateformes intérieures et des ports maritimes, évidemment, on sera en mesure de proposer des solutions globales de porte à porte qui utilisent au mieux le train et la voie fluviale. Donc, c'est un projet sur lequel on travaille avec des objectifs très forts qui nous sont fixés par nos autorités de tutelle et qui va rapidement porter ses fruits. Concrètement, ça veut dire mieux exploiter les plateformes intérieures, probablement en aménager de nouvelles pour faire en sorte qu'à chaque fois que c'est possible, la chaîne logistique utilise la voie fluviale et la voie ferroviaire. Et puis, j'avais cinq minutes, et je pense que je les ai déjà dépassées, mais il faut aussi des routes.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Juste.

**Monsieur Hervé MARTEL**

Oui, pardon...

**Monsieur Renaud DUPUY**

Non, allez-y, finissez.

**Monsieur Hervé MARTEL**

Je les ai trop dépassées ou juste dépassées ?

**Monsieur Renaud DUPUY**

Non, allez-y. Juste dépassées. Allez-y, Monsieur.

**Monsieur Hervé MARTEL**

Bon, simplement pour dire qu'on est aussi un gestionnaire de route au côté du Département, de l'État et d'autres collectivités. Vous avez des routes nationales, des routes Départementales, et des routes portuaires sur ce territoire. Si on passe au transparent suivant, nous avons, depuis plus de cinq ans je crois, 2018, mis en service une route portuaire qui permet au trafic poids lourd de se détourner de la route nationale, et donc d'éviter le centre-ville de Fos. C'est un investissement de 6 000 000 d'euros, qui a été réalisé par le port. Et nous passons demain, au conseil de surveillance la réévaluation d'une autre opération, sur le transparent suivant, qui est l'opération de la bretelle du Ventillon, qui permet au trafic de poids lourd d'éviter le circuit rouge qui apparaît à l'écran, c'est-à-dire d'aller faire demi-tour au rond-point de la Fossette, particulièrement encombré, avec un système de bretelle, un tourne-à-gauche, en quelque sorte, qui permet de rejoindre la route portuaire en évitant le Ventillon.

Et puis, je n'ai pas de transparent, mais évidemment, sur le môle central que l'on voyait tout à l'heure sur la diapo, aujourd'hui une route qui est située entre deux voies ferrées, et nous travaillons avec l'ensemble des acteurs à aménager l'accès routier final. Alors, ça vous concerne moins d'ailleurs que les industriels eux-mêmes, mais c'est un très gros projet d'infrastructures qu'il nous faut mener pour que le dernier kilomètre ou les derniers mètres d'accès aux usines se fassent dans les meilleures conditions, dans un espace qui est contraint. Vous imaginez qu'il y a énormément de réseaux, et notamment ce réseau ferroviaire. Donc ça fait quelques ouvrages à concevoir et à construire, et on y travaille d'arrache-pied. Voilà ce que je voulais vous dire. Et puis tout à fait heureux de répondre à vos questions.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Maintenant, je vais demander aux représentants des collectivités, Mme CALLET, Mme CAMPAGNOLA, M. Gérard GAZAY. Tout le monde reste sur scène.

M. Gérard GAZAY, et M. le Préfet, M. le sous-préfet. M. GAZAY, c'est vous qui commencez. Sur le côté. Il faut appuyer, voilà.

**Monsieur Gérard GAZAY**

Vous m'entendez ?

**Monsieur Renaud DUPUY**

Super.

**Monsieur Gérard GAZAY**

Bonjour tout le monde. Donc je suis Gérard GAZAY, le Vice-président de la Métropole. Je représente à ce titre-là, la Présidente Martine VASSAL. Beaucoup de bonnes choses et de belles choses ont été expliquées depuis le début de la réunion. Ce n'est pas ma première réunion, puisque je suis venu à la précédente où on a parlé emplois et formations. Donc, je suis très heureux aussi d'intervenir sur cette thématique qui a été intitulée « thématique 4 », qui porte sur l'intégration territoriale.

Avant cela, permettez-moi de saluer mes deux collègues Maires qui sont ici, le Maire de Fos et le Maire de Port-de-Bouc. Leur dire qu'ils ont de la chance d'avoir, sur ce territoire-là, de tels projets. Mon cher René, c'est mon avis. Je crois que, bien évidemment, on doit tous se féliciter, et je le fais au nom de la Présidente Martine VASSAL, quand sur notre territoire arrive avec, bien sûr, un engagement de l'État, un engagement des collectivités, quand un industriel privé, comme CARBON, vient sur notre territoire pour faire en sorte que l'employabilité soit là, qu'on puisse avancer sur un certain nombre de sujets. Notre Métropole, Mesdames et Messieurs, vous le savez, est une Métropole qui souffre depuis de nombreuses années de carences sur le plan du développement économique. Et là enfin, avec un travail de fond qui est engagé depuis maintenant quelques années, on est en train de mesurer quels sont les fruits qui nous attendent et comment nous allons pouvoir bénéficier de ces fruits.

Bien évidemment, moi aussi, je suis Maire, comme mes collègues qui sont ici, et le souci d'un Vice-président, c'est le développement économique, mais le souci du Maire, qui est ici en face de vous aussi, c'est de dire : « Et là, qu'est-ce qu'on fait quand on a un tel projet qui arrive ? » Si vous le permettez. 5 000 personnes à

terme. On voit bien donc les déplacements qu'ils vont avoir, on voit bien une nouvelle population qui va arriver, on voit bien qu'un certain nombre d'enjeux vont être présents sur ce territoire. Comment doit-on faire pour avancer ? Alors cela a été dit aussi par CARBON : il faut se mettre autour de la table, il faut discuter, il faut expliquer, et puis il faut aussi, c'est l'objet de la dissertation je crois, surtout écouter. Donc, je vais essayer d'être relativement court, parce que si je résume un peu ce qui nous attend au niveau de la Métropole, il y a trois sujets qui me paraissent importants. Le premier, c'est l'employabilité, je l'ai dit tout à l'heure et on en a parlé lors de la thématique numéro trois, la semaine dernière ou il y a une dizaine de jours, peut-être. Là-dessus, ayons tous en tête que sur notre Métropole de Département, nous ne sommes pas bon. On est, par rapport aux enjeux nationaux, un ou deux points, voire deux points et demi supérieurs au national. Donc, il faut bien qu'on prenne ce sujet-là entre nos mains et qu'on le traite, parce qu'on ne peut pas dire qu'on va laisser aux jeunes, aux générations qui arrivent un Département, une Métropole qui soit dans ces circonstances-là, et donc il nous faut pouvoir l'accompagner. Mais ça, on en a parlé lors de la thématique numéro trois.

Le deuxième enjeu, c'est l'enjeu du logement. Alors, c'est un sujet technique, le logement. C'est un sujet technique, l'urbanisation. En quelques mots, pour essayer de faire simple : il y a des documents d'urbanisme que vous connaissez. Si je vous dis « PLU », ça vous parle, ça parle à tout le monde. Si je vous dis PLH, plan local de l'habitat, ça parle à tout le monde. Si on parle de Schémas de cohérence territoriaux, ça parle à tout le monde aussi. Eh bien, dans la vision de la Métropole, aujourd'hui, lorsqu'on regarde les différents documents d'urbanisme sur les communes, qui sont autour de l'étang de Berre, et donc qui vont être impactées au premier chef, en tout cas dans le premier cercle de l'arrivée de CARBON, on trouve déjà des éléments qui nous font penser que ce sujet-là est un sujet important, mais qu'il va pouvoir être traité, puisque lorsqu'on regarde les documents d'urbanisme, 5 000 logements sont là et qui attendent d'être construits, mais qui sont potentiellement en train d'être construits. C'est ce que les Maires sont travaillé sur leurs documents d'urbanisme, depuis de nombreuses années. Bien évidemment qu'il va y avoir un impact, avec l'arrivée de CARBON. Mais j'ai compris aussi, dans les chiffres que vous avez présentés, que finalement, c'est 1 500 nouveaux entrants, nouveaux arrivants sur le territoire. Donc, on voit qu'il y a une marge, mais vous avez raison, les Maires l'ont signifié aussi tout à l'heure,

il va y avoir aussi d'autres entreprises qui vont venir se greffer à côté du projet CARBON, et c'est la globalité qu'il faut regarder. La Métropole s'est engagée à retravailler sur le plan local d'urbanisme, notamment des villes de Fos, de Salon et d'Istres, si je ne m'abuse, je regarde les spécialistes de la Métropole sur ces sujets-là, pour faire en sorte qu'un nouveau plan local d'urbanisme soit mis en place sur ces zones-là et très rapidement, pour intégrer les projets dont on vient de parler.

Je vais directement, ensuite, au point numéro trois qui intéresse la Métropole, mais pas que, le Département, ma collègue Marie-Pierre CALLET en parlera, et puis ma collègue Isabelle SAVANT, pour la Région, en dira quelques mots aussi, c'est sur tout ce qui touche la mobilité. Bon, là, c'est clairement dit. Alors, on a bien compris aussi les efforts que voulait faire l'entreprise CARBON sur ces sujets-là. On a bien compris aussi, M. le Directeur de la DREAL, quels étaient les enjeux nationaux. Croyez-moi que nous y sommes sensibles, même si vous nous créez parfois quelques soucis, mais vous êtes dans votre rôle, et on accepte volontiers ce challenge que vous faites vis-à-vis des collectivités locales ou territoriales. Et donc, c'est un enjeu sur lequel la présidente de la Métropole, Martine VASSAL, s'est engagée. Et on sera au rendez-vous sur ces sujets-là. Voilà ce que je peux vous dire très brièvement, pour qu'on puisse laisser la parole peut-être à mes collègues, et surtout à la salle.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci M. le Vice-Président. Mme CALLET, c'est à vous la parole.

**Madame Marie-Pierre CALLET**

Oui. Vous m'entendez ?

**Monsieur Renaud DUPUY**

Attendez ! Oui, c'est bon, vous pouvez y aller.

**Madame Marie-Pierre CALLET**

Bonsoir à tous. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Bien sûr, je vais saluer les élus présents : les Maire s, M. le directeur de la DREAL, M. le directeur du port, M. le préfet. Alors, je vais parler au nom du Département. D'abord, je voudrais remercier la présentation de CARBON. C'est la première fois que j'assiste à la réunion de concertation. Je me présente, je suis Marie-Pierre CALLET, je suis vice-présidente

du Conseil Départemental, déléguée aux Routes. Donc on a compris que ce soir, le logement et la mobilité étaient très importants. En tant que Département, nous sommes effectivement très heureux d'accueillir ces entreprises-là, parce qu'en fait, on parle aujourd'hui de CARBON, mais on en attend deux autres et peut-être même plus. Mais il faut être réaliste, et il faut surtout être pragmatique. Il faut aussi essayer de comprendre et d'accueillir le mieux possible ces entreprises. Aujourd'hui, force et de constater que les enjeux de mobilités dans cette zone-là, c'est quand même une vraie problématique. On voit qu'on va enfin sortir Port-de-Bouc-Martigues, mais on l'a attendu, les citoyens l'ont attendu, et M. le Maire, vous l'attendez maintenant depuis bientôt 30 ou 40 ans. Justement, c'est incroyable de voir que, quand on a besoin d'une route il faille attendre 30 à 40 ans. Ça y est, elle va sortir. C'est un projet national. Et j'espère qu'avec l'État, on va pouvoir travailler ensemble pour le reste. Mais je crois qu'aujourd'hui, il faut qu'on regarde ces implantations avec une vision globale. Et on parle, aujourd'hui de CARBON, des autres, mais il faut aussi parler de la base aérienne d'Istres qui va doubler ou tripler.

J'assiste à la concertation de la liaison Fos-Salon, qui est aussi très importante, et qui est importante de voir dans sa globalité. Alors, oui, je vous remercie Mesdames et Monsieur les Représentants de CARBON, parce que vraiment, dans votre présentation, vous faites énormément d'efforts quant aux reports modaux dont nous avons vraiment besoin. Merci M. le Directeur du port, parce qu'effectivement, le ferroviaire, on en a besoin. Et pour avoir eu le plaisir de visiter, je suis désolée, mais ça a été important pour moi. Quand on vous annonce 76 semi-remorques à l'heure qui partent lorsqu'on décharge un bateau de conteneurs, on a l'obligation, quand on est élu, de regarder, de faire attention, et surtout d'apporter la solution. Parce qu'on a le devoir de satisfaire aux entreprises, parce qu'on a besoin de notre économie, mais on a besoin aussi d'écouter les citoyens. Et en ce sens, je remercie les garants qui sont là pour cette concertation.

Alors oui, nous concernant la RD 268 : ça fait pas mal d'années que nous y travaillons. Et nous avons essayé parce qu'on a écouté les besoins, la nécessité qu'a le port. Parce que c'est vrai que cette route-là, cette départementale-là, accueille beaucoup de poids lourds. Mais lorsque nous avons évoqué le doublement, on se rend compte que d'un côté, on a un pipeline, et de l'autre côté, on a des terres qui appartiennent au Conservatoire du littoral. Et puis, dans ces

terres qui appartiennent au Conservatoire bien évidemment, il y a des terres qui sont à forts enjeux environnementaux. Lorsque nous avons fait des études, eh bien, on nous a dit que, pour compenser les travaux de doublement de cette voie-là, il nous faudrait 200 hectares de compensation. Or aujourd'hui, je suis désolée, mais le Département ne les a pas. Alors, c'est pour ça que moi je souhaite vraiment qu'on travaille avec l'État, avec les services de l'État. Nous comprenons la nécessité de développer cette voie-là, qui est importante, qui est une voie portuaire. Je dirais presque qu'elle ne dessert pratiquement que le port.

Quand on voit la photo, il y a aussi une grosse partie industrielle pas loin de Port-Saint-Louis. Effectivement on y travaille, on a fait des études de circulation, et il faudra d'ailleurs qu'on travaille avec les services de l'État pour comparer nos études de circulation. Mais aujourd'hui, malheureusement, les résultats de notre étude de circulation montrent qu'en l'état, on ne pourrait pas absorber tout le surplus de circulation. Et encore une fois, je remercie CARBON de tous les efforts qu'ils veulent faire, et nous serons à leur côté, encore une fois, c'est un appel de travailler avec les services de l'État. Parce que je crois qu'il faut qu'on avance tous ensemble pour arriver à ce que l'on veut et que notre territoire rayonne, voilà. Et je reste à la disposition des personnes, merci.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Je pense qu'il y aura des questions, après. Donc, je vous remercie de respecter à peu près toutes les cinq minutes pour passer la parole à la salle. Mme CAMPAGNOLA, je vous laisse la parole.

### **Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON**

Merci. Bonsoir à tous. Écoutez, je suis ravie d'être là. C'est ma première réunion, je n'ai pas pu être précédemment aux autres. Mais évidemment, la Région était présente, parce que pour nous, ce projet CARBON est extrêmement important. On est l'autorité chef de file de l'économie, et donc nous avons beaucoup travaillé avec l'ensemble des personnes de la Région, pour faire en sorte que nous ayons de l'attractivité sur notre territoire. Cette attractivité, aujourd'hui on la a. Avant, les industriels ne regardaient pas ce territoire, ou le regardaient d'une mauvaise manière. Aujourd'hui, en fait, on devient un phare de l'industrie décarbonée. Et donc, très heureuse de pouvoir accueillir un projet tel que CARBON, parce qu'il est totalement en osmose avec la politique régionale que nous menons aujourd'hui,

avec un plan 100 % climat, avec une Région qui est site pilote de la planification écologique. Avec ce que vous nous avez exposé tout à l'heure et les autres fois, parce que bien entendu, nous nous sommes rencontrés souvent, donc je connais très bien le projet, on voit bien qu'en réalité, l'intégralité de l'orientation de votre projet est faite pour la décarbonation, à la fois sur la fabrication, à la fois sur le transport, à la fois sur la politique RSE que vous voulez mettre au sein de votre entreprise. Et pour nous, c'est totalement fondamental.

C'est la raison pour laquelle nous les accompagnons sur les différentes compétences que la Région peut avoir, notamment en ce qui concerne la formation. Vous l'avez évoqué tout à l'heure, effectivement, nous travaillons et nous anticipons les différentes filières que nous pouvons mettre en place pour permettre justement, un recrutement nécessaire à votre entreprise. Nous avons financé également le projet d'une école de production de panneaux photovoltaïques. Donc là aussi c'est pareil, c'est dans l'anticipation.

Vous parlez mobilité. Alors mobilité effectivement, vous avez bien exprimé la manière dans laquelle vous voulez que ça se positionne, c'est-à-dire avec le sens que vous voulez donner en créant une usine ici de panneaux photovoltaïques. Parce qu'il faut le rappeler : 95 % de l'approvisionnement, en France, venait de Chine. Aujourd'hui, ça sera 20 % de l'approvisionnement de l'Europe. Donc, on comprend bien où est l'intérêt, où est l'impact environnemental. En allant sur ce volet-là, on voit bien que l'impact de CARBON, sur ses infrastructures, ne sera pas impactant du tout, sera très neutre. Cependant, on travaille et on met beaucoup de moyens avec le GPMM notamment, avec le schéma de l'axe MERS Rhône-Saône, dont je fais partie du Copil et pour lequel nous avons des réunions très régulièrement, pour pouvoir justement accélérer, alors le ferré, déjà, qui est en grand développement, et le directeur du port vous le disait tout à l'heure, le trafic routier a diminué, mais sur le fluvial, on est vraiment sur un levier. Le président de la République l'a effectivement annoncé, quand il est venu la dernière fois. Et pour nous, c'est un axe essentiel pour le développement de notre port. Nous avons besoin absolument que cette voie fluviale se développe en complémentarité de l'axe ferroviaire, de manière à ce que notre port reste compétitif. Et notre port reste compétitif aussi parce qu'il y a des projets qui s'implantent dessus et qui permettent d'avoir un développement économique nécessaire à notre territoire. Donc, c'est la raison pour laquelle nous travaillons sur tous ces sujets-là, et que

nous sommes ravis d'être à vos côtés et de pouvoir répondre à vos questions. Parce que nous travaillons aussi sur le recrutement avec RisingSUD, pour permettre justement d'anticiper sur le recrutement des familles. C'est tous ensemble : les collectivités, la Métropole, le Département, c'est grâce à nous tous collectivement que nous avons réussi à faire en sorte qu'aujourd'hui ce projet existe : les communes, bien entendu, que j'avais oubliées. Et c'est important de le dire parce que nous avons tous cette volonté que ça fonctionne. Et tous chacun, dans les compétences qui sont les nôtres, nous allons travailler à faire en sorte que ça marche au mieux possible et que tout le monde soit content, parce que pour le développement économique de notre territoire, pour de la création de richesse, ce projet est absolument nécessaire.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Pour terminer cette table ronde, avant de passer la parole à la salle, M. le Sous-Préfet. Cinq minutes.

### **Monsieur Régis PASSERIEUX**

Merci. Je vais être très bref et cursif, parce que la salle a envie de poser des questions. Je préfère répondre aux questions. On m'a demandé de présenter quel est le rôle de l'État dans cette insertion territoriale. Monsieur le Maire, Messieurs les Élus, je vous salue tous, mais comme je n'ai que cinq minutes je ne vais pas citer toutes les personnalités présentes, sinon je termine mon temps. C'est très simple : l'État, depuis 1982, c'est constitutionnel depuis quelques années, aujourd'hui, n'a plus le droit de l'aménagement du territoire qu'il avait. Quand, en 1955, par des grands décrets, on a créé la grande Politique Nationale de l'Aménagement du Territoire, la DATAR. On a fait les grandes stations touristiques. On a fait, ici, le port avec le gang des DS comme l'appelle monsieur le Maire de Fos.

Aujourd'hui, c'est depuis 82, les compétences essentielles pour l'aménagement du territoire. Je dis bien « les compétences essentielles ». Elles ont été transférées avec les moyens financiers au cours des différents niveaux de collectivité territoriale. Et depuis 82, massivement, ça a été transféré. L'État, quand même, a, bien évidemment des missions des régaliennes qu'il conserve, en l'occurrence, ici, notamment la sécurité des risques et la sécurité des contrôles des camps d'installation classés seuil haut Seveso, par exemple, c'est de la police de la sécurité de protection des populations, et beaucoup d'autres choses dans ces

domaines de police. Il a des compétences légales et réglementaires : par exemple la loi littorale pour protéger les lois environnementales qui enserrant les projets d'environnement, c'est l'État aussi qui édicte ces normes et qui doit les faire respecter.

Mais l'état a aussi des missions de production de services, même si beaucoup de compétences ont été données aux collectivités territoriales. Il y a deux routes nationales : celle qui va de Fos à Salon et la 55, vous la connaissez, à côté de celle du port et à côté de la 268. Il a la SNCF, il a beaucoup d'opérateurs, c'est l'État aussi, la SNCF réseau qui crée les lignes, qui doit les développer. Les hôpitaux, parce qu'il y a aussi des problèmes de santé avec la santé publique. Le réseau de l'agence Régionale de santé, ça intéresse, il y a des nouvelles populations qui arrivent. La Compagnie nationale du Rhône, dont on a parlé, qui est largement en partie à l'État. Le port, d'ailleurs, qui est organisme autonome d'opérateurs autonomes de l'État. L'Éducation pour la formation. La Caisse des Dépôts et consignations, CDC, qui finance beaucoup de projets d'infrastructures. Les banques de territoires. Enfin, bon, l'État, c'est un ensemble. Et moi, je ne suis chargé que du dernier kilomètre pour que tout ce monde, les collectivités territoriales, tous ces opérateurs, toutes ces administrations essaient de converger in fine sur notre territoire. Et c'est le sens de la mission du cours préfectoral, et on essaie de le faire au quotidien. Parce que c'est une société complexe, il n'y a pas un dossier qui ne soit pas complexe en termes de droit, de finance, d'acteurs, de multiplication, de coordination, de contractualisation.

Mais l'État, je dirais aujourd'hui, pour dire son rôle principal dans ce projet, et notamment CARBON, d'abord il est partenaire. Il est partenaire, il est conseil. Et dans le domaine du logement, de l'aménagement du territoire, il a des outils d'accompagnements extrêmement importants. Il est un partenaire contractuel. Ils ont parlé des routes, mais aussi des infrastructures portuaires. Nous avons un contrat de plan État-Région, en 2023-2027, Monsieur le Directeur en a parlé. Le deuxième sera 27, 31, 32. Nous sommes en train de négocier, je dis bien de « négocier », de discuter. Il est sur la table, le contrat de plan État Région dans son volet routier 2023-2027. Toutes les acquisitions ou les détournements de réseaux ont été faits pour Martigues-Port-de-Bouc. Il nous faut maintenant finaliser ça pour 2023-2027. Et Fos-Salon est prévu pour cinq à dix millions d'études et d'acquisition pour ce contrat, pour que le contrat 2027-2032, ce soit l'opération.

Martigues-Port-de-Bouc est nommé numéro un dans l'opération de ce contrat de plan. Et Fos-Salon est considéré comme numéro dans le contrat de plan suivant.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Une partie.

## **Monsieur Régis PASSERIEUX**

Une partie, oui. Le début des travaux est prévu normalement pour 2031, si ma mémoire est bonne, M. le Directeur. Une partie, parce que c'est une opération assez gigantesque, une des plus grandes de France, de très loin. Donc contrat, il est contractuel. Et puis l'État est coordonnateur souvent d'opération, et c'est un travail. Coordinateur au plan de ce que donne la loi comme coordination, et coordinateur si toutes ces collectivités veulent bien qu'il ait ce rôle de temps en temps, parce que comme il est au centre et avec des politiques de contrôle et des dictionnaires de normes, il est à disposition pour aider à concilier et à participer, en tout cas, à la coordination.

Et c'est vrai pour deux choses. Je vais terminer sur ça. C'est vrai sur le schéma routier global, mais ça, Monsieur le Directeur en a parlé, je n'y reviendrai pas. Et puis le schéma multimodal, parce qu'il y a un comité de suivi de la mobilité multimodale autour de la liaison Fos-Salon, donc on parle aussi de beaucoup d'autres choses que de l'ensemble mobilité. Il peut l'être aussi sur le logement. Je dis « il peut l'être », parce que le logement est principalement une compétence Maire et Métropole, mais il y a des compétences d'accompagnement qui sont possibles. L'enjeu est très important. Cet enjeu de l'habitat et de la mobilité croisé ensemble est très complexe à faire. Mobilité de transport collectif et habitat doivent être pensés ensemble. Il faut qu'on arrive à se donner des règles d'exigence intellectuelle pour le penser de manière totalement articulée.

Je reviens de Dunkerque, où j'ai été un jour et demi pour comparer nos difficultés. Alors, j'en reparlerai, ils sont aussi, eux, avec Verkor, Prologium, des grandes usines de giga factory, ils sont soumis à des contraintes. Ne croyez pas que c'est plus facile là-bas qu'ici. De loin, ça paraît simple; dès qu'on s'approche, c'est beaucoup plus compliqué. Eux, ils ont aussi Gravelines, deux EPR, donc il va y avoir beaucoup de monde. Ils ont donc, avec Gravelines, environ 20 000 emplois dans les 10 ans qui viennent. Nous, c'est 10 000 qui est prévu avec les emplois indirects.

Et ils comptent à peu près qu'il faut qu'ils produisent 1 200 logements par an pendant cette période. Si on prend ces ratios, nous, c'est 600. Et si on prend CARBON, c'est 150 à 200 qu'il faudrait imaginer en plus de ce que PLH prévoit. Et PLH prévoit 2 000 logements classiques, plus 600 logements de type social. Donc, ça veut dire que ce sont des efforts assez considérables, dont 60 vont être en logement social. Parce qu'il y a 66 % d'opérateurs à CARBON. C'est à peu près 60 % d'opérateurs sur les projets industriels des giga factories. Il faut quand même, pour ces populations, à peu près que la moitié soit du logement social. Donc, c'est à peu près ce qu'il faut imaginer. C'est assez important, mais c'est accessible, si tout le monde s'y met et si tout le monde se met au travail. Et l'État est prêt à participer, comme c'est le cas à Dunkerque. Parce qu'à Dunkerque, il y a un comité de pilotage qui rassemble la Métropole, qui rassemble la communauté de Dunkerque. Et on est prêts à participer, comme on est prêts, Mme la Conseillère Départementale, à participer à un schéma global sur lequel on pense toutes les routes avec le portuaire, Départemental d'État ensemble, et de le faire immédiatement. Et je pense qu'on est obligés de le faire, en réalité. Je souhaite que vous acceptiez de le faire. On est obligés de le faire, parce que pour faire cet effort de logement, il va falloir attirer des opérateurs. Il va falloir le faire sur un terrain qui est très restreint.

Je termine en disant la chose suivante : on a un Lab Territorial, mais ce n'est pas l'objet du Lab Territorial de traiter les problèmes qui sont posés ici. Plutôt, là, ici, il faut répondre à des problèmes et des questions extrêmement concrètes. Ce qu'on voit c'est que, dans ce Lab Territorial, la population nous dit : « On a eu du retard sur les infrastructures par rapport à l'industrie qu'on a construite. » Et c'est un cri de l'ensemble des populations qu'il faut entendre. Et donc, on a une sorte de rattrapage à opérer à l'occasion de l'arrivée de ces nouvelles industries. Quand on regarde l'arrivée de ces nouvelles industries, ça ne fait pas basculer la masse. On est déjà tellement grands en terme industriel, que ça ne fait pas tout basculer. C'est aujourd'hui qu'on a les problèmes. Je dis simplement : saisissons l'arrivée de ces nouvelles industries qui est historique, pour justement régler tous les problèmes du passé. Et donc, de faire nous-mêmes collectivement, les collectivités territoriales, un effort de coordination, un effort de travail intense et court. On a des projets qui nous obligent à le faire. Et ça, c'est une chance, ce n'est pas une difficulté. C'est plutôt une occasion de régler les problèmes du passé par ce nouveau défi qui arrive, et c'est comme ça que, positivement, avec

volontarisme, il faut le concilier. En tout cas, je peux vous garantir que, si les collectivités locales sont d'accord, je pense qu'ensemble, si on est très intensément imbriqués, on a tous les moyens pour le réussir.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci pour ces interventions, je pense que le panorama est bien posé. Et on va pouvoir ouvrir le débat. On a eu 1 h 20 d'interventions. Là, on aura 1 h 20 de débats, à minima, vous avez des questions. M. RAIMONDI vous m'avez demandé la parole. Après, M. NICCOLINI. Après, monsieur, là-bas, au fond. Monsieur, monsieur. Voilà, on a le premier ordre des questions. Alors, je rappelle la règle juste très rapidement : vous vous présentez, si vous voulez qu'on vous réapproprie le propos. Tout est enregistré pour le compte-rendu. Je vais demander des réponses courtes de la part de la scène et des interventions courtes aussi de la part de la salle, si c'est possible, parce qu'il n'y a pas mal de gens qui ont des questions à poser. M. le Maire, vous avez la parole.

## **Monsieur René RAIMONDI**

Allez ! Le Maire de Fos, donc. Mon cher Gérard, dans quelques jours, je serai en vacances. Et quand je parle de mes vacances, on me dit : « Tu as de la chance ! » Ce n'est pas de la chance, on a ce qu'on mérite. Et donc, lorsqu'effectivement des industries comme CARBON viennent sur notre territoire, c'est d'abord et parce qu'un énorme sacrifice de nos territoires a été fait, il y a déjà de nombreuses années. Ça a été rappelé aussi par le directeur du port, c'était la Camargue et La Crau. Et aujourd'hui, c'est un site industriel. Je fais partie ici, des anciens combattants, élu adjoint en 95, Maire en 2004, donc j'ai du mal à prendre certaines affirmations comme des réalités. J'ai du mal parce que ces affirmations-là, je les entends depuis longtemps. Encore une fois, 2004, débat public sur Fos 2XL. C'était il y a 20 ans. Et malheureusement, tout ce qui a été dit dans ce débat public de ces années-là n'a pas été fait. Pourtant, on avait des acteurs présents de la Région, du Département, et de l'État aussi.

Donc, vous avez dit, M. le Sous-Préfet tout à l'heure, un mot juste : c'est le cri des populations. Le cri des populations est là, parce qu'aujourd'hui, on est déjà dans un blocage. J'entends bien qu'aujourd'hui, le port se satisfait, et il en a raison, que 80 % part ailleurs que par la route. Dans un même temps, l'augmentation du trafic du port, et on ne peut que s'en féliciter, fait que même lorsqu'on en arrive à ces

80 %, on a déjà un trafic qui continue à augmenter. Donc il y a une véritable urgence. Et j'ai un souvenir : plusieurs Maires de Port-de-Bouc et de Martigues, qui sont morts aujourd'hui, et qui militaient avec nous pour ce réseau routier. Donc, M. le Sous-Préfet, je vous le dis, et je dis à CARBON, encore une fois : ils sont les bienvenus.

J'entends qu'il faut se saisir de cette opportunité, et c'est bien mon propos de manière systématique, me disant qu'il faut absolument utiliser l'arrivée des nouvelles industries pour faire accélérer les choses. Mais on a besoin d'affirmations ! On a besoin effectivement, d'engagements sûrs. Et j'entends des négociations encore. M. le Sous-Préfet, on a fait une réunion, au mois de juillet, réclamant une réunion des élus au mois de septembre pour parler du Fos-Salon, on ne l'a pas eu. Si on ne fait pas le Fos-Salon, dixit M. le Préfet, c'est que les élus ne s'entendent pas. Donc moi j'avais réclamé une réunion pour que les élus s'entendent ou que le préfet entende que les élus sont d'accord. Parce que je ne crois pas que les élus ne s'entendent pas. En tout cas, dans ce qui est ce bassin-là, les élus s'entendent tous sur ce qu'il faut faire du réseau routier. Je ne vais pas aller plus loin, mais simplement dire qu'on a besoin d'engagements forts, parce que CARBON est là et fait sa CNDP, aujourd'hui. On a des CNDP qui vont se suivre, derrière, et de manière importante et massive. Il ne faut pas que les autres paient.

Vous dites que vous vous engagez à négocier, aujourd'hui, mais les mois vont passer et les autres projets vont arriver, et on se retrouvera confronté exactement comme en 2004, à toujours le même problème. Daniel MOUTET est parti, il était souffrant, il vous l'aurait dit lui-même en disant : « Je n'ai rien contre CARBON, je n'ai rien contre ce qui s'implante, mais si vous ne prenez pas des engagements forts, on ne pourra pas être pour. » Ce n'est pas mon cas, ce n'est pas mon discours. J'essaie encore de faire confiance, une dernière fois, avant de disparaître définitivement. Mais ne nous décevez pas, ne décevez pas les élus qui sont là une fois de plus, parce que depuis les années 70, on a été beaucoup déçus.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

M. Le Préfet, peut-être une réponse ? Deux mots, et après on passe la parole à M. NICOLINI. Oui, d'accord, vous répondrez tout à l'heure. M. NICCOLINI. Non, c'est bon, allez-y.

**Monsieur Bernard NICCOLINI**

Merci. Oui, bonsoir à toutes et à tous. Bernard NICCOLINI, je suis le président de la coordination des associations « L'étang marin ». Alors, de la même manière que M. le Maire, je vais me revendiquer aussi ancien combattant associatif, puisque je préside cette coordination d'associations depuis 1995. Donc ça fait un bout de temps. Alors, mon propos va principalement s'adresser ce soir à M. le directeur de la DREAL. M. le Directeur de la DREAL de la Région Sud, PACA, j'ai bien écouté le dérouler de votre feuille de route, et je vous en remercie. Toutefois, il pose un gros problème. Tout le monde l'a compris, il pose un problème de temporalité. Alors, je veux bien que les projets soient colossaux, M. le Sous-Préfet, vous avez parlé de retards accumulés. Et vous avez également évoqué le fait de rattraper ce retard ou d'essayer de le rattraper. Ce que j'aimerais que nous entendions d'ici la fin de cette concertation, c'est qu'aujourd'hui, nous sommes dans une situation exceptionnelle pour accueillir le projet CARBON, mais pas seulement, les autres projets également. Donc, j'attends que vous présentiez, M. le Directeur de la DREAL, une feuille de route exceptionnelle, modifiée et, je dirais, urgente. Et j'espère qu'on va entendre ça avant la fin de la concertation, car comme l'a dit M. le Maire, ça risque fortement d'hypothéquer le projet CARBON, mais pas seulement, les autres projets également. Alors, voilà, je compte également sur l'appui de l'État, bien évidemment, puisque ce sont des décisions au plus haut niveau qui doivent être prises à ce moment-là. Écoutez, merci de bien vouloir avoir l'amabilité de rectifier votre feuille de route. Merci, M. le Directeur.

**Monsieur Renaud DUPUY**

M. le Directeur. Je vois les garants qui me font les gros yeux. Donc, maintenant, il faut répondre.

**Monsieur Régis PASSERIEUX**

Alors, je vais répondre avec le directeur, parce que c'est la même question. Je pensais qu'il valait mieux laisser la parole au public. Bon, c'est vous qui menez le jeu, il n'y a pas de problème, on va répondre ensemble.

**Monsieur Renaud DUPUY**

On répond question par question.

## **Monsieur Régis PASSERIEUX**

Il faut voir les choses telles que c'est. On est dans un contrat de plan. On a décentralisé. Et l'État n'est plus tout seul. On n'a plus une décision unilatérale de l'État, et donc on est obligés, qu'on le veuille ou non, d'avoir aujourd'hui, chaque fois qu'on fait un projet, un tour de table complexe. Donc, ce n'est pas parce que l'État est seul que ça s'est fait ceci dit, vous allez me répondre avec raison. En tout cas aujourd'hui, concrètement, c'est comme ça qu'on fait. Parce que c'est la décentralisation qui est passée par là, et que chacun, quand il y a des projets importants pour un territoire, on est amenés à collaborer et à coopérer, à devoir se mettre d'accord. C'est plus complexe, c'est comme ça. Mais c'est la loi. Et de toute façon, personne n'y échappe aujourd'hui, qu'on ait cette nécessité d'entente.

À l'heure actuelle, je vais simplement rappeler que des demandes se font. Vous avez vous-même interpellé plusieurs élus, et avec efficacité, le président de la République quand il est passé au grand port, sur ce sujet ; il vous a dit qu'il allait regarder la question aussi. On est au pied du mur. Par rapport au calendrier des contrats de plan que j'ai cité, aujourd'hui, Martigues-Port-de-Bouc, techniquement, c'est prêt : toutes les préparations techniques, les DUP, tout ce qui prend énormément de temps a été fait pour en faire l'opération numéro une de ce contrat de plan qui commence cette année. Et Fos-Salon, il faut faire toutes les études qu'on a faites pour Port-de-Bouc et le commencer, c'est ce qui a été dit, au contrat de plan suivant. Parce qu'il n'a pas été question de le faire à ce contrat de plan. Donc, aujourd'hui, on n'est pas encore en rupture, on n'en est pas là. On est au moment où il faut passer l'obstacle. Et on a quelques mois pour le passer. Il faut que tout le monde s'y mette.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

M. le Directeur, allez-y.

## **Monsieur Sébastien FOREST**

Je n'ai pas de baguette magique. Je comprends que, dans votre réaction, la temporalité de réalisation des grands projets dont on parle n'est pas satisfaisante, et ils sont trop lointains en termes de mise en service. Malheureusement, notre manière de conduire des opérations, leurs complexités et toutes les phases à franchir pour le faire en respectant l'intégralité des réglementations, fait que c'est le calendrier le meilleur que l'on puisse faire actuellement. Donc, je ne sais pas

comment transformer la feuille de route en feuille de route exceptionnelle, mais je note qu'elle ne vous paraît pas satisfaisante en termes de délais de réalisation. Je vous assure que je ne sais pas mieux faire.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

M. MEUNIER au fond de la salle. Après, M. COPPEY. Et après, monsieur, là-bas. C'est l'ordre des gens. Allez-y, M. MEUNIER.

## **Monsieur Romuald MEUNIER**

Merci. Bonsoir, je suis Romuald MEUNIER. Bonsoir, Mesdames. Bonsoir, Messieurs. Je préside l'association « M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement » depuis plus de 20 ans, et je participe, avec les membres de notre association, à toutes les concertations. Nous cherchons à construire, avec les industriels, pour que notre cadre de vie soit respecté et qu'on puisse avancer vers l'avenir. Donc, je voudrais toutefois préciser dès le départ, que nous ne sommes pas contre ce projet, qui est un beau projet, mais nous ne sommes pas encore tout à fait pour. Parce que ce projet, s'il se réalise, se réalisera avec certaines conditions, et ces conditions ne sont pas encore réunies pour être réalisées. Nous savons pertinemment que beaucoup de conditions et beaucoup de promesses sont faites, très peu voient le jour. Et, en l'occurrence, si vous dépeignez l'activité des poids lourds sur nos routes comme étant minimisée, parce que vous passerez par certaines plateformes, et en l'occurrence Modalis. Modalis n'est pas encore construit, on ne sait pas quand ça le sera. C'est aussi un problème de conditionnalité qui est lié à liaison Fos-Salon. On voit bien qu'on n'est pas sûrs que ça se réalise. On est encore moins sûrs que ça se réalise dans le sens des besoins, puisqu'on parle de plus en plus, si cette liaison Fos-Salon se réalise, à un phasage des travaux qui partiraient à partir de Salon, et non pas à partir de Fos. Ce qui est dramatique, puisque la raison de la création de cette liaison Fos-Salon, ou de ce besoin, c'est bien celui des entrées et marchandises autour du GPMM. Donc, ces conditions risquent de ne pas être réalisées. Et c'est bien pour ça que nous ne sommes pas encore pour ce projet. Et c'est aussi pour ça que nous souhaitons avoir des engagements de tous les intervenants qui sont ici, ce soir.

Ce soir, c'est une des réunions les plus importantes sur toutes celles que nous avons réalisées depuis le début de présentation de ce projet. C'est une des plus importante parce que, forcément, si ces conditions ne sont pas réalisées, ou si

nous n'avons pas des engagements précis et rapides, nous serons obligés de dire que nous sommes contre un tel projet, puisque l'industrie qui vient sur notre territoire, au lieu de favoriser et d'améliorer notre cadre de vie, vient le diminuer. Donc on ne peut pas accepter cet état de fait. Et c'est pour ça, encore une fois, que nous avons besoin d'engagements. Et je suis sûr que, ce soir, si on vous pose la question des conditions à réaliser dans les deux ans à venir, puisque votre projet CARBON, doit se réaliser sous deux ans, à peu près, aucun d'entre vous n'est capable de dire que les conditions, ou certaines conditions de réalisation et d'amélioration du cadre de vie liées à votre projet, pourraient être réalisées dans les deux ans. C'est gravissime !

**Monsieur Renaud DUPUY**

Alors, Émilie, un micro. Après, il y a une question sur Modalis, peut-être. Émilie, une réponse.

**Madame Émilie CHALAS**

Est-ce que vous m'entendez ?

**Monsieur Renaud DUPUY**

Après, je passerai la parole peut-être au port sur la question de Modalis.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui, mais c'était vert. Ça remarque.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Ça remarque.

**Madame Émilie CHALAS**

Il fallait l'éteindre, très bien. Alors, je ne vais pas répondre sur la feuille de route de l'État et des grands projets, parce que ce n'est pas du tout la compétence de CARBON, vous l'avez compris. En revanche, je voulais quand même reposer les bases de l'impact de CARBON en termes de camions, notamment. Puisque j'entends l'idée de dire qu'il faut que tout soit prêt pour recevoir et accueillir des industries, mais ça veut dire dans ce cas-là qu'il faut ne rien implanter avant 2031. Je pense que quelque part, ce serait dommage de se priver de ces emplois et de

cette dynamique de décarbonation qu'on vous propose avec GravitHy et H2V sur cette darse, mais avec les autres entreprises aussi qui envisagent de s'installer ici.

Et par ailleurs, peut-être juste nuancer. Là encore, je comprends le fond et la position, et en même temps dire non à un projet comme CARBON, c'est dire non, s'il n'y a pas Modalis, puisque vous avez pris l'exemple. Modalis, ça va prendre quatre, cinq ans certainement à se faire. Donc, vous avez raison, en 2026-2027, il n'y aura pas encore Modalis. Rappelez-vous, sur le transport de marchandises, que l'on veut faire prendre en charge par le train à Modalis, c'est 29 camions, monsieur. Ça veut dire que vous dites non à 3 000 emplois, à du panneau solaire made in France, au développement de la décarbonation du port pour 29 camions. C'était juste pour relativiser. Si jamais Modalis ne se fait pas, CARBON c'est 29 camions, vous voyez, qui sortent. Donc, je mets ça en regard juste pour prendre la portée de la position, si toutefois l'association devait avoir un avis défavorable. Je comprends le fond, mais ce n'est pas CARBON qui peut y répondre.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Par exemple, sur Modalis, quel niveau d'engagement on peut avoir, aujourd'hui ? Quel délai de mise en œuvre ? Peut-être M. MARTEL ? Un éclaircissement là-dessus, parce que c'était la première question de monsieur.

### **Monsieur MARTEL**

Alors, Modalis est un projet qui est porté par un opérateur privé, donc on l'accompagne. On lève avec lui l'ensemble des contraintes liées à ce projet. Ce que je veux rappeler, c'est que plus il y a de trafic candidat pour l'utilisation de ce terminal, plus le terminal a des chances de voir le jour. Et d'une façon générale, je crois que ça a été dit, ces projets industriels sont des accélérateurs de grands projets d'infrastructures. Ça fait des années, des décennies qu'on attend un certain nombre de ces projets, l'implantation d'industrie, assurément, c'est une façon d'accélérer ces grands projets d'infrastructures.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Donc, on va avoir une réponse très précise, puisqu'on a quelqu'un qui représente Modalis ici. Donc je vais lui donner la parole. Allez-y !

**Monsieur Fabrice LEPRINCE-CLAYETTE**

Bonsoir à tous. Fabrice LEPRINCE-CLAYETTE, je représente Modalis. Nous sommes ravis que notre projet soit évoqué. S'il y a d'autres prospects et clients qui souhaitent venir sur notre future plateforme, ils sont plus que bienvenus. J'ai un certain nombre de cartes de visite à distribuer. Je suis très déçu d'apprendre que notre projet ne pourrait voir le jour que dans cinq ans. Nous avons un business plan beaucoup plus ambitieux que ça. Et tout le soutien de M. MARTEL, du GPMM, et de M. PASSERIEUX que nous rencontrons très souvent pour faire avancer notre projet. Alors, je ne dis pas qu'il n'y a pas deux trois mois de difficultés administratives, mais nous n'avons absolument pas le projet de le démarrer en 2027 ou 2028.

**Monsieur Renaud DUPUY**

D'accord. Donc, ça, c'est une information.

**Monsieur Fabrice LEPRINCE-CLAYETTE**

Voilà.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Donc, on va continuer le tour de salle. M. COPPEY qui est là-bas. Après, monsieur. Et après, on reviendra au fond.

**Monsieur Stéphane COPPEY**

Merci. Mesdames, Messieurs, bonsoir. Donc Stéphane COPPEY pour la Fédération Départementale de France Nature Environnement qui regroupe 50 associations de protection de la nature et l'environnement, dont un certain nombre, et de plus en plus nombreux, sur ce territoire. Je n'interviendrai pas ce soir sur les sujets sur lesquels elles-mêmes éventuellement interviendront, et dont on retrouvera les contributions dans le débat, notamment sur les questions de biodiversité, puisqu'il y a quand même toujours des enjeux qui méritent d'être maîtrisés.

Mais sur cette question d'intégration territoriale, j'ai l'impression que l'on ne s'écoute pas bien, dans les différents débats, que nous avons sur les différents sujets, sur les différents projets. Nous avons eu un débat public sur Fos-Salon. M. le préfet a clôturé ce débat public en disant : « L'État prendra ses responsabilités. Mais auparavant, que la Région et que la Métropole prennent les siennes, les

leurs.» Et ça a été dit très clairement. Et ça évoquait quoi? Ça évoquait l'amélioration des déplacements en transport collectif et des déplacements en mode doux. Je n'ai pas, à ce jour, entendu beaucoup les collectivités sur ce territoire précis, ici, dont on parle, se positionner sur l'amélioration des relations, c'est-à-dire : augmentation des fréquences, des cars, des trains, réalisation des itinéraires recyclables, en concertation avec les associations correspondantes. Je vous donnerai un seul exemple : je suis venu de Fos-sur-Mer, puisque j'ai vu le responsable du projet Modalis ce matin à Port-de-Bouc. En milieu d'après-midi, début d'après-midi, il y a une heure et demie sans car pour relier Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc. Une heure et demie sans transport collectif et sans train, bien évidemment aussi. Donc, je voudrais juste donner un éclairage et une lumière là-dessus. Ça, c'était le débat public Fos-Salon.

Ensuite, on a eu les études qui ont suivi dans le cadre de la concertation Fos-Salon. Que nous disent ces études? J'étais encore à Miramas, il y a un mois environ. On nous dit : qu'avec les trafics qu'on nous annonce, y compris en prenant en compte les différents projets qu'on voit poindre sur le territoire, si on est raisonnables, on a effectivement l'amélioration nécessaire d'une deux fois deux voies au niveau d'Istres et de Miramas. Mais sur le nord, au niveau Salon, en faisant bien les choses avec les deux voies existantes, dont une à caractéristique plutôt routière, autoroutière, connectée à l'autoroute, et l'autre à caractéristique plutôt locale, urbaine accueillant les modes doux, ça doit pouvoir suffire. Et au sud, le contournement Nord de Fos-sur-Mer, peut-être sur un nouveau tracé certes, mais être réalisé à deux fois une voie. Par contre, si on part à l'aventure, j'allais dire, avec des infrastructures complémentaires d'une autoroute sur l'étang de Lavalduc, là, effectivement, il faut commencer à mettre aussi le contournement Nord de Fos-sur-Mer à deux fois deux voies. Donc, on enclenche tout un processus de plus de routes, plus de voitures.

La 268, on a eu cette réflexion M. le Sous-Préfet, sur l'intelligente d'exploitation. J'ai eu la chance de travailler sur ces sujets, sur l'autoroute A8 entre Nice et Cannes. On prévoyait, à l'époque, un doublement de l'autoroute A8, pour ceux qui ont suivi ces dossiers. En réfléchissant intelligemment sur l'exploitation, avec des outils d'exploitation intelligents, avec des aires de service, avec de la signalisation variable, etc., on arrive à maîtriser, effectivement, la question du ruban de bitume et de l'utiliser au mieux en fonction des besoins. Donc, moi je voudrais qu'on

revienne bien à ces notions d'intelligence d'exploitation, d'utilisation optimale des infrastructures. On a une merveilleuse voie ferrée, il faudrait sans doute l'électrifier. Faisons-y circuler des trains. Réalisons les pistes cyclables. Je corrige Mme CHALAS : vous avez tout divisé par deux au niveau des distances. D'une darse à l'autre, ce n'est pas cinq kilomètres, c'est 10. J'ai vérifié. Pour aller sur Fos, ce n'est pas 10 kilomètres, c'est 20, ou sur Port-de-Bouc, etc. Alors, quelqu'un qui travaillera à CARBON, même par des moyens de transport intelligents, ce sera quand même minimum 40 kilomètres par jour, si ce n'est pas 80 pour celui qui habitera Martigues, Saint-Martin-de-Crau ou un peu plus loin.

Et je voulais en venir à la principale réserve qui sera la nôtre, vous le savez, sur ce dossier, c'est la question de la localisation. Est-ce que ce projet est bien localisé là où on veut le positionner aujourd'hui, au fin fond de la Darse 1 du grand port maritime de Fos. On est censé utiliser les friches industrielles. C'est un grand débat. C'est un grand objectif qu'a l'État : 250 hectares minimum de friches industriels disponibles sur le territoire, dont une centaine sur le site de l'ancienne raffinerie de Berre-l'Étang. On nous dit : « Ah, non, mais ce n'est pas à vendre. » Attendez, on va rester combien de temps dans ce genre d'aberrations, où on a des terrains qu'on a artificialisés, qu'on a même pollués, et on nous dit : « Ah, non, mais ce n'est pas à vendre. » Alors qu'on a projet de 62 hectares qui trouverait très bien sa place à cet endroit-là ; endroit très bien desservi par les infrastructures routières, ferroviaires, y compris même par les pistes cyclables. On a des possibilités d'habitats autour, il y a même des projets aujourd'hui de ZAC, etc., tout autour. Et on va venir mettre ça au fond du port de Marseille ? Et je n'ai même pas parlé de l'approvisionnement en eau et en électricité, qui est aussi beaucoup plus favorable là-bas. On sera très attentifs à la démonstration qui pourrait nous être faite dans tous les dossiers sur cette question de la justification de la localisation de ce projet. Et si ce projet devait se traduire par plus de routes, là je dirais que franchement, on aurait vraiment tout faux dans la réalisation de ce projet.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Alors, il y a plusieurs questions. D'abord, M. le préfet. Après Émilie CHALAS. Après, la Région. D'abord M. préfet.

### **Monsieur Régis PASSERIEUX**

Oui, je voudrais répondre sur deux points : le premier sur la localisation. Quand ce projet s'est présenté pour essayer de l'arracher pour ce territoire, parce que nous étions en concurrence avec beaucoup de Régions qui se sont battues pour avoir CARBON. Avec le port, avec la Région, avec la Métropole, avec l'ensemble des collectivités et avec le Maire, on s'est battu pour avoir ce dossier. Et M. COPPEY, en effet, j'espérais qu'on pourrait avoir une carte très forte à jouer, celle du terrain de Berre que vous signalez. Il y avait des avantages. On aurait trouvé aussi des avantages, des inconvénients. À Rognac, ça râle un peu quand on développe l'activité sur Berre. Mais ce terrain a une vocation de toute façon à accueillir, j'espère, d'autres projets industriels pour ce territoire. À Houston, au Texas, le président mondial de la société LyondellBasell nous a dit, et c'est pour ça qu'on a perdu un projet avec SUEZ de recyclage des plastiques, qui est parti dans un autre Département, qui était ficelé sur ce site pour 20 hectares. Ils nous ont dit : « On a décidé de geler tous les terrains dont on est possesseurs dans le monde entier. » J'ai demandé à ce qu'un ministre, qui passait à Amsterdam, rencontre le président en disant : « Il faut que ça soit le cas, on est avec le Préfet. Envoyez un message, etc. » Rien à faire ! Donc il y a un problème.

Et je peux vous garantir que je suis en train de proposer au Préfet et à d'autres autorités publiques. On va en discuter dans quelque temps, il faut que l'État ait les moyens, à un moment donné, pour ne pas qu'il y ait de spéculations foncières sur les terrains qui sont des terrains de friches industrielles, qui sont recyclables pour l'ensemble. Il faut qu'on s'en donne les moyens avec la Métropole, avec d'autres acteurs publics, et on va le faire. Cela dit, pour revenir sur le deuxième volet de votre intervention, tout à fait logique. C'est difficile, mais vous savez que l'État veut trouver 40 à 50 terrains nationaux qui sont des friches industrielles avec des crédits pour les remettre en état. Actuellement, sur le plan national, c'est dans la loi industrie verte qui a été adoptée hier, pour qu'on ait justement la capacité d'obtenir des projets mondiaux, de puces électroniques, de panneaux photovoltaïques, enfin qu'on réindustrialise le pays, pour ne pas que l'on connaisse ce qu'on a connu sur les masques et sur les médicaments et sur beaucoup d'autres choses qui sont notre vie quotidienne. Parce que si on n'est pas enracinés dans l'économie de notre territoire, à ce moment-là, on a des bilans carbones beaucoup plus mauvais. Ensuite, on est dépendants dans l'avenir de nos enfants.

Deuxième point : sur les transports collectifs. Alors, le projet CARBON, ce n'est pas lui qui va faire basculer le bilan des routes, je le répète. Je suis assez mauvais en arithmétique, mais je me suis amusé à le faire. Ce n'est pas le projet CARBON en tant que tel, là où il est localisé. Sur un site industrialo-portuaire, j'étais à Dunkerque, on met aussi des usines de batteries qui sont dans le port de Dunkerque, et ça va permettre de retrouver l'indépendance. On considère que c'est un site industrialo-portuaire, que c'est sa vocation. Ça ne pose pas de problème à Dunkerque. On fait ça aussi au Havre. Qu'on le fasse ici, il y a des flux en plus d'allers-retours. On n'est pas dans l'illogisme. Par contre, ce n'est pas les routes qui basculent, mais ça ne veut pas dire que sur la mobilité collective, on ne doit pas changer. Le Maire de Dunkerque a fait la proposition au Ministre du logement, qu'il n'y ait pas de parking sur les sites industriels. Il va très loin, en disant : « Je veux des nœuds intermodaux. Et à partir de ces nœuds, je demande de mettre des bus ». Donc, en gros, c'est d'avoir des centres commerciaux, des accueils, des parkings de covoiturage, et avoir à côté, les quatre cinq derniers kilomètres qui sont opérés. Et il voit trois, quatre pour les grands : Prologium, Verkor, il voit trois, quatre gros sites de multimodaux. Et le laboratoire territorial industrie a pensé à ce type d'idées. Je dis bien « ce type d'idées », parce qu'il y a des problèmes s'il est là, un autre problème s'il n'est pas là.

En plus, il y a des investissements ici, en termes de transport collectif. On doit d'abord optimiser ce qu'on a. On a une liaison ferroviaire qui passe à Fos et qu'il faut probablement améliorer, mais elle est faite ; elle n'est pas à faire. Donc, c'est quand même un investissement massif s'il fallait la faire. On a la Métropole qui fait un BHNS, qui va de Saint-Mitre à Port-de-Bouc. Et si elle peut le prolonger un petit peu, pour aller jusqu'à cette gare de Fos, ça ne va pas ruiner le projet, bien au contraire. Et après, on peut même imaginer un parking multimodal, on peut employer soit des bus, soit une navette, etc. On a toute cette logique que le Maire de Dunkerque a décrite. Si on fait un pacte compact, ici, si on réfléchit avec des plans tous ensemble, les différentes collectivités, on peut les réaliser. Et comme je l'ai dit, ça n'empêche pas qu'il y ait un retard sur les routes, qu'en même temps on aborde ici, à cette occasion. Et je dirais, il faudrait le traiter, que CARBON et les autres équipements arrivent ou pas. D'ailleurs, c'était prévu de le traiter dans les deux contrats de plan avant que ces projets n'arrivent. On nous dit : « Il faut vraiment le faire », mais c'était ce qui était prévu. Donc, il faut le traiter, mais ne

soyons pas pessimistes, on a peut-être, je le répète, l'occasion, avec l'arrivée de ce projet, de devenir plus compact, plus intelligent. Et on a les infrastructures de base pour le faire de manière très accessible, et peut-être plus encore que Dunkerque qui a moins de ce point de vue-là, d'atouts que nous.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Émilie, d'abord Madame.

## **Mme Émilie CHALAS**

Oui, je voulais répondre sur trois aspects à la remarque de monsieur. Pardon, de toute façon tout le monde va parler. Excusez-moi. Trois remarques. La première : rebondir sur les propos de M. le sous-préfet. L'idée d'avoir des parkings relais externalisés au propre site industriel pourrait nous intéresser, pourquoi pas. Parce que c'est autant d'emprise sur le foncier de biodiversité, par rapport aux 62 hectares que l'on va exploiter, qui seront économisés si on fait un parking en amont. Et CARBON est tout à fait à même de l'envisager et de voir comment, au lieu d'avoir des parkings sur notre site, on a des parkings mutualisés. Et ensuite, on vient récupérer nos salariés. C'est quelque chose qui est tout à fait envisageable, puisque vous preniez cet exemple à Dunkerque.

La deuxième chose que je voulais vous dire, c'est sur la localisation. Alors, CARBON arrive sur un terrain qui est aujourd'hui, prévu par le grand port comme industriel. Donc, ça, c'est un fait qui n'est pas le sujet de CARBON. Donc, soit vous avez CARBON, soit potentiellement un autre projet, mais de toute façon, l'ambition de grand port, c'est bien d'urbaniser et de permettre à des industries et des entreprises de s'installer sur cette darse. M. MARTEL le dira mieux que moi, mais je dirais qu'il y a le choix entre CARBON ou une autre. Et parfois, il vaut mieux un tiens que deux tu l'auras, parce qu'on ne sait pas quel autre type d'industrie pourrait arriver à notre place. Bon, c'est un argument, j'essaie de vous convaincre, mais peut-être que vous ne le recevrez pas.

Sur l'autre option autour de Berre, c'est effectivement un point qui revient à chaque réunion de concertation. Ça ne peut pas marcher pour CARBON. Pourquoi? Parce qu'il y a un marché du panneau photovoltaïque avec une augmentation de la demande en France et en Europe dans les cinq prochaines années. Nous devons produire des panneaux français dans deux ans. Si on doit

envisager un site et que les vendeurs ne veulent pas vendre et que donc, avec l'appui de l'État par exemple, on décide d'exproprier, c'est une option monsieur, une expropriation c'est cinq ans, CARBON est à la rue. On est à la rue du marché. Donc, CARBON ne peut pas attendre cinq ans de procédures.

Et enfin, troisième point, et ce sera mon dernier point : je connais moins bien le territoire que vous. Alors, j'ai pris quand même appui sur via Michelin. Et en l'occurrence, quand je regarde la distance entre Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis, on est à 23 kilomètres entre les deux. Donc, je devine que la Darse est quand même à 10 kilomètres, via Michelin, monsieur. Et M. le Maire de Fos, qui connaît bien son territoire, pourra confirmer qu'on est à 12 kilomètres de Fos et 12 kilomètres de Port-Saint-Louis. Écoutez, les faits sont là. Moi, je l'ai fait sur l'itinéraire. Non, mais pour ne pas laisser croire qu'on raconte des histoires. Simplement, ça me paraît important d'être transparent.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Tout à fait.

**Madame Émilie CHALAS**

Et on a vérifié nos informations.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Alors, madame, à qui vous souhaitez répondre. Après, je donne la parole aux garants. Et après, à monsieur, au fond. Madame.

**Madame Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON**

Oui, bonsoir. Je voudrais revenir sur ce que disait monsieur. Il demandait quels étaient les engagements de la Région en ce qui concerne le transport modal ferroviaire ou fluvial en transport décarboné. C'est dans notre ADN aujourd'hui, en Région. C'est notre priorité, et nous y mettons les moyens. Il faut savoir que la ligne ferroviaire de la côte bleue, la Région a investi, et continuera à investir dans le prochain CPER, des sommes importantes pour régénérer et améliorer également la performance de cette ligne, avec notamment une circulation rapide entre Marseille, Martigues, Port-de-Bouc, et Fos.

Ensuite, il faut savoir aussi qu'on a une impulsion auprès du grand port maritime, pour faire en sorte que ce report ferroviaire et ce report fluvial soient intensifiés. Et je pense que M. MARTEL pourrait en parler, nous avons la gare de Mourepiane sur lequel nous avons travaillé et sur lequel nous faisons en sorte qu'elle arrive le plus tôt possible, de manière à accélérer ce transport ferroviaire et ce report modal. Donc, on a une véritable politique, et ce n'est pas que de le dire, elle est intensive, elle est financière. Ces axes de reports modaux massifiés seront pour nous extrêmement importants, je l'ai dit tout à l'heure, pour le développement économique et compétitif de notre port. Et nous travaillons sur ce territoire, mais au-delà de ce territoire, avec l'axe que nous travaillons, la planification de l'axe MerSE, qui est en étude actuellement.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. M. le Garant souhaitait intervenir. Après, monsieur, ici.

### **Monsieur Philippe QUEVREMONT**

Donc, nous sommes garants de la participation et de l'information du public. Donc, il y a un mot qu'on entend beaucoup dans la salle, c'est engagement. Je voulais revenir un tout petit peu en arrière sur ce que nous a dit tout à l'heure M. GAZAY, qui représente la Métropole. Il a dit : « La présidente ou Mme VASSAL s'est engagée ». Et je voudrais lui proposer de dire à quoi elle s'est engagée.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Parfait. Et après, vous avez la parole.

### **Monsieur Gérard GAZAY**

Oui. Alors, je ne vais pas détailler, et j'ai plusieurs pages ici d'engagements qui sont de la Métropole. Quand on parle d'engagements, c'est-à-dire que quand CARBON est venu voir la Métropole, nous avons dit très clairement : « C'est un sujet que nous allons soutenir ». On est dans une enquête publique, dans un débat préalable, bien évidemment qu'il faut ensuite faire des études. Comme dans tout projet, vous avez les opportunités. Une fois que les opportunités sont là, vous avez, effectivement, les enquêtes préliminaires. Ensuite vous avez les études complémentaires. Et ensuite, vous avez les études finales. C'est comme ça que se passe tout projet. Et des projets de cette envergure se déroulent exactement de la même manière. On n'est pas exceptionnel sur ce terrain-là. Donc les

engagements, ce sont des engagements, je dirais, non pas de moyens, parce que nous n'en sommes pas là, parce que nous ne sommes pas en mesure, et ça l'a été aussi présenté par CARBON, mais ce sont des engagements sur lesquels nous voulons avancer avec CARBON, et bien sûr avec la population, puisque c'est l'objet de ces débats publics aujourd'hui sont là pour se faire.

Je voulais, puisque j'ai la parole, répondre peut-être au monsieur qui est intervenu tout à l'heure. La Métropole a mis en place avec un outil qui s'appelle l'EPFR, je ne sais pas si cela vous parle, établissement public foncier, qui est à la fois un outil d'État et un outil aussi de la Région. Isabelle prendra la parole pour la Région. Et donc, on s'est engagé à faire des acquisitions d'entreprises, parce qu'on ne veut pas laisser partir par exemple sur des zones d'activités, on ne veut pas laisser partir des entreprises qui pourraient voir le jour sur de la logistique. On sait que les gens qui sont dans la logistique, aujourd'hui, ont des moyens supplémentaires à l'activité industrielle. Donc on travaille sur ce sujet-là. Ce sont des sujets qui prennent bien sûr du temps. Mais là aussi, la présidente par exemple, s'est engagée sur plusieurs dizaines de millions d'euros pour faire ces acquisitions-là. Comme l'a dit très justement la représentante de CARBON, lorsque le propriétaire, puisque c'est ce que vous avez indiqué, ne veut pas vendre, c'est une expropriation, et ça prend entre trois à cinq ans. Et là, je crois que CARBON a répondu sur le sujet.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Monsieur, allez-y !

## **Monsieur Christophe CLARET**

Bonsoir à toutes et à tous. Christophe CLARET, je suis le représentant des Ouvriers-Dockers et Personnel portuaire du Golfe de Fos. Je vais être un peu brouillon parce qu'il y en a tellement à dire, vu le monologue qu'on entend, qui arrive de la table depuis plus de deux heures. Le Grand port maritime de Marseille Fos, parce qu'il y a bien Fos, M. MARTEL l'a souligné, je l'en remercie. Ce n'est pas que Marseille, ce sont tous les bassins Ouest. Bonjour, M. MARTEL, comment allez-vous ?

Nous sommes concurrencés par Gêne, par Barcelone, par Valence. Ils ont des infrastructures qui dépassent, bien entendu, les nôtres. On a un retard de plus de 50 ans pour le Port de Marseille Fos. On ne peut pas se gargariser d'être le meilleur port européen, parce que ça serait faux. On parle de l'axe Rhône-Saône

Méditerranée, on attend de voir de quoi ça va accoucher. On parle du ferroviaire, mais il faudra trouver la solution pour le nœud ferroviaire lyonnais, sinon ça va être la liaison Lyon-Turin qui va nous concurrencer encore un peu plus, et l'hinterland français. Donc, si on ne fait pas ça on aura tout manqué.

Mais pour revenir au projet de CARBON, qui est imbriqué au milieu de tout ça, ce sont des zones portuaires qui doivent être normalement liées à une activité portuaire import-export, et pour le projet CARBON plus de 60 hectares, ce n'est pas le cas. Donc, on s'est déjà exprimé en ce sens dogmatiquement : le projet CARBON n'a rien à faire sur le Grand port maritime de Marseille-Fos. Ça, ça vient de l'arrêt de la taxe professionnelle et qu'aucune commune ne veut maintenant avoir les nuisances d'une entreprise qui vienne sur son territoire, pas plus, pas moins, voilà. Nous on y voit juste une opportunité entre CARBON, GravitHy et H2V, entre parenthèses, GravitHy, c'est le seul cohérent pour nous au sein du port, on y voit juste l'opportunité de rattraper, comme M. le sous-préfet l'a dit, 50 ans d'immobilisme, et comme le Maire de Fos a pu le dire aussi. Parce qu'après, Madame de CARBON, je ne sais pas comment vous vous appelez, excusez-moi.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Mme CHALAS.

## **Monsieur Christophe CLARET**

Mme CHALAS, on ne peut pas nous expliquer qu'avec du plus, on va être plus fluide. Non, vous n'avez pas dit ça, mais le sentiment après qu'il en sort, c'est celui-là. Je suis aussi citoyen : j'habite à la gare de Fos, en plein milieu. Je mettais 20 minutes il y a 15 ans pour aller travailler sur les darses. Alors, je ne sais pas si elles sont à 15 kilomètres, 20, 22,5, sauf que personnellement je mettais 20 minutes, le trafic était fluide. De grands ingénieurs ont fait des ronds-points et ont rabattu sur une voie en créant des bouchons à tous les ronds-points jusqu'à l'entrée de la darse. Ce n'est plus possible ! Maintenant on met entre 40 et 45 minutes tous les matins, entre 7 h et 9 h, pour rejoindre les terminaux. Et les trois projets phares qui doivent arriver avant 2030 ne sont toujours pas là. Donc à un moment donné, on va se le dire tranquillement : « Si l'État, le Département, la Région, la Métropole, qui vous voulez, ne met pas les enveloppes nécessaires pour créer des infrastructures routières et, bien entendu, améliorer tout ce qui est ferré et fluvial, ne venez pas vous installer sur le môle central », voilà.

Allez en Lorraine à Carry-le-Rouet. Je ne sais pas, allez où vous voulez, mais ne venez pas ! Parce qu'en plus que ça va ne nous rapporter pas grand-chose pour le port, à part peut-être, M. MARTEL dans les caisses du grand port maritime, nous, c'est zéro activité, et on va avoir les nuisances. Et en tant que travailleur portuaire et en tant que citoyen. On va être clairs. Et des lois d'exception Macron il sait en sortir, le président de la République. On ne peut pas être les numéros 1, verts, de l'Europe. On est tout décarboné, on est tout vert, et il n'y a pas d'enveloppe au niveau de l'État français. Ça, ce n'est pas possible ! Et pour en rajouter, les enveloppes de l'Union européenne dans les ports, c'est zéro. On a zéro de l'Union européenne pour développer. Cependant, ça développe ailleurs, dans les autres pays, sauf le nôtre. Ça, c'est une réalité, vous pouvez regarder.

**Monsieur Renaud DUPUY**

M. MARTEL peut-être ? M. le Préfet rapidement. Madame, allez-y ! Mme CALLET vous avez la parole.

**Madame Marie-Pierre CALLET**

Merci. Donc, je voudrais parler au nom du Département qui investit beaucoup sur les infrastructures routières. Mais il faut que vous sachiez que le Département, comme son nom l'indique, c'est sur tout le territoire. Et qu'aujourd'hui, il faut quand même que tout le monde le sache, et on le sait tous : le Département des Bouches-du-Rhône, c'est quand même plus de deux millions d'habitants, donc avec beaucoup de voitures. Et c'est vrai que notre réseau Départemental est saturé, que ce soit ici ou que ce soit à l'est sur le pays aixois, partout sur le Département. Nous n'avons pas la baguette magique. Nous y travaillons. Et je remercie les services de l'État, parce que nous travaillons souvent et avec eux. Comme les associations environnementales le disent, on a besoin aussi, sur notre territoire de vivre, de respirer une qualité de l'air la meilleur possible, mais pour autant nous avons besoin d'infrastructures routières. Nous investissons beaucoup. Et d'ailleurs, pour Port-de-Bouc-Martigues, le Département s'est engagé. Mais il faut que vous sachiez aussi que lorsqu'on s'engage sur un projet national, au côté de l'État, nous avons forcément, nous le Département, des travaux annexes. Et là, notamment pour Port-de-Bouc-Martigues, nous avons aussi une somme importante de travaux annexes.

Je crois qu'ici, on est tous porté de bonne volonté. En tant qu'élue de proximité, j'entends aussi les demandes des citoyens. Vous parliez des ronds-points, c'est peut-être aussi pour faire ralentir les gens, parce qu'aussi c'est le bruit. Je reçois tous les jours des lettres de citoyens, de Maires qui parlent du bruit. Donc, ça va être vraiment des enjeux. Nous y pensons, mais il faut qu'on se mette tous en marche dans le même sens, pour marcher dans le même sens, pour qu'on ne fasse pas les erreurs d'il y a 70 ans et que, comme le dit M. le sous-préfet, cette opportunité nous permette de dire : « Maintenant il faut qu'on regarde différemment. » Et je crois que ce soir on l'a dit : avec les reports modaux, avec l'installation de CARBON qui fait vraiment attention à tout ça. Alors qu'il y a ne serait-ce que 20 ans en arrière, aucune entreprise n'aurait parlé comme ça. Donc, c'est quand même une chance aussi de pouvoir maintenir notre économie. Mais je voudrais dire que le Département investit beaucoup sur son réseau routier.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Avant de prendre la parole, Émilie, monsieur à deux mots. Il m'a dit deux mots, donc je lui donne deux mots.

### **Monsieur Christophe CLARET**

Chère madame, nous, on n'est pas en marche, on est en lutte, et depuis des décennies sur le port. Eh oui, madame, mais moi ça ne me fait pas rigoler, parce que cette route, on l'emprunte tous les jours pour aller travailler. Et on ne peut pas dire « Mme VASSAL est de partout, c'est la plus forte, c'est la plus belle » ; tout le monde va dire ça de sa collectivité, de sa mairie, de son conseil Régional, ainsi de suite.

Mais on sort d'une réunion ministère où la problématique, c'est le Département pour le contournement de Port-de-Bouc, où l'enveloppe dédiée n'est pas appropriée.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

On avait dit deux mots.

### **Monsieur Christophe CLARET**

Oui, vous pouvez rigoler. Mais on retournera voir Mme VASSAL avec une banderole. Il n'y a pas de problème, vous pouvez lui dire.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. On dit deux mots, Émilie.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui, moi j'entends. Et ça répond d'ailleurs au cri de la population que décrivait le Maire de Fos, tout à l'heure. C'est un cri qu'on entend. Après, vous imaginez bien que CARBON ne peut pas tout. Nous, on s'est installé sur un site qui nous a réservé bon accueil. On est entre 250 000 et 300 000 tonnes de marchandises qui vont être gérées par les dockers et le port. Ça ne nous paraît pas dérisoire. Après, c'est peut-être une échelle inférieure, certainement à GraviHy, mais ça ne nous paraît pas complètement négligeable.

Et puis je voulais juste rebondir, parce que je ne peux pas vous laisser dire qu'on vient au port parce qu'aucun territoire ne veut nous accueillir. Je vous assure que c'est faux. En réalité, on a fait 13 sites en France, et les 13 sites se sont alignés pour qu'ils puissent nous recevoir. On est effectivement un projet qui fait sens pour les territoires sur le photovoltaïque, parce qu'on génère de l'emploi direct, mais aussi de l'emploi indirect, y compris je crois, quand même, pour les dockers. Et que nous avons choisi le grand port, un, parce qu'on a bien senti l'alignement des planètes politiques de tous ceux qui sont devant vous ce soir pour accueillir CARBON qui fait sens sur le grand port maritime, mais aussi parce que vous êtes le grand port. Ça nous intéresse beaucoup. Donc, c'est hyper important pour nous que d'avoir ce port à containers à moins de cinq kilomètres pour justement, éviter les transports en camion. Ce qui a fait basculer notre choix du grand port, c'est vraiment l'enjeu du grand port. Et encore une fois, je vous assure qu'aujourd'hui, des entreprises comme CARBON, il y a beaucoup de territoires qui souhaiteraient les accueillir. Et je ne voudrais pas vous laisser croire que c'est par défaut que le grand port accueille des entreprises comme CARBON, merci.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Monsieur en vert, vous avez la parole. Après, monsieur au fond. Allez-y.

**Intervenant**

Bonsoir. Je me posais la question tout d'abord s'il y avait un représentant de la commune d'Istres, sachant qu'il y a le M. le Maire de Fos. Et donc, juste avant de leur couper l'herbe sous le pied, je voulais juste savoir s'il y avait ça, parce que j'ai

des questions à poser sans prendre l'autorité de la commune d'Istres. Je suis président d'une association, d'un Comité d'intérêt de quartier, tout simplement. Et j'avais deux volets de questions à poser. La première c'était pour Mme CHALAS, qui nous a fait une très belle présentation. J'aurais deux questions techniques. Dans le cadre de l'implantation, on a tout bien compris, donc on va produire des panneaux solaires. C'est très bien. Moi, personnellement, ça me convient très bien. Je n'ai pas assisté aux réunions précédentes. En termes de matière première, vous savez que pour faire les panneaux solaires, il faut du silicium, et, aujourd'hui, vous dites qu'on va faire des panneaux solaires 100 % français. J'ai un doute puisque nous produisons 1 %, je crois, du silicium mondial pour fabriquer ces panneaux. Donc, je me demande d'où viendra la matière première. Je connais très bien le système d'expédition, parce que j'ai travaillé dans la sidérurgie, donc je voulais savoir, en termes d'apport des matières premières, quel est le réseau, quel est le circuit qui est prévu à cet effet ? Et je pense qu'il faut plus que 70 camions pour alimenter en matière première votre site. Ça, c'est la première question.

La deuxième, toujours pour Mme CHALAS. Je suis bien content que vous ayez dit qu'on va développer les transports dits en commun ou les covoiturages, ce que vous voulez, sachant que moi je suis sur un site industriel qui existe toujours, où on a supprimé les bus de transport en commun dans les années 2000. Donc, tout le monde a dû prendre sa petite voiture. Un bus contenant, je ne sais pas, 20 personnes, ça fait 20 voitures de plus. Vous multipliez ça par le nombre de communes qui travaillent pour ce site industriel que je ne citerai pas, bien que je sois retraité, donc je ne risque plus rien, je peux me permettre, mais ce n'est pas le but du jeu, donc j'espère que ça sera bien ça. Et juste cette toute petite remarque : quand vous parliez de faire des crèches sur le site, on est sur un site Seveso.

### **Madame Émilie CHALAS**

Elle ne sera bien sûr pas installée sur le site !

### **Intervenant**

Ah, bon ? OK. Rassurez-moi. Alors, je n'ai pas très bien compris. Donc, ça, c'était pour l'aspect technique pour CARBON. Après, j'ai une question pour M. FOREST. Là, j'ai participé aussi, comme bien des personnes présentes ici, dans le débat public concernant la liaison, on va dire, Martigues-Salon, parce que c'est le but. Hors détail entre Martigues-Port-de-Bouc et Port-de-Bouc-Salon, pour moi, c'est la

même, la déviation. Sachant qu'il y a plusieurs tranches : il y a la tranche intermédiaire c'est Istres, et sud Fos-Port-de-Bouc, et Martigues. Alors, dans ces réunions publiques, comme bien d'autres personnes, on avait développé le ferroutage. Vous avez dit qu'au jour d'aujourd'hui, on est à 2 % du transport du fret. C'est quand même faible pour un pays comme nous sommes. Aujourd'hui M. le Maire de Fos avait dit qu'il y a 80 % de transports routiers. Je rejoins le monsieur des dockers, vous savez très bien que dans le futur ce poste-là donc de transport va augmenter et ça va d'autant plus augmenter le nombre de containers qu'on va déplacer par voie routière. Mais on cite trop peu, à mon avis, le développement ferroviaire.

Alors, vous avez parlé, monsieur, du Ventillon. Alors, j'ai cette question : quel est ce projet ? Est-ce qu'on peut le consulter ? Est-ce que vous pouvez tout au moins développer un peu plus ? Parce que je vous parle de la ville d'Istres. Nous, nous sommes un entonnoir et un goulot. Un goulot pourquoi ? Parce que nous avons la base aérienne. Donc, vous avez dit qu'elle allait se développer, on le sait, puisqu'on en a parlé. J'en ai parlé même avec M. le Maire, et tout. Et nous avons, donc au niveau territorial, la voie ferrée qui dessert les NAFTA, tout ça, et on voit passer les containers aussi. Mais comment on va faire si on compte transférer le nombre de voyages ferroviaires par la ville d'Istres sachant qu'on a deux voies. Et un autre point : c'est qu'il y a le TER qui doit se développer. Vous savez qu'on va doubler le transport civil entre Marseille et Miramas, pour rejoindre Miramas. Donc, comment on va combiner tout ça ? Est-ce qu'on a les espaces ?

### **Monsieur Renaud DUPUY**

On va essayer de répondre à la question. Il y a déjà beaucoup de questions, donc on va essayer d'y répondre. Alors, il y a une première question sur la fabrication des panneaux de silicium, et ainsi de suite.

### **Madame Émilie CHALAS**

Oui, j'ai bien les questions.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Bon, OK. Parfait. Et après peut-être sur cette histoire de ferroutage.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui.

**Monsieur Renaud DUPUY**

On est OK.

**Madame Émilie CHALAS**

Trois réponses et une remarque pour participer à la réponse de nos partenaires.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Monsieur après.

**Madame Émilie CHALAS**

Trois réponses. Sur la crèche, vous avez raison monsieur, il ne s'agit pas de mettre une crèche en site Seveso, ça va de soi. L'idée, c'est d'avoir plutôt une crèche interentreprise. Et j'ose supputer, par exemple, on pourrait très bien développer au Centre de vie de la Fossette une crèche à l'entrée du port de la zone industrialoportuaire, pourquoi pas ? En tout cas, évidemment, en dehors des sites Seveso et des zones d'impacts de risques, ça va de soi. Vous avez tout à fait raison, mais c'est mieux de le préciser.

Deuxième réponse, sur transport en commun et covoiturage. Alors, ce n'est pas CARBON qui va mettre en œuvre des transports en commun publics par définition, nous sommes privés. Cependant, ce sur quoi nous nous sommes engagés, c'est ce qu'on vous a présenté, c'est qu'en attendant les renforcements d'offres de transport en commun ou de création peut-être de nouvelles lignes de transport en commun, il faut qu'on travaille encore avec notamment la Métropole là-dessus, CARBON s'engage dès sa mise en activité, à faire des navettes privées. C'est-à-dire que CARBON va, avec son bus, aller chercher un certain nombre de points de collecte pour nos salariés, pour les rabattre jusqu'à l'usine. Donc ça, c'est aussi très précis.

Troisième point, sur les matières premières. Vous avez raison, on ne produit pas beaucoup, voire très peu de polysilicium en France, sauf qu'on a quand même un partenaire européen, en Allemagne notamment, qui produit du polysilicium. Et aujourd'hui, il est très intéressé par notre projet, parce qu'il a lui aussi envie de

plutôt vendre à des Européens, voire des Français, plutôt que de vendre à des Chinois, son polysilicium. Donc, on a un fournisseur sur ce point. Et l'enjeu sur le tonnage et votre rapport aux camions, ce n'est pas le silicium qui est le plus gros volume d'import, évidemment vous le savez, vous êtes du milieu, qui constitue nos entrants de marchandises, c'est le verre et l'aluminium. Je rebondis sur votre question, parce qu'elle peut embrayer en termes de réflexion : aujourd'hui, le verre solaire, on ne le produit pas en France ni en Europe. Donc, au début, on va devoir l'importer en dehors de l'Europe. Ça, c'est une vraie question. Et notre ambition, c'est que la filière qui s'engage permette que demain on retrouve, soit autour de la méditerranée, soit en Europe, des producteurs de verres solaires. On l'a fait, y a 20 ans. On a arrêté parce qu'il n'y avait pas de filière solaire en France. Donc, il faut redynamiser ça. D'où l'enjeu des écosystèmes et de la filière complète de production. Et dernier point : contribution pour une réponse sur Ventillon.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Oui.

### **Madame Émilie CHALAS**

C'est l'avis de CARBON, hein, on aime moins l'option ferroutage à Ventillon que l'option halte ferroviaire en commun avec GravitHy ou sur le port à conteneurs ou Modalis, parce qu'en fait, Ventillon, ça nous oblige à passer le rond-point de la Fossette qui est un vrai problème de circulation. Donc on préfère les trois autres que cette option-là. Mais tout est sur la table, et on va regarder toutes les pistes.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Et je pense qu'il y avait une question au niveau de la ville d'Istres pour le développement du ferroutage par rapport à la voie unique.

### **Monsieur Sébastien FOREST**

Sur le ferroutage par rapport à la part modale. Déjà, préciser qu'on calcule la part modale en tonne-kilomètre, donc le nombre de kilomètres parcourus par les différentes marchandises. L'objectif national de part modale du ferroviaire est fixé à 18 % à l'horizon 2030. Et on le double par rapport à la part modale, au niveau national, je précise, qui était de 9 % en 2018. Donc l'objectif, c'est de doubler cette part modale. C'est une évolution énorme. En ce qui concerne le port, je crois qu'aujourd'hui on est au-dessus de la moyenne nationale ; on est à plus que neuf,

mais je ne sais pas exactement combien. Et au total, la route représente moins de 80 % des tonnes-kilomètres des marchandises qui sortent du port ou qui y arrivent. Mais la route reste le mode le plus utilisé, malheureusement.

Je l'ai évoqué, mais j'y reviens parce que je ne suis pas sûr que ça a été bien compris : notre politique nationale en matière de mobilité, c'est de réduire le nombre de poids lourds ou le nombre de véhicules légers qui circulent sur nos routes, et donc développer tous les modes alternatifs à l'usage de la route, que ce soit le ferroviaire, que ce soit pour les personnes : le vélo, les transports en commun, le covoiturage. CARBON a présenté son approche en la matière qui est très développée, très précise. Je rappelle qu'on a plus de 10 000 emplois sur la zone, et les entreprises existantes avaient par le passé des modes de transport collectifs ; aujourd'hui, peu. Et beaucoup d'usagers viennent travailler seuls dans leur voiture. La Métropole et le Port travaillent ensemble pour accompagner les entreprises existantes, pour faire évoluer la situation et que par exemple, le covoiturage se développe parmi les salariés qui, aujourd'hui, utilisent nos routes.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Monsieur, au fond. Après, M. MARQUIS.

### **Monsieur Gilbert DALCOL**

Enfin, on y arrive. Merci de m'avoir donné la parole. Gilbert DALCOL, association de la Galvinière, et sa présidente de M.C.T.B avec Romuald MEUNIER. Donc, j'ai diverses questions à vous poser. Tout à l'heure, Émilie CHALAS, vous disiez de mettre des transports en commun pour le personnel. Comme disait monsieur, par le passé, j'ai travaillé à Shell, j'ai travaillé un peu de partout, nous avons des bus de transports en commun, Shell-Berre, Total, BP, Naphtachimie. Et finalement, tout a coulé à l'eau. Quand on voyait les bus, il y arrivait deux personnes, surtout en 3/8. Deux personnes dans un bus de 50 places. La direction, qu'est-ce qu'elle a fait ? La direction, ils ont préféré donner une prime de transport aux gens. Encore, les gens en 3/8, ce n'est pas pareil que les gens dans la journée. Le plus qui sature, ce sont les horaires de jour. Parce que les gens commencent et finissent en même temps. Donc, c'est vraiment un problème crucial.

Donc je pense que déjà, la Région, la Métropole, le Département, M. le Sous-préfet, nous subissons, nous, riverains, d'énormes nuisances à ce sujet, surtout sur la ville

de Fos, en ce qui concerne les industries par les fumées, par les odeurs. Esso qui n'arrête pas depuis x temps à ce sujet. Les roulis des véhicules, des poids lourds sur les nationales qui saturent, les fumées, plus le survol à basse altitude des aéronefs de la base 125, dont cette semaine j'ai encore adressé un courrier à Mme Anne-Laure MICHEL, commandante de la base 125, dont je vous ai adressé un mail à ce sujet. Donc, la population n'en peut plus à ce sujet.

Donc, c'est facile de parler. On parle des projets. Bien sûr, l'avenir est là. Il faut penser à nos enfants et les futurs emplois. Nos routes, nos infrastructures sont saturées. Ça fait des années et des années. En ce qui concerne le rond-point de la fossette, nous, association M.C.T.B, alors qu'il y avait des élus, il y avait des gens de la Région, avons dit de faire une voie échappatoire des gens qui viennent de Fos en direction d'Arles. Non ! Ils n'ont pas voulu parce que c'était un coût. Et j'avais dit à l'époque : « En France, on ne voit pas plus loin que le bout de notre nez. On fait des projets sur 10 ans, qu'aux États unis on le fait sur 100 ans. » Le problème est là. Qu'est-ce qu'il se passe actuellement ? Non seulement de deux voies, nous sommes passés à une voie sur le rond-point de la Fossette. C'est le même qu'il y a au Vallin. Et les gens qui vont sur Arles bloquent, donc c'est tout bloqué. C'est un point.

En 2024, c'était marqué dans le journal officiel qu'à partir de janvier 2024, la 55, nationale, route nationale et Départementale passeraient sous la responsabilité du Département, vu que M. Macron et son gouvernement voulaient faire une décentralisation. On m'a dit, la dernière fois lors d'une liaison Fos-Salon, que ça a été reporté. J'ai vu un article au mois de juin. Mais c'est enregistré dans le journal officiel. CARBON, vous faites votre business, c'est tout à fait normal. Si demain les infrastructures routières venaient à se faire après les industries, c'est nous, contribuables, qui allons mettre encore les mains dans la poche, comme ça a fait pour la taxe d'habitation quand elle a été supprimée. Donc, ça, c'est un problème dont il faut parler.

Ensuite, je ne comprends pas pourquoi malgré que le projet soit bon, on met toujours la charrue avant les bœufs. On fait des usines, et après on fait les routes. Mais les routes sont saturées ! Déjà, où ils vont passer, vos poids lourds ? Après, vous dites, vous allez mettre une crèche. Vous allez mettre une crèche pour qui ? Pour les personnes qui travaillent à la journée. Pas pour les mecs et même les

femmes qui font les 3/8, c'est impossible. Que ce soit du côté est d'Aubagne, du côté d'Aix, de notre côté, toutes les routes saturent. À partir de 16 h, vous partez sur Marseille, ça sature. La Région, le Département, vous avez fait la L2, la 50 bloque. Vous prenez la L2, tous les jours, il y a un carton. Avant, quand on prenait l'autoroute Nord de Marseille, on partait de la porte d'Aix, on attrapait le bouchon vers Saint-Antoine, ça ralentissait.

**Monsieur Renaud DUPUY**

On va...

**Monsieur Gilbert DALCOL**

Attendez, je vais venir.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Non ! Il y a encore des gens.

**Monsieur Gilbert DALCOL**

Actuellement, la L2 se jette...

**Monsieur Renaud DUPUY**

Non ! Bon.

**Monsieur Gilbert DALCOL**

Attendez !

**Monsieur Renaud DUPUY**

Non, on abrège !

**Monsieur Gilbert DALCOL**

... et ça bloque jusqu'à la porte d'Aix. Donc, je ne voudrais pas que demain, personnellement, on n'en arrive pas dans le même contexte que Marseille.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Alors, je ne sais pas par où prendre, il y a beaucoup de choses. Est-ce que quelqu'un veut répondre ? Merci. C'est un constat sur la situation, il n'y a pas de réponse.

**Monsieur Régis PASSERIEUX**

Je vais répondre à la question précédente, simplement sur la capacité ferroviaire entre Istres.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Oui.

**Monsieur Régis PASSERIEUX**

M. GIACHINO n'est pas là, mais je l'ai rencontré sur ce sujet il y a quelques jours, et on a fait un point. M. GIACHINO, c'est le directeur adjoint de SNCF réseau, qui m'a fait toute une série d'explications techniques, pour me dire qu'en gros, jusqu'en 2040, il était capable, avec des travaux complémentaires, de faire face à la ligne. Je ne vais pas répondre à sa place, je n'ai pas les éléments techniques. Il était assez précis. Je pense qu'il serait nécessaire, pour les garants de le contacter, qu'il mette une note de réponse sur ce sujet, parce qu'il a des arguments à donner par rapport à la question précédente.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Il est parti, donc on le mettra sur le site. M. le Garant, le micro arrive là-bas. Après, M. MARQUIS.

**Monsieur Philippe QUEVREMONT**

Oui. Merci. Juste pour préciser comment fonctionne la procédure. Les garants font leur bilan un mois après la fin de la concertation, donc ça nous amène à fin novembre. Dans ce bilan, ils peuvent faire des recommandations, y compris des recommandations dans le domaine public. Le maître d'ouvrage c'est la loi, doit, dans un délai de deux mois, dire quels enseignements il tire de la concertation. Alors, ce n'est pas une obligation pour les pouvoirs publics, mais nous souhaitons bien entendu, comme la Commission Nationale de Débat Public, que les pouvoirs publics répondent dans le même délai de deux mois.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. M. MARQUIS, ici.

**Monsieur Christian MARQUIS**

Oui, bonjour. Christian MARQUIS du collectif Cistude, association environnementale. Alors, ce n'est pas pour relancer un deuxième débat de chiffres après la querelle sur les distances kilométriques, c'est par rapport aux nombres de salariés, madame. Vous avez parlé de 3 000 salariés. Évidemment, ce nombre est très important parce qu'il impacte la nécessité d'infrastructures en ce qui concerne le logement ou les routes ou le ferroviaire, etc. Vous avez parlé de 3 000 salariés. Madame, il me semble que vous avez négligé les emplois induits. Lors de la dernière réunion, vous avez avancé un chiffre qui est, je crois, reconnu par tous, à savoir qu'un emploi industriel créé, c'est trois emplois induits. On passe donc de 3 000 salariés à 12 000 salariés. C'est une autre échelle, pour la seule entreprise CARBON. Et je suis très surpris que vous n'ayez pas, dans votre présentation, appréhendé ces chiffres-là, et que vous vous en soyez tenue finalement, pour employer un terme que vous semblez apprécier, à l'écosystème CARBON. Parce que ce n'est pas un écosystème isolé, sans tenir compte de la sous-traitance, sans tenir compte des multiples services qui seront engendrés si le projet CARBON voit le jour. Voilà pour le premier point.

Deuxième point : on a beaucoup évoqué ici la nécessité d'infrastructures. Ces infrastructures ont un coût environnemental, un impact environnemental. On parlait de la liaison Salon-Fos. Selon la variante choisie, l'impact environnemental, notamment au niveau de la biodiversité, sera considérable. Je rappelle que la liaison Salon-Fos fait l'objet actuellement d'une concertation de ce type, elle est donc toujours hypothétique, et que diverses variantes sont examinées. Il y a des gens ici avec qui je ne serais pas d'accord, mais ce n'est pas le thème. Je ne veux surtout pas qu'on engage un débat sur ce thème-là. Si certaines variantes proposées sont choisies, l'impact sur la biodiversité sera très important. Il me semble qu'il faudrait, quand on parle d'impacts cumulés, non seulement cumuler l'impact sur la biodiversité de CARBON, de H2V ou de Gravithy, puisque c'est ce qui va être fait, mais aussi l'impact sur la biodiversité de l'ensemble des conséquences. Quand on parle de la construction de 5 000 logements, évidemment il y aura une artificialisation des sols massive, et ça a un impact sur la biodiversité, sur l'environnement. Et donc, ça, ça, ça paraît essentiel que dans le projet tel qu'il sera présenté à l'enquête publique, si vous allez jusqu'à l'enquête publique, ce cumul d'impacts, allant largement au-delà des seuls projets industriels, soit appréhendé.

Enfin, un troisième point. Je vais vite. Et je suis désolé de poser plusieurs questions simultanément, mais c'est un peu le mode de fonctionnement de la soirée, puisque les gens qui sont derrière la table ont beaucoup parlé, et les personnes dans la salle, un peu frustrées, ont cumulé des questions. Et on ne posera peut-être pas toutes celles auxquelles on a pensé pendant que vous parliez. Le troisième point, en fait ce n'est pas vraiment une question, c'est peut-être une réponse finalement. M. QUEVREMONT a demandé des engagements. On n'a pas eu d'engagements ce soir. Par contre, on a eu des chiffres sur les infrastructures routières. Des chiffres très clairs. En ce qui concerne le contournement de Martigues : 2028-2029. Et en ce qui concerne la liaison Salon-Fos, si elle existe, et je rappelle que le débat est en cours : 2030-2031. Or, nous devons nous prononcer ici sur l'opportunité de ce projet. Ce projet est-il opportun ? On a bien compris que du point de vue de CARBON, ce projet est opportun ici et maintenant. Ici, parce que vous n'avez pas trouvé de site alternatif sur le territoire. Et maintenant, parce que vous étiez tenu par des impératifs économiques : vous craignez la concurrence. Mais du point de vue des populations, mettre en place ce projet, mener ce projet ici et maintenant, travaux 2024, démarrage du projet 2025, et plein de potentialités 2026, je vous dis clairement ce qu'il en est par rapport à notre association, ça paraît complètement aberrant. On n'est pas prêts ! De notre point de vue, ce n'est pas opportun.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Alors, d'abord peut-être sur la première question, sur la question de l'impact.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui.

**Monsieur Renaud DUPUY**

M. le préfet souhaitait prendre la parole, donc je lui donnerai la parole.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui, trois remarques sur les questions, quand même. Ça me paraît important que le maître d'ouvrage réponde. On est là pour parler de CARBON. On a des choses à dire et à échanger avec vous. Sur les salariés et les emplois indirects, on en a déjà parlé effectivement, à quelques réunions. Le chiffre qui est donné, généralement,

est d'usage, c'est de dire que pour un emploi créé, il y a trois emplois indirects. Jamais personne ne sort une cartographie de ces emplois indirects. Parce que certes, ça comprend la sous-traitance, avec peut-être des créations d'entreprises, mais ça permet aussi à des sous-traitants de se maintenir plutôt que de fermer ou de supprimer des postes. Donc, c'est aussi des postes qui sont conservés plutôt que supprimés. Et c'est par exemple, des postes indirects aussi dans le service public : sur les crèches, sur les écoles, dans l'entretien des routes, etc. Donc, tout ça n'est pas quantifiable à proprement parler, c'est ce que je vous expliquais la dernière fois déjà. C'est toujours difficile de faire une cartographie pour vous dire : « Voilà dans les emplois indirects, il y aura tant de personnes qui vont arriver sur le territoire. » On n'a pas cette visibilité-là. On l'aura au moment de l'exploitation. Et au fur et à mesure que les choses vont monter, on saura qui sont nos sous-traitants, quels sont les impacts ; éventuellement, on pourra les jauger sur les services publics, etc. Mais ce n'est pas quelque chose qu'on donne, a priori, parce que ce n'est pas quelque chose qu'on peut dessiner en termes de cartographie, aujourd'hui, sur ces emplois indirects. Ce qui est certain, c'est que quand on dit « un emploi direct, trois emplois indirects », ce n'est pas trois personnes qui vont arriver pour travailler dans le secteur. Donc, le 12 000 n'existe pas en réalité. Voilà, ça, c'est le premier point.

Deuxième point, sur la biodiversité et l'enjeu du cumul. Je l'entends parfaitement, sauf qu'en fait, les procédures sur les déclarations des dossiers que l'on doit faire vis-à-vis des services de l'État, c'est le périmètre de CARBON avec ses annexes directes. C'est pour ça que RTE est co-maître d'ouvrage avec nous, puisque c'est une infrastructure directement reliée au projet de CARBON, qui fait partie du périmètre des études d'impact. Mais après, pour ce qui concerne le logement et les voiries, ils auront leurs propres demandes et autorisations. Si on devait construire sur de l'espace naturel, ce qui n'est pas certain, je ne sais pas, peut-être que la Métropole a une idée de l'implantation des logements, mais ils seront soumis à leurs propres études sur la biodiversité et les enjeux d'impact. On ne peut pas relier tout à tout. Chaque projet va être aussi autonome dans son propre impact. Si une voirie devait se faire, et Mme la conseillère Départementale l'a bien dit tout à l'heure : si on doit dédoubler la D268, en l'occurrence, les règles actuelles qui s'appliquent, il faut compenser pour 200 hectares, vous avez pris l'exemple. Donc vous voyez, la route va être soumise elle-même, ce projet de route, si elle devait se faire, à sa propre étude d'impact. Ce n'est pas lié à CARBON à

proprement parler. Tout n'est pas dans tout. Chaque étape va être évidemment examinée par les services de l'État, et j'imagine qu'ils seront particulièrement vigilants.

Et enfin, sur l'opportunité : évidemment, je ne peux pas rester sous silence, c'est important. Ici et maintenant, oui. Ici, je le redis, on n'a pas choisi le grand port et Fos et la Darse par défaut. Encore une fois, il y avait d'autres sites potentiels qui étaient très intéressés par notre arrivée, qui étaient très intéressants. Ce n'est pas du tout un choix par défaut. Donc, on a choisi ici, on a choisi le grand port pour ses utilités, pour l'accueil et la dynamique territoriale qui est réservée à CARBON. Et enfin, le maintenant : vous parlez « vous avez peur de la concurrence. » En fait, la concurrence est déjà en place, c'est la Chine. 95 % des panneaux que vous utilisez quand vous voulez être un peu écolo sur vos maisons, sur vos projets même publics sont aujourd'hui made in China, avec les enjeux écologiques que l'on connaît désastreux sur la nature des fabrications là-bas, et sans parler des enjeux sociaux, puisque les ouïghours, le travail des enfants, etc. Ça aussi, c'est en Chine. Donc, à un moment, ce n'est pas un positionnement de concurrence vis-à-vis de gens qui font ça très bien, c'est un enjeu de positionnement et de concurrence à très court terme. Le maintenant que vous exprimez, c'est parce qu'il y en a marre d'installer des panneaux chinois qui nous coûtent cher en carbone et qui coûtent cher en termes de droits sociaux aux peuples qui sont exploités pour la production de ces panneaux. Donc nous on ambitionne effectivement, d'avoir un projet qui tienne un peu plus la route en termes de droits environnementaux et de droits sociaux. Je trouve que ça se défend.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Peut-être sur l'impact cumulé environnemental. C'était sur cette question ?

### **Monsieur Sébastien FOREST**

Oui. Je voudrais préciser que sur l'impact cumulé, on va avoir l'occasion, grâce au débat public territorial qui va être organisé dans quelques mois, de l'aborder de façon beaucoup plus claire. Ce n'est pas par le petit bout du dossier de CARBON, malgré tout l'intérêt qu'il a, qu'on peut aisément aborder les impacts cumulés de l'ensemble des projets qui sont envisagés sur ce territoire. On parle des projets routiers, des projets d'installation, et ils sont nombreux. Et puis, un deuxième point que je voulais évoquer : les projets routiers dont on parle sont indispensables à

l'arrivée de cette entreprise. Je crois avoir précisé qu'on a beaucoup d'autres leviers que l'on peut activer sans attendre la réalisation de ces projets, pour essayer de mieux gérer les situations de difficulté sur les routes que l'on connaît que ce soit pour les poids lourds ou pour les véhicules légers, dans les démarches de report modal de toute nature qu'on essaie de développer, et certaines peuvent très développées beaucoup plus rapidement qu'un projet d'infrastructures comme une route.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. M. Le Préfet.

### **Monsieur Régis PASSERIEUX**

Oui, deux phrases en complément: je le redis et je le répète, le besoin d'infrastructures tant routières que de transports collectifs que d'intelligence territoriale au point de vue répartition, le cas échéant, de parkings relais, etc., on en a besoin majoritairement et déjà par rapport à la situation actuelle. C'est moi qui le dis, donc ce n'est pas facile, parce que je porte, dans ma modeste personne, 50 ans de bilan d'action publique. Bon, voilà, je m'expose sans aucune difficulté, mais c'est la réalité. Et les projets comme CARBON vont amener une couche supplémentaire. Si à cette occasion, ça peut mobiliser, je le répète tous les acteurs pour qu'on transforme l'essai sur ce qui est actuellement en cause, je pense que ça aura été plutôt positif.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

M. GAZAY. Et après, monsieur, là-bas, au premier rang. Et après, monsieur, derrière, pour terminer.

### **Monsieur Gérard GAZAY**

Oui. Juste pour faire une remarque. Mais je rebondis sur les questions qui ont été posées, et puis sur celles que le Maire de Fos aussi a soulevées. La Métropole, puisqu'on parle beaucoup de Métropole ce soir, a sept ans d'existence, sept ans ! On est au cours préparatoire ou au CE1. J'ai un peu perdu le sens. J'ai les enfants qui sont un peu grands. Mon cher René, ce n'est pas à toi à qui je vais l'apprendre que tous les Maires, dont tu faisais partie, dont je faisais partie, nous étions contre la création de cette Métropole en 2016. Et quand Jean-Claude GODIN a souhaité que cette Métropole soit créée, on attendait de l'État trois milliards d'euros. Parce

qu'on avait mesuré complètement qu'en termes de mobilité par exemple, en termes d'autres développements économiques, il fallait trois milliards d'euros pour rattraper un retard de 40 ans. Je le dis ici : à Lille, à Lyon, ailleurs, les Métropoles ont 20 ans, 30 ans, 40 ans. Nous, pour des raisons que je ne vais pas expliciter ici, elles sont politiques, mais vous les connaissez toutes, on n'a pas fait la Métropole. Elle ne s'est pas faite. Il a fallu attendre 2016 pour la lancer. Et après que Martine VASSAL a eu pris la Métropole en 2018, effectivement, le gouvernement a dit : « On met un milliard d'euros sur la table, pour accompagner les développements de la mobilité. » Alors, ce n'est pas tout à fait un milliard d'euros, M. le Préfet. On le sait très bien, il y a de l'argent qui est engagé par l'État qui garantit, et la Métropole qui investit de l'autre côté. On sait que ce n'est pas un milliard d'euros qui suffisent, il en faut trois ! On l'avait dit en 2016, on le sait toujours.

Et mon cher René, je crois que c'est ça peut-être la différence qu'il y a entre ton histoire, l'histoire de ce territoire, qui dit : « On a besoin de plus d'argent. » C'est peut-être aussi la différence qu'il y a aujourd'hui par rapport aux années difficiles que tu nous as décrites tout à l'heure, où on va pouvoir peut-être s'engager. Et ce n'est pas à toi que je vais l'apprendre aussi, parce que tu le sais, mais tout le monde le sait ici, avant quand le Département mettait un euro à droite, et bien, la Région mettait un euro à gauche, mais sans jeu de mots politiques. Alors qu'aujourd'hui, il y a, au niveau de la Métropole, une seule et même entité ; et en plus, avec la Région, nous travaillons ensemble. Le développement économique est fixé par la Région. La Métropole aurait eu la possibilité de dire : « Nous faisons une stratégie différente. » On travaille ensemble avec les équipes de la Région d'avoir la même stratégie, même si sur la Région une vision régionale, comme son nom l'indique, et que sous sur la Métropole, nous adaptons cette vision régionale à notre cœur de cible, c'est-à-dire la Métropole. Voilà pourquoi on a aussi un peu de retard. Et voilà pourquoi, mesdames et messieurs, je suis peut-être, mais c'est dans ma nature aussi, un peu plus optimiste qu'il y a 10 ou 15 ans en arrière. Mais ça n'engage que moi.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Merci.

**Monsieur René RAIMONDI**

Tous les investissements chez nous sont productifs, contrairement à d'autres endroits.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Monsieur, allez-y, vous avez la parole.

**Monsieur Christian TORRES**

Bonsoir, je vais essayer d'être bref. Mme CHALAS, une question pour vous. Alors, Christian TORRES. Je suis élu au développement économique de la ville de Port-de-Bouc, délégué aussi au Grand port de Marseille. Donc je suis en plein développement. La question est simple. Vous parliez tout à l'heure de construction de l'usine avec des majeurs, mais sur notre territoire, que ce soit le territoire de Martigues, de Fos et Istres, bien sûr, Miramas, nous avons de grosses sociétés qui sont capables de construire votre usine. Moi, je ne voudrais pas que votre usine soit un Mikado qui arrive en LEGO en conteneurs et soit montée par des Chinois, des Roumains ou des Turcs, voilà. Ma question est simple : allez-vous faire monter cette usine par des sociétés locales de notre Région ?

**Madame Émilie CHALAS**

Oui, et prioritairement d'ailleurs, même par rapport aux majors. Bien sûr qu'on veut faire travailler le territoire. C'est tout l'écosystème dont on parlait tout à l'heure. Et d'ailleurs, dans la diapo, vous avez vu les majors, mais vous n'avez pas vu le troisième point : il y avait l'enjeu de la sous-traitance et de l'écosystème local.

**Monsieur Christian TORRES**

Oui, mais, ça, la sous-traitance, ce n'est pas spécialement de la construction.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui, et de l'enjeu du local. Donc, oui, et prioritairement. Oui, bien sûr.

**Monsieur Christian TORRES**

Oui. Non, mais je vous le dis parce qu'il y a des usines aussi qui se sont faites sur le territoire et qui sont arrivées, comme je vous dis, en LEGO, de Chine. Toute la construction a été faite par des Chinois.

## **Madame Émilie CHALAS**

Alors, vous imaginez bien qu'à partir du moment où on se positionne en concurrence face aux Chinois sur le panneau solaire, ce n'est pas pour faire construire notre usine par les Chinois. Non, on compte sur vous. Vraiment, on compte sur vous. Et vous avez dû rencontrer ma collègue Rafaëlla GIARDINO, qui était là mardi à la réunion incroyable qui a été mobilisée par le Maire de Fos. 400 personnes présentes ! Tout le monde était là. Je pense que vous avez eu le temps d'échanger avec les représentants de CARBON qui étaient là alors et qui sont, j'allais dire, les dirigeants qu'il fallait qu'il y ait pour ces connexions-là, commerciales et de chantier. C'était une meilleure personne que moi comme interlocuteur sur le chantier, parce que, moi, je suis là devant vous, je vulgarise, j'explique le projet, mais c'est bien elle, Rafaëlla GIARDINO qu'il fallait voir. Et je suis sûr que vous avez eu ce contact-là. Mais on compte sur vous ! Parce que là, vu le boulot qu'il y a, on va avoir besoin de tout le monde dans le secteur, c'est évident.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci. Donc, une dernière intervention de M. MEUNIER. Puis M. le Maire de la commune qui souhaitait parler. Après je repasserai la parole aux garants. Ah, pardon, madame. Excuse-moi. Donc, allez-y ! Je n'avais pas vu.

## **Monsieur Romuald MEUNIER**

Merci. À nouveau Romuald MEUNIER pour l'association M.C.T.B. Golfe de Fos Environnement. Alors, le premier point que je voudrais soulever est à propos de l'organisation des débats. Je ne voudrais pas que parce que Gilbert DALCOL m'accompagne à chaque fois, on considère de nous passer le micro à un seul, considérant qu'il parle pour les deux autres. Gilbert DALCOL est un citoyen comme tout le monde. Il représente aussi les riverains, et il fait partie de notre association. Donc, il ne s'agit pas de nous interdire de poser une seconde question, si Gilbert DALCOL veut en poser une. Donc premier point que je voulais soulever.

Le deuxième, c'est sur les propos que j'ai tenus tout à l'heure et que je ne voudrais pas qu'ils soient mal interprétés. Nous souhaiterions dire oui à votre projet. On le souhaiterait, parce que votre projet répond à de réels besoins : les besoins de production française de panneaux solaires. Et c'est un fait, si on pouvait dire oui, on aimerait dire oui. Seulement, encore une fois, ce n'est pas parce que votre projet est beau et que tout ce que vous allez nous présenter pourrait se réaliser

que nous ne devons pas être critiques et attentifs. En l'occurrence, par exemple, quand vous dites que notre refus ou notre acceptation serait basé sur le fait que nous refuserions 29 camions, ce n'est pas du tout la réalité. La réalité, c'est que quand vous avez 3 000 emplois dans votre entreprise, ça veut dire 6 000 mouvements par jour sur les routes. Que ce soit en partie avec des navettes ou en partie avec des vélos électriques, ou en partie avec des véhicules, il y a de toute façon 3 000 mouvements par jour de vos salariés sur les routes. Donc, ne réduisons pas ça à quelque chose d'aussi simpliste que « vous refusez une activité pour 29 camions ! » Donc, ça, c'est le point que je voulais soulever.

Encore une fois, c'est une formidable conjonction d'intérêts que nous rencontrons aujourd'hui, c'est-à-dire les besoins de produire français des produits qui nous sont absolument nécessaires, et qui seront sans doute une partie de l'avenir de la production énergétique en France, et les intérêts qui sont ceux du développement du port vers un autre type d'activité, mais aussi un intérêt pour la population qui a besoin de souffler un petit peu ; souffler au travers de ce qu'on a déjà dépeint tout à l'heure. Donc, encore une fois, je rejoins les propos, pour une fois, de notre Maire, René RAIMONDI, et de notre sous-préfet. Oui, j'espère en l'avenir. Je reste toutefois très attentif et très critique.

### **Madame Émilie CHALAS**

Nous aussi on attend beaucoup des infrastructures routières, des dynamiques de services publics, etc., sur les questions de mobilités. Donc, là-dessus, on se rejoint parfaitement. Je ne voudrais juste pas que vous repartiez avec l'idée qu'il y a 3 000 voitures qui rentrent et 3 000 voitures qui sortent par jour. Parce que ça, c'est faux ! C'est techniquement faux ! Il va y avoir, à chaque *shift*, 350 voitures qui entrent et 350 voitures qui sortent. Parce qu'on a 50 % de part modale sur la voiture et le reste sur un report modal, et qu'il n'y a que 700 personnels qui arrivent par *shift*. Donc, vraiment, j'insiste là-dessus, parce qu'il n'y a pas 3 000 voitures qui rentrent et 3 000 voitures qui sortent par *shift*, voire à 9 h du matin. Revoyez la diapo de démonstration. On est en horaire décalé, d'une part : 4 h 30 du matin, 12 h 30 et 20 h 30 le soir, c'est là que sortent 350 potentielles voitures. C'est très important, parce que ce n'est pas 3 000 véhicules par jour. Je ne peux pas vous laisser dire ça.

**Monsieur Romuald MEUNIER**

Lorsque nous comptabilisons les véhicules sur les routes, c'est fait depuis des dizaines d'années, nous comptons des véhicules par jour, et non pas par *shift*.

**Madame Émilie CHALAS**

Dans ce cas-là, ça ne fait pas 6 000, monsieur, ça fait 1 200. Non, mais c'est nos objectifs par *shift*. Mais ça fait 1 200 par jour, ça ne fait pas 6 000, monsieur. On ne peut pas vous laisser dire 6 000, ce n'est pas possible.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Madame.

**Madame Christelle MILVILLE**

Bonsoir, Christelle MILLEVILLE, collectif Cistude. Donc, vous avez parlé de projets développés, je pense que le projet au niveau des routes, on ne peut pas le comparer par rapport au ferroviaire. Quand on fait des routes, ça augmente le trafic routier, c'est prouvé. Le ferroviaire, je pense que c'est à développer. La Métropole de Lyon a un réseau ferroviaire exemplaire, et on devrait s'en inspirer. Et selon l'ADEME, l'Agence de la transition écologique, voyager en train pollue 32 fois moins qu'en voiture. Il faudrait qu'on y réfléchisse. Et j'ai une deuxième question sur la crèche interentreprise : où aller vous la mettre ? Parce que si vous la mettez à la Fossette, c'est aussi en Seveso.

**Monsieur Laurent BELSOLA**

Non.

**Madame Christelle MILVILLE**

Vous avez répondu ? Bon.

**Monsieur Renaud DUPUY**

Voilà.

**Monsieur le Maire du Port-de-Bouc**

Il n'y a aucun PPRT à la Fossette.

**Madame Émilie CHALAS**

Oui. Au centre de vie, oui.

**Monsieur le Maire du Port-de-Bouc**

Aucun.

**Madame Christelle MILVILLE**

Merci.

**Madame Émilie CHALAS**

Vous avez fini votre question ?

**Madame Christelle MILVILLE**

Oui.

**Madame Émilie CHALAS**

Alors, 200 % d'accord avec vous sur le premier point. Il vaut mieux prendre le train que la voiture, c'est une évidence. Et le chiffre que vous avez cité est juste. Plus on développe les routes, plus on utilise les routes, vous avez raison. Le sujet, c'est qu'ici on est déjà saturé, donc : comment on y répond ? CARBON ambitionne d'y répondre par l'altère modalité, c'est-à-dire utiliser d'autres modes. Donc, là-dessus, on est tout à fait d'accord. L'exemple de la Métropole de Lyon est un très bon exemple aussi. Mais attention ! la Métropole de Lyon, en l'occurrence, il y a un nœud ferroviaire qui est un peu compliqué à La Part-Dieu, et il y a des travaux aussi qui vont être nécessaires pour le Lyon-Turin. Donc, ce n'est pas aussi simple que ça. C'est un modèle, mais il faut moderniser et renforcer, parce que le nœud ferroviaire Part-Dieu ne suffit pas pour répondre aux besoins du Lyon-Turin. Donc vous avez raison là-dessus.

Et sur la crèche, il est évident qu'on ne le mettra pas en zone à risque. Donc, M. le Maire a répondu, et il a raison, à la Fossette. Mais c'était un exemple, je n'ai pas dit qu'on envisageait une crèche interentreprise particulièrement là. On sait qu'on a des endroits où il y a de l'administration où c'est accessible facilement. C'est plutôt là qu'il faudrait mettre les crèches. Il est évident que ce ne sera pas sur un site à risque. Ça va de soi, rassurez-vous là-dessus. Et l'on a arrêté le principe d'une crèche, est-ce qu'il sera interentreprise ? On posera la question à nos voisins et

nos collègues. Est-ce qu'il sera à la Fossette ou ailleurs ? Ça, on verra. Il faut d'abord qu'on soit sûrs d'implanter CARBON, et ça, c'est l'objet de la réunion.

## **Monsieur Renaud DUPUY**

Donc, on a une dernière intervention de M. le Maire. Et après je pense qu'on va arrêter tranquillement. Je redonnerai la parole aux garants qui ont un certain nombre d'annonces à faire. M. Le Maire, vous avez commencé, c'est vous qui terminez.

## **Monsieur Laurent BELSOLA**

Merci. Je voulais dire ce soir, tout simplement, je n'ai pas beaucoup de Port-de-Boucains dans la salle, pas énormément. Pourtant, on a fait la publicité. Et quand on leur pose la question, ils travaillent tous dans les industries. Beaucoup, je ne dis pas « tous », dans les industries : Lavéra... On est en plein cœur du complexe portuaire. On est en plein cœur ici, à Port-de-Bouc entre Fos et Lavéra. Ils travaillent tous. Et le projet leur va : il y a de l'emploi, on décarbone, tout ce qu'on veut. Mais je le dis et je le redis : je suis l'une des dernières villes, un peu avec Fos et Martigues, à être coupée en deux par une autoroute. Coupée en deux par une autoroute ! Les combats, ce ne sont pas deux Maires, ce sont trois Maires. On a oublié René RIEUBOND, débuté de 1962 à 1988 de la circonscription, qui allait jusqu'à Salon, à l'époque. Michel VAXES et Paul LOMBARD à Martigues. Depuis 1970 que ce combat est mené. Il est mené parce qu'on est coupés en deux. J'ai peur, moi ! Vous dites « protéger la nature », tous on veut protéger la nature, mais je veux protéger aussi les humains. J'ai un collègue et une école qui sont à côté de l'autoroute, avec les camions des raffineries qui passent. Il y a Esso, il y a Total. Et c'est normal, les trafics y passent. Donc, des drames, il peut y en avoir.

La population me dit : « Quand vous nous mobilisez pour avoir le contournement ? On n'en peut plus ! La limite du supportable a été dépassée. » Parce que le matin, pour aller sur Marseille, les Istriens, une partie de Saint-Mitre, de Martigues passe par vers chez nous, sur la départementale qui a été refaite, arrive au niveau du carrefour pour partir à Marseille. Et les mêmes, les Martégaux ou les Saint-Mitréens passent par la gare de Fos pour éviter Morales et sortir à Lafarge. Donc, le matin et le soir, on ne peut plus circuler. De Saint-Mitre à Port-de-Bouc, c'est saturé. C'est fini, on ne circule plus. Les gens n'en peuvent plus. Le bruit, 70 000 véhicules le jour, plus les citernes, les camions et la dangerosité. La population nous dit : « Quand

faut-il se mobiliser ? Quand faut-il y aller ? On n'en peut plus. On est arrivé à saturation. »

Donc, faisons CARBON. Pas partout ! parce que quand vous avez moins d'emplois, des zones plus rurales, ça circule. Je ne vais pas rentrer dans ce débat-là, et chacun a ces zones, mais dans une zone comme la nôtre, il est évident qu'entre le trafic de marchandises, les citernes, tout ce qui passe, toutes les industries, on démultiplie par deux ou par trois. Je ne veux pas qu'on néglige le reste, loin de là, mais, voilà la population dans quel état d'esprit elle est. J'espère que les négociations vont aboutir. On l'espère de tout cœur. Pour l'instant, on ne bouge pas. Mais la population nous dit ça : « Quand vous nous mobilisez ? Parce qu'on n'en peut plus. On est arrivés à la limite, on a dépassé le supportable. On vit un enfer. » Je vous remercie.

### **Monsieur Renaud DUPUY**

Merci pour cette intervention qui synthétise pas mal de choses. Alors, je vous remercie pour la réunion qui s'est très bien déroulée, avec un équilibre parfait du temps de parole. M. le Garant, je vous donne la parole pour un certain nombre d'annonces.

### **Monsieur Vincent DELCROIX**

Oui, bonsoir à tous. Bon, d'abord, je m'associe au remerciement de M. DUPUY. Comme d'habitude, ce fut une réunion, on va dire, exemplaire. Et particulièrement ce soir parce qu'il a fallu beaucoup de patience, et beaucoup de patience à tout le monde : au public et aussi aux intervenants qui sont sur la table. Et donc je voulais les remercier. Bon, malheureusement, le format qu'on avait retenu ce soir, je vais vous expliquer pourquoi on l'a retenu, en fait, de faire intervenir le maître d'ouvrage puis les collectivités, c'était pour éviter le mélange des questions, c'est-à-dire pour éviter qu'on pose une question qui s'adresserait aux élus, par exemple, alors que c'était le temps de parole du maître d'ouvrage. Donc, c'est pour ça qu'on a choisi ce format, bon, qui a en effet généré des frustrations. J'ai vu, par exemple, M. MARQUIS qui bouillait sur sa chaise parce qu'il fallait qu'il attende son tour pour avoir la parole, et c'était en effet assez long.

De la même manière, je voudrais réagir sur l'intervention de M. MEUNIER au sujet de M. DALCOL. Moi, je n'ai vraiment pas eu l'impression qu'on vous ait privé de parole. Je rappelle qu'on a donné comme instruction à l'animateur, qui fait un

boulot difficile, ce n'est pas facile à gérer, d'essayer de faire tourner la parole au mieux et de la passer en priorité aux gens qui n'ont pas encore parlé. Donc c'est compliqué. Et je n'ai vraiment pas eu l'impression qu'il y ait eu une forme de ségrégation, on va dire, vis-à-vis de votre association.

Alors, je voudrais maintenant parler des engagements. Parce qu'à la réunion précédente, on a vu aussi pas mal d'engagements du maître d'ouvrage. Là, on a eu d'engagements, non seulement du maître d'ouvrage, mais on va dire, soit des annonces, soit des engagements de la part des diverses collectivités et du grand port. Donc ces engagements, on va tenter d'en faire une synthèse et de les remettre sur la partie de la coordination des concertations, vous savez, la page internet qui est un peu bizarre, parce qu'elle repart sur le site de la CNDP, de manière à ce que ça serve, d'une part d'aide-mémoire pour les participants à cette concertation, et pour les concertations à venir : H2V et GravitHy. Évidemment, tout ça, comme je vous le disais lors de la dernière réunion, on le remettra également dans le bilan. Et je vais compléter ce qu'a dit Philippe QUEVREMONT sur le bilan. À quoi ça sert ce truc ? Le bilan, comme son nom l'indique, c'est un bilan. Donc, on essaiera de faire au mieux, de ressortir d'une manière relativement synthétique ce qui s'est dit, ce qui a été annoncé : les engagements et les recommandations que les garants vont faire. Et ce bilan, évidemment, sera rendu public, mais risque un petit peu de tomber dans l'oubli assez rapidement. Sauf que ce bilan sera joint au dossier d'enquête publique lors de l'enquête publique. Et je vous rappelle que le juge de paix ultime sur le processus de décision, puis d'autorisation de l'installation de CARBON, ça serait l'enquête publique, si le projet était confirmé à l'issue de la concertation. Et donc, à ce moment-là, on pourra se référer au bilan et voir ce qui a changé, les promesses qui n'ont pas été tenues, et tout un tas de choses. Donc ce bilan servira à ça.

Je voudrais juste finir par une proposition. La prochaine réunion, qui se tiendra la semaine prochaine, sera l'occasion, donc d'une part de faire la synthèse et d'aborder un sujet fort important sur cette concertation, c'est celui des alternatives. Et on vous propose, à tout le monde, y compris ceux qui ne sont pas là ce soir, si vous le souhaitez, de nous raconter vos idées. Parce qu'on peut imaginer que parmi le public, il y a des gens qui aient des idées sur une alternative. M. COPPEY a parlé, en effet, d'une alternative d'aller faire ce projet ailleurs. Donc, si vous avez envie de faire partager vos idées sur une alternative possible au projet

## 2concert

CARBON, les alternatives ça peut être : des alternatives techniques, des alternatives de localisation, et peut-être autre chose auquel on n'aurait pas pensé, on vous donne deux minutes lors de la réunion de synthèse et deux transparents ou deux slides... enfin, je ne sais pas comment on dit, pour présenter vos alternatives. Et dans ce cas-là, on vous invitera en tribune pour présenter vos idées sur les alternatives. Donc, si vous êtes intéressés, si vous souhaitez présenter les alternatives, et pour des questions d'organisation, merci de nous écrire, aux garants, plutôt à moi, d'ailleurs : [vincentdelcroix@garant-cndp.fr](mailto:vincentdelcroix@garant-cndp.fr) ; vous trouvez l'adresse sur le site internet de la concertation. Vous m'écrivez, vous m'envoyez vos deux transparents et on vous programmera lors de la réunion de synthèse. C'est tout. Je vous souhaite une excellente soirée, merci pour cette réunion.