

Verbatim de la seconde réunion publique de la concertation continue au projet CARBON

Le 9 juillet 2024

Thématique : Seconde réunion publique de la concertation continue : les principaux enseignements de l'étude d'impact environnemental et de l'étude de dangers.

Durée : 2h10.

Lieu : Maison de la Mer et du Sport, Fos-sur-Mer.

Intervenants :

- **Vincent DELCROIX & Philippe QUEVREMONT** : Garants de la Commission nationale du débat publique ;
- **Émilie CHALAS** : Cheffe de projets, CARBON ;
- **Laurent VERGELY** : Directeur des opérations industrielles, CARBON ;
- **Delphine AUTRAS** : Socotec ;
- **Frédéric PAWLOWSKI** : ECO-MED ;
- **Renaud DUPUY & Ana MYLONAS** : Animateurs, 2Concert.

Le support de présentation est disponible en libre accès sur le site de la concertation : <https://www.concertation-carbon-solar.com/wp-content/uploads/2024/07/CARBON-PPT-ReuPub-CC2-V3-10-07.pdf>

R. DUPUY, cabinet 2Concert : Je passe la parole aux Garants très rapidement et j'irai très vite sur les modalités. Monsieur DELCROIX, vous avez la parole.

V. DELCROIX, Garant CNDP : Merci. Bonsoir à tous. J'ai une question préliminaire : quelqu'un n'a-t-il jamais participé à une réunion de la concertation CARBON dans la salle ? ... Vous êtes tous au courant de ce que les Garants vont dire, donc je passe. À vous, Monsieur DUPUY.

R. DUPUY : Très rapidement. La concertation continue, c'est la deuxième réunion – il y aura une troisième réunion à la rentrée juste avant l'enquête publique. Il y a une rubrique de participation en ligne que vous avez sur l'écran, et à l'issue de ces temps de concertation, il y aura la mise en place d'un comité de suivi collégial. Le site internet est toujours actif. On produit des fiches d'information qui sont sur le site et qui alimentent peu à peu l'information sur les éléments qui vous sont présentés en réunion. Il y aura une information spécifique quand on sera à la phase travaux. La concertation continue, il reste une réunion, et on peut toujours intervenir sur le site internet.

On va très vite, Monsieur le Maire. Je passe donc la parole à Émilie pour les actualités du projet.

E. CHALAS, CARBON : Merci. Bonsoir à tous. C'est toujours un plaisir de vous retrouver à Fos et dans le coin pour cette concertation et ce beau projet de CARBON. Je crois qu'on commence maintenant à se connaître les uns les autres. Cette réunion est importante parce qu'elle va vous donner des informations majeures sur l'impact du projet sur l'environnement et sur l'étude de dangers. Pendant la concertation préalable à l'automne 2023, il y avait eu pas mal d'attentes sur les résultats de ces études. Donc évidemment, là, on n'est plus en phase préliminaire, le projet est en cours et on va en voir l'actualité, mais c'est surtout que ces données sont théoriques au moment où on dépose la demande d'autorisation d'exploitation, et puis au moment où on va lancer l'exploitation et dans les années d'exploitation, les données seront au fur et à mesure mises à jour et évidemment, en toute transparence, partagées avec vous et avec les services de l'État.

Sur l'actualité du projet, peut-être un petit peu avant, quelques infos. Depuis que l'on s'est vu en mars dernier, on a beaucoup avancé. On a notamment déposé le permis de construire et la demande d'autorisation environnementale. On a ensuite, vous l'avez peut-être vu dans la presse, annoncé notre Centre Recherche & Développement et formation à Istres. C'était très important pour nous, parce que cette discussion avec la Métropole, sur l'ancien site d'ORANO, pour ceux à qui cela parle, nous permet d'avoir notre site. L'intérêt pour CARBON et pour le territoire est double : c'est d'abord d'avoir la R&D à moins de 20 mn de la *gigafactory* – cela va

vraiment nous permettre d'exploiter et d'optimiser notre circuit de process sur les meilleures techniques disponibles d'une part, mais aussi sur toute l'innovation mondiale que l'on va porter, nous, à CARBON, et les choix stratégiques que l'on va faire pour le marché français et le marché européen. Cela rajoute de l'employabilité pour les habitants du département et de la région avec les 3 000 emplois de la *gigafactory* sur ce Centre R&D. On va chercher d'autres profils de chercheurs, d'innovation, de techniciens très performants et pointus qui vont amener une diversité de profils sur le territoire – cela représente à peu près 200 recrutements sur ce Centre R&D à Istres. Donc une information qu'il nous paraissait intéressant de partager avec vous.

En juillet, il y a quelques jours à peine, le décret est sorti de la part des ministères ; CARBON est aujourd'hui un projet industriel d'intérêt national majeur. C'était très important pour nous, c'est très important pour vous, pour confirmer le projet, confirmer les emplois, confirmer aussi un certain nombre de financements qui vont permettre de construire cette usine et de porter ce projet de souveraineté sur le solaire. C'est évidemment une annonce majeure – elle s'est un peu noyée dans l'actualité politique que je ne commenterai pas – c'est le sésame pour les investisseurs publics, c'est-à-dire avoir les subventions de l'Europe, de l'État français, mais aussi pour les investisseurs privés. Tout cela rassure beaucoup les acteurs parce que cela veut dire que l'État français a identifié CARBON comme un acteur majeur pour la transition énergétique, notamment pour la production de photovoltaïque.

En septembre, Renaud l'a dit tout à l'heure, on aura une troisième et dernière réunion publique avant la fameuse enquête publique que vous connaissez bien, avec le Commissaire enquêteur, les cahiers de doléances dans les mairies, etc. À l'automne, on pourra donc commencer cette enquête publique.

En 2025, autre information aussi, vous le savez, on l'avait dit au tout début dans les réunions, mais je fais un petit rafraîchissement, il y a 3 gros piliers : la production industrielle – la *gigafactory* à Fos, ce dont on va parler ce soir – l'innovation et le Centre R&D, parce qu'on va produire des choses que l'on sait faire aujourd'hui pour produire très vite et beaucoup, mais l'idée est que dans 5 ans, on produise des panneaux que seuls la France et CARBON sauront produire avec des brevets et de l'innovation technologique pour un meilleur rendement et plus de rendement, donc moins de surfaces prises, etc. Il y a vraiment beaucoup d'innovations à faire – on en parlera à l'occasion d'une réunion publique pour Istres, je pense, à l'automne. Le troisième pilier est comment on se positionne très vite, c'est-à-dire presque avant la *gigafactory*, parce que pour elle, tout va bien, on a un timing déjà serré, vous l'avez tous bien compris, mais globalement, on va construire l'usine, on va avoir

l'autorisation si tout va bien en janvier 2025. On a ensuite un an à 18 mois de travaux pour construire l'usine et ensuite, comme on aura acheté les équipements qui vont venir produire, les chaînes industrielles, tout cela doit monter progressivement en puissance. Les premiers panneaux et la pleine puissance ne vont pas arriver tout de suite, il y aura encore 2 ans/2 ans et demi avant de sortir le premier panneau. CARBON a l'ambition de produire et de vendre des panneaux dès 2025. Pas dans la *gigafactory*, vous l'avez compris. On est en train d'essayer d'avoir un petit site accélérateur du projet qui permettrait juste de produire des modules et de sortir tout de suite des panneaux solaires, dès 2025. C'est le troisième pied du triptyque CARBON : une *gigafactory*, de la R&D, et un accélérateur pour se positionner très vite tout de suite sur le marché français.

Ce qui veut dire, chers amis, qu'en 2025, vous pourrez acheter des panneaux CARBON. Ils ne seront pas encore fabriqués à Fos, mais ils seront déjà là – c'est quand même intéressant. ... Pour l'instant, c'est le secret des affaires, je ne peux pas vous en dire plus, c'est en cours de discussion. Donc voilà, ce triptyque fonctionne bien, et donc un peu d'actu du projet, vous le voyez, les choses crantent, avancent, se formalisent et vont vraiment dans le bon sens pour toute l'équipe de CARBON.

J'enchaîne, Renaud. Ça te va ? On va passer sur les principaux résultats de l'étude environnementale. Comme là, il y a un peu d'expertise – vous savez que moi, je ne suis experte en rien, je vous parle, j'essaie de traduire un certain nombre de choses pour que tout le monde comprenne – on a des experts, parce que sur ce genre d'études, on a besoin de connaissances, de savoir-faire, et j'avais envie ce soir de leur donner la parole pour que vous voyiez que derrière tout ce travail, il y a des gens, des vrais gens qui ont des vraies expertises, et qui vont prendre un peu la parole ce soir.

Pour présenter à quoi sert une étude environnementale, j'appelle Laura qui va venir nous présenter l'étude d'impact environnemental.

L. PINSON, Responsable activité étude environnementale SOCOTEC : Merci Émilie. Bonjour à tous. Laura PINSON, je suis responsable d'activité étude environnementale à SOCOTEC. On suit CARBON sur ce projet.

Pour vous expliquer exactement ce qu'est une étude d'impact, c'est une évaluation environnementale. Il y a 4 objectifs. Le premier est de susciter la prise de conscience de la part du maître d'ouvrage, de connaître l'impact de son projet sur l'environnement. Le deuxième est de donner aux autorités administratives les éléments et moyens de contrôle puisque ce sont elles qui vont écrire ensuite l'arrêté préfectoral issu de l'étude environnementale. Le troisième est d'informer le public,

donc vous, les Conseillers municipaux et autres représentants de l'État. Le quatrième est d'apprécier les conséquences du projet sur l'environnement.

Aujourd'hui, nous allons vous présenter les différentes conséquences et les différents impacts sur le projet, on va vous parler biodiversité, qualité de l'air, consommation d'eau et trafic, les enjeux les plus importants aujourd'hui pour CARBON.

L'étude d'impact se présente sous plusieurs chapitres. La première partie est une description du projet et de ses installations connexes – ici, on parle des installations connexes : c'est la partie de raccordement air liquide et RTE ; une description de l'état actuel de l'environnement – aujourd'hui à T0 – une description des incidences brutes notables, avant les mesures Évitement/Réduction/ Compensation, comment impacte CARBON s'il n'y avait pas ces mesures-là, ce sont les impacts bruts – Émilie et Frédéric d'ECO-MED vont vous les présenter – ensuite, on passera aux mesures ERC. CARBON a pris ces mesures-là et il reste des impacts résiduels. On va passer des enjeux forts à des enjeux très faibles avec ces impacts Éviter/Réduire/Compenser sur les 4 enjeux forts : la biodiversité, la consommation d'eau, le trafic et la qualité de l'air.

Je laisse la parole à ECO-MED.

Romuald MEUNIER, Président de MCTB Golfe de Fos Environnement : Bonsoir. Romuald MEUNIER, Président de MCTB Golfe de Fos Environnement. Les compensations allouées sont choisies par qui dans le cadre de votre projet ? Est-ce que c'est vous et ECO-MED ? Vous et la mairie ? Vous et le port ? J'aimerais savoir qui prend la décision de ces compensations. Nous avons été réveillés depuis un certain temps sur des compensations qui s'éloignent de notre territoire. C'est-à-dire qu'ici, on détruit une partie du territoire, sans doute pour de bonnes raisons parce qu'il faut installer des entreprises comme la vôtre, mais le résultat, c'est que les compensations attribuées pour la destruction de ce territoire partent sur d'autres territoires. On a vu récemment – hier encore, nous en parlions – un projet où une partie des compensations s'en vont sur le Gard. Nous avons aussi besoin d'informations sur cet aspect-là. Merci.

E. CHALAS : C'est un peu tôt dans la démonstration, mais ce n'est pas grave, cela me permet de refaire la grande image. Quand on fait un projet sur un terrain vierge et naturel, il y a un impact, évidemment, on va venir construire, artificialiser du terrain qui était jusqu'alors naturel.

Hors micro

E. CHALAS : ERC. ... Je vais faire mon boulot, je vais quand même lui expliquer un peu plus que ça, si vous me permettez, Monsieur le Maire. Est-ce que je peux ? Vous me dites.

Hors micro

E. CHALAS : Oui, mais tout le monde ne sait pas, et c'est important de bien comprendre. ERC. Éviter/ Réduire/Compenser. Sur les 4 enjeux majeurs de CARBON cités par Laura tout à l'heure, il y a des choses sur lesquelles on va éviter d'avoir trop d'impact, sur lesquelles on va réduire notre impact parce qu'on ne peut pas faire autrement, et ensuite, il y a les enjeux où on va compenser parce qu'on ne peut plus éviter ni réduire. Il y a donc une gradation. Typiquement, la compensation intervient notamment pour la biodiversité. On ne compense pas, par exemple, les enjeux de trafic ou de qualité de l'air. Là-dessus, on évite et on réduit, mais on ne compense pas. C'est aussi pour cela que je me permets de refaire ce bouclage, parce que la compensation et votre question ciblent particulièrement la biodiversité, et c'est le chapitre qu'on va proposer.

En l'occurrence, comment cela fonctionne ? En fait, les compensations sont posées par des documents guides et/ou réglementaires. Les documents guides vont être le SDAGE qui est un guide, une ligne directrice disant qu'il faut tendre vers une compensation qui optimise et qui restitue à la nature deux fois plus que ce que vous avez supprimé. C'est une espèce de ligne directrice. Parfois, dans certains départements, il y a des prescriptions réglementaires qui sont les SAGE. Là, ce ne sont plus des guides, mais des obligations. Dans le département, vous n'avez pas ce document réglementaire, donc on a des guides, des grandes perspectives, ce qui se fait à peu près partout en France généralement. Ensuite, l'État donne le cadre et régule – ce n'est pas la mairie, ce n'est pas le Grand port, ce n'est pas ECO-MED, ce n'est pas CARBON. Il y a une part de négociation, bien sûr, c'est-à-dire : où on va, quelle est la nature du terrain sur lequel on arrive, quelle est la progression de la qualité du terrain – s'il n'y a pas de progression, on ne compense rien du tout puisqu'il y a déjà tout ce qu'il faut sur le site. Il faut donc quand même un site un peu « pourri » au début qu'on va améliorer par les compensations. On va le rendre meilleur et on va remplacer ce qu'on a détruit là où on va rendre meilleur. Il y a un effet de dynamique globale sur les effets compensatoires.

Donc ce n'est pas quelqu'un qui décide fermement, c'est une discussion, et ensuite, lorsqu'on est maître d'ouvrage – je vous donne l'exemple de CARBON pour qui j'ai piloté d'autres projets comme celui-là – généralement, c'est l'intercommunalité, la métropole ou l'aménageur, ici le Grand port, qui nous propose ce terrain pour CARBON qui propose les terrains dans le périmètre de leur responsabilité. Quand on

discute avec une métropole, souvent, elle nous propose un terrain dans le périmètre de la métropole et sous responsabilité, un foncier maîtrisé par la métropole. Là, notre interlocuteur foncier, c'est le GPMM qui propose un terrain dans le périmètre du GPMM. Comme il est très grand et va jusqu'à Marseille pour les bassins est, évidemment, on ne va pas compenser à l'est, on doit compenser généralement à moins de 20 km. Là, on n'est pas très loin, vous allez le voir, Frédéric va vous le présenter, on est sur des parcelles juste à côté des voiries dans des sites très intéressants à protéger et améliorer parce qu'ils ont été dégradés, alors qu'ils font partie d'un ensemble et d'un potentiel à venir et à restaurer très important pour l'équilibre de la biodiversité.

Un participant : Le Maire avait proposé un terrain qui était effectivement sur le territoire de Fos, envahi par des plantes résistantes. CARBON a travaillé sur ce dossier et les services de l'État sont venus nous dire que ce n'était pas le bon endroit à cause des chéoptères. Chéoptères qui n'existent pas aujourd'hui. Mais lorsque nous aurons réhabilité, les chéoptères viendront et il faudra qu'ils passent devant les éoliennes. C'est-à-dire qu'on est dans un monde de fou quand même. Il n'y en a pas, mais il faut faire comme s'il y en avait. C'est compliqué effectivement de proposer des choses lorsqu'on a en face de nous des gens qui vivent sur une autre planète, pas tout à fait la même que la nôtre. Résultat : on va compenser de l'autre côté du canal d'Arles à Bouc avec un intérêt certainement environnemental que je ne perçois pas, mais qui sera très utile, j'imagine, en tout cas qui ne servira à personne, si ce n'est peut-être à quelques petits oiseaux. Alors que dans l'autre cas, il y avait déjà un aspect visuel quand vous passiez sur la route, il y avait à mon avis plus d'intérêt. Pour dire effectivement que ni la mairie, ni le porteur de projet, et souvent ni le Préfet ne sont maîtres du dossier, c'est un fonctionnaire zélé qui finit par avoir le dernier mot, toujours.

Gilbert DELCOL, MCTB : Merci. Gilbert DELCOL. MCTB. Moralité : à vous entendre, il n'y a rien pour les Fosséens. Cela veut dire par là... En attendant, une chose, c'est que nous, on se prend toutes les usines, c'est bien beau, on fait travailler les autres gens, mais s'il n'y a pas de retombée en retour de la prise des sols sur notre commune, de compensation, ce n'est pas logique non plus. À ce moment-là, on crève une ville aussi.

R. RAIMONDI, Maire de Fos-sur-Mer : Vous n'avez pas entendu ce que je viens de dire. Malheureusement, ce n'est pas le porteur de projet de répondre à ces questions.

Le même participant : J'ai compris.

E. CHALAS : On va vous présenter les enjeux de biodiversité, mais c'est surtout, me semble-t-il, et c'est un avis tout à fait personnel, l'enjeu de la darse et du môle central avec Gravithy, H2V et nous, cela a toujours été de construire des usines. Ces usines vont générer de l'emploi et des recettes fiscales sur le territoire – à la Mairie, mais surtout au Département, à la Métropole et aussi à la Région. À choisir, il vaut mieux avoir les deux, c'est-à-dire le projet et la compensation sur le même terrain communal. Mais il y a des communes qui se retrouvent dans l'autre sens, c'est-à-dire qu'elles n'ont que les terrains de compensation qui gèlent du foncier qui n'a aucune valeur et qui ne crée aucun emploi, et les emplois sont sur la commune voisine. À choisir, puisqu'on n'a pas les deux sur la même commune, il vaut quand même mieux avoir le projet chez vous et le terrain de compensation sur la commune d'à côté plutôt que l'inverse. Vous avez quand même la richesse sur le môle.

Hors micro

E. CHALAS : Très bien. C'est pour cela que je vous ai prévenu avant, je pense que la richesse du projet CARBON, les sous qu'on va investir, etc. ...

Hors micro

E. CHALAS : Non, mais c'est très important. Elle va bien être créée sur la darse par le projet CARBON. Ce n'est pas le terrain de compensation qui amène de la valeur, messieurs, c'est bien le projet CARBON lui-même. Et celui-là est sur la commune de Fos. C'est ce que nous portons dans l'intérêt du territoire. C'est notre point de vue.

Hors micro

E. CHALAS : On parle biodiversité ? Comme cela, on vous montre. Ce n'est quand même pas très loin, donc je pense que ce sera bénéfique à l'ensemble de la couronne verte de Fos sur Mer.

F. PAWLOWSKI, ECO-MED : Bonjour à toutes et à tous. Frédéric PAWLOWSKI, je représente le bureau d'étude ECO-MED. Bonjour messieurs. Je vais vous présenter rapidement les différents enjeux, impacts et compensations mesures mises en place dans le cadre du projet CARBON.

La principale problématique identifiée, rapidement, concerne les zones humides. L'ensemble de ce secteur du môle central le Caban Sud est une immense zone humide, qu'elle soit caractérisée aux termes des habitats ou du sol. Ce n'est pas étonnant, on est vraiment en position extrêmement littorale. Le projet de CARBON impacte 35 hectares de zones humides définies principalement sur les critères d'habitats et de végétation. Je ne vais pas entrer dans les détails techniques – si

vous avez des questions, n'hésitez pas à les poser tout à l'heure en termes de caractérisation d'une zone humide. Pour évaluer un certain nombre de fonctionnalités afin de préciser vraiment l'impact du projet sur ces zones humides, on a utilisé à la demande de la DDTM la nouvelle méthodologie nationale rédigée par l'Office français de la biodiversité (OFB) qui permet de gabariser la compensation d'un impact vis-à-vis des fonctionnalités impactées afin d'avoir vraiment un résultat performant, c'est-à-dire un résultat vraiment en adéquation avec l'impact de la fonctionnalité.

On compense donc localement. C'est vrai que c'est tout petit, ce n'est pas forcément trop visible. On a 2 sites de compensation pour les zones humides. On a 40 hectares envisagés et retenus pour la compensation sur 2 sites différents. On a 5 ha sur la fameuse option A, dont parlait je pense Monsieur le Maire. C'est une grande parcelle qui fait 70 ha, mais en fait, on ne va retenir que 5 ha sur cette parcelle, effectivement à la demande des services de l'État qui ont considéré que cette parcelle était trop belle, il n'y avait pas de plus-value vraiment à apporter en termes de compensation. Donc on a vraiment gardé les 5 ha de zone qui étaient les plus dégradés, avec effectivement beaucoup de Baccharis, une espèce invasive avec un recouvrement de 100 %. Et la principale grosse compensation, c'est l'option B, juste au nord du Canal. Je n'ai pas précisé, on a ici le Canal d'Arles à Bouc. L'option A est située juste au sud, en face des éoliennes. L'option B est quasiment en face, à une centaine de mètres de l'option A, on est sur des parcelles agricoles, actuellement pâturées par des bovins, qui étaient autrefois des rizières et encore plus anciennement des vergers. Cette parcelle avait été remblayée dans les années juste après-guerre, à peu près à la même période que certaines parcelles un peu plus au sud. Du coup, un remblai de zone humide qui était une sansouïre à l'époque, et du coup, il y a 1 m/1,5 m maintenant de remblai. Cela a donc complètement perdu sa fonctionnalité. La position de CARBON est ici. À vol d'oiseau, on est à 4 km pour la parcelle option A, et 4,5 km pour la parcelle option B, donc vraiment très local. C'était aussi un des critères de sélection de choix des parcelles. Pour la compensation zone humide, il faut vraiment être dans le même bassin versant, ou en tout cas dans la même entité fonctionnelle en termes de zone humide.

Sur l'option A, on va gérer 5 ha de Baccharis avec des actions de génie écologique tout à fait habituelles. Sur l'option B, pour le coup, on va avoir des actions beaucoup plus importantes, parce que sur les 35 ha, on va complètement remanier les habitats présents qui sont actuellement des remblais, on va les enlever de manière à permettre de retrouver l'horizon initial des parcelles avant les remblaiements et à améliorer également la fonctionnalité liée notamment à tout ce qui est

l'engorgement du sol, favoriser la pénétration de l'eau et l'apparition d'une flore vraiment adaptée au milieu humide, avec notamment tout ce qui est salicorne et sansouïre – vous connaissez bien les termes.

On a également un certain nombre d'actions : restauration de la roubine qui permettra de restaurer le fonctionnement hydraulique, de manière à être complètement autonome en termes d'inondation ou exondation. On va planter des haies de tamaris, habitat d'espèce pour un certain nombre d'espèces – on en parlera juste après. On va également gérer. Quelques pieds de *Baccharis* commencent à arriver, donc on va essayer de les prendre très rapidement, de manière à éviter toute la colonisation par le *Baccharis* de cette parcelle.

En termes de biodiversité, on avait la thématique zone humide. En termes de thématique biodiversité, ce sont les espèces protégées ou non protégées, espèces à enjeux. On a évidemment fait l'analyse sur les espèces protégées et à enjeux qui sont non réglementaires, mais qui ont une importance forte pour le secteur de Fos sur Mer pour la faune et la flore. On a évalué pour chaque espèce les impacts du projet en couplant les emprises du projet et les localisations de ces plantes et de ces animaux, et on a proposé 11 mesures de réduction qui sont listées sur le petit tableau très difficilement lisible, avec notamment la principale mesure qui est tout un travail avec CARBON de réduction surfacique de leur projet, de manière à pouvoir limiter et en tout cas éviter au maximum l'impact sur un certain nombre de stations : la séquence ERC. On a vraiment poussé au bout du bout le « E », Évitement, avec l'évitement de deux zones qui vont être « sanctuarisées » par CARBON, c'est-à-dire qu'elles seront non impactées par les emprises. Une petite parcelle à peu près de 1 ha à l'ouest, qui correspond à des habitats plutôt sablonneux pour des espèces comme *myosotis pusilla* par exemple ou le lys maritime, et tout un grand secteur au nord-est qui correspond à cette zone et également à tout le carré au-dessus, zone très riche en termes de saladelles, les fameux *limonium*, avec des grosses stations. Toute cette zone-là sera non impactée par le projet, c'est la principale mesure de réduction surfacique. Au total, un évitement d'un peu plus de 5 ha, vraiment très local, de manière à éviter les principaux impacts sur les espèces protégées notamment.

On a donc 5 mesures compensatoires spécifiques aux espèces protégées, sachant que certaines sont également compensées sur les parcelles de compensation pour les zones humides. On a donc un effet de cumul des compensations qui a été accepté par les services de l'État, c'est-à-dire qu'on ne va pas forcément chercher une compensation supplémentaire vu que l'objectif de compensation pour les zones humides est également dans le même objectif que pour certaines espèces

que l'on recherche, notamment en termes de création d'habitat, pour des espèces d'oiseaux par exemple.

On a également proposé 2 mesures d'accompagnement et des suivis spécifiques, un peu obligatoires à mettre en œuvre dans le cadre soit du chantier, soit ensuite de l'exploitation et de la mise en place des compensations.

On a également rédigé un dossier de demande de dérogation pour destruction et altération d'habitat d'espèces, destruction d'individus et d'espèces protégées, actuellement à l'instruction.

Enfin, on a également fait pour la réglementation européenne une évaluation des incidences sur les périmètres NATURA 2000 aux alentours.

E. CHALAS : Nous avons prévu de passer toutes les thématiques. Voulez-vous poser des questions au fur et à mesure des thématiques ou faisons-nous le point à la fin ? C'est vous qui nous dites. On enchaîne ? Je vous en prie.

Philippe TROUSSIER, adjoint à l'environnement et à l'urbanisme de la ville de Fos-sur-Mer : Philippe TROUSSIER, adjoint à l'environnement et à l'urbanisme de la ville. En fait, vous avez choisi une parcelle, vous avez décontaminé cette parcelle, mais les autres qui sont autour sont-elles contaminées aussi ? Combien de temps cela va mettre pour qu'elle soit recontaminée par celles qui sont autour ?

F. PAWLOWSKI : En fait, elles ne sont pas « contaminées ». A priori, les analyses de sol vont être faites effectivement, mais ce sont vraiment des remblais anciens, ils ont mis du limon par-dessus. Elles sont remblayées, mais par des sols non pollués, en fait. Vous avez parlé tout à l'heure d'un gros programme d'aménagement entre GraviHy, CARBON et H2V, et il va y avoir des mesures de compensation mutualisées... voilà, exactement, pour avoir des actions plus larges. Parce que grosso modo, les impacts entre les 3 maîtres d'ouvrage sont identiques – les projets sont collés – notamment en termes de compensation en zone humide, toutes les compensations vont être sur le même secteur.

Hors micro : **Donc ça démontre bien que la question posée tout à l'heure sur le choix des mesures compensatoires par rapport à tel ou tel territoire, il était important de bien la choisir aujourd'hui puisque celles de demain arriveront au même endroit. Elles ne seront donc pas sur le territoire de Fos.**

E. CHALAS : Non, mais on ne va pas avoir à nouveau la discussion. Nous avons des obligations de compensation à moins de 20 km. Là, on est à 4 km, cela a un sens en termes de biodiversité et d'aménagement. Après, c'est d'un côté ou de l'autre

de la limite communale. Nous, on nous dit de le faire là, on le fait là. Il faut être clair aussi.

Hors micro : C'est ce que je disais. On est face à un diktat de l'État.

R. DUPUY : Monsieur MOUTET a une question.

D. MOUTET : Je prends la parole parce que cela me semble bizarre, quand même. Vous parlez de protection sur les 65 ha d'emprise d'origine du projet CARBON. Là, vous parlez de zones protégées, le sanctuaire de 4 ha, la zone nord-est, la zone ouest, mais excusez-moi, cela va être remblayé, ça. Ça va monter presque de 2 m, donc je me demande ce qu'on va protéger, là. J'aimerais bien savoir quoi.

E. CHALAS : Le site de CARBON a été réduit. C'était initialement 62 ha, maintenant, on est sur 45 ha. On a supprimé tout le projet qu'on avait de l'autre côté de la roubine pour là encore réduire l'impact de CARBON. Ensuite... Non, non, Monsieur MOUTET, les 4 ha ici, on ne les touche pas, on ne les remblaie pas, on va les améliorer en créant, on les voit, des petites mares, on va les trier et les dépolluer parce que je pense que ceux qui connaissent le site savent que ce n'est pas très propre. Là, il n'y a absolument pas de remblai, ni sur ces deux espaces-là. Au contraire, on va les protéger pendant... voilà, on les protège tel qu'initialement prévu, enfin, dans l'état initial, et même pendant la phase chantier, ici. Pour vous dire les petits détails techniques, il y a des espèces floristiques très intéressantes ; on va les prendre, les mettre sur le côté pour les protéger le temps du chantier et on les réinstallera après le chantier. Donc vraiment, on est sur des zones d'évitement pur et dur, on va améliorer la biodiversité, mais on ne terrasse pas, là-dessus, on n'intervient absolument pas, si ce n'est pour améliorer la situation.

Le même participant : Donc ces deux protections ne seront pas remblayées du tout ?

E. CHALAS : Elles ne seront pas remblayées du tout.

Le même participant : Très bien.

R. DUPUY : Monsieur MEUNIER.

R. MEUNIER : Merci. Je voudrais juste apporter une petite précision supplémentaire. Les endroits où on remblaie, sur l'implantation des usines, c'est l'endroit où il y a des bâtiments, c'est-à-dire que les bâtiments, eux, sont obligés d'être construits à la côte NGF240, les routes, 2,10 si je me souviens bien, mais grosso modo, on ne remblaie qu'aux endroits où des bâtiments sont construits. Ailleurs, non, pas de remblai.

E. CHALAS : Exactement.

R. DUPUY : Sur cette partie, avant de passer à la suivante, y a-t-il d'autres questions sur la biodiversité ?

E. CHALAS : De toute façon, tout sera évidemment dans le dossier d'enquête publique, l'étude d'impact sera complète, les annexes, etc., vous aurez le temps de regarder tout cela à tête reposée.

R. DUPUY : On passe au trafic. Allez-y.

Un participant : Excusez-moi. Une question de compréhension. Ces mesures de compensation s'étagent sur plusieurs années ? Parce que les Baccharis vont revenir... Sur combien d'années vous engagez-vous à maintenir le terrain ?

E. CHALAS : On a deux niveaux d'engagement. Il y a un engagement de travaux pour restaurer la biodiversité sur les terrains compensatoires – ils sont estimés aujourd'hui entre 8 et 14 M€ aux frais de CARBON, quand même, pour remettre la biodiversité sur ces 35 + 5 ha à côté – d'une part. Ce sont des travaux qui vont être phasés dans le temps, et cela commence dès 2025 pendant la phase travaux.

D'autre part, on a un contrat de gestion obligatoire pendant 30 ans, ce qui répond à votre question, je pense. C'est important de préciser les deux. C'est un contrat de gestion avec le GPMM pour les enjeux globaux de la zone GPMM et la ceinture verte du GPMM.

Le même participant : Puis-je encore poser une autre question ? Excusez-moi.

E. CHALAS : Bien sûr.

Le même participant : Qui est le juge de paix sur les mesures de compensation ? Vous les proposez, mais qui décide ?

E. CHALAS : L'État.

Le même participant : Donc la DDTM ?

E. CHALAS : L'État. Oui, la DDTM, la DREAL, le service de biodiversité. Ils sont très nombreux, je ne vous fais pas l'organigramme de l'État, il y a de très nombreux services qui regardent cela sous des angles différents. Il y a un service biodiversité, un service zone humide, un service espèces protégées, etc. à la DDTM, à la DREAL, tout cela est chapeauté par le sous-Préfet.

Le même participant : Il y a peut-être aussi l'intervention du Conseil national de la protection de la nature, puisqu'il y a des espèces protégées ? Je suppose que vous

présentez devant ce Conseil qui est un organe national le plan général, y compris la partie compensation ?

E. CHALAS : Là, vous êtes dans la procédure d’instruction du dossier. C’est-à-dire que lorsqu’on fait une demande d’autorisation environnementale, on fait des études sur ce qui existe, on fait des propositions et les projections sur ce qu’on va faire pour éviter et réduire, et ce qu’on va faire pour compenser ce que l’on ne peut pas éviter de détruire. En fait, selon la nature et les surfaces de ce que l’on détruit, on va avoir des consultations de services extérieurs et d’autorités indépendantes. C’est un peu technique. Par exemple, on va consulter les pompiers pour les études de dangers – on va en parler tout à l’heure. De la même façon, on va consulter pour l’environnement une Commission. Selon la nature des espèces que l’on touche avec le projet, elle est régionale ou nationale. C’est un peu technique, mais effectivement, elle va être consultée, et là, comme on touche à certaines espèces nationales de façon réduite, mais quand même par principe, CARBON a fait le choix de la transparence et va demander l’avis de la Commission nationale sur la protection de la biodiversité.

R. DUPUY : Monsieur MEUNIER. Après, on passera au trafic.

R. MEUNIER : Merci. J’entends bien vos explications. Pour moi, c’est net, il s’agit de propositions qui émanent du porteur de projet, d’ECO-MED ou d’un conseil équivalent, de la mairie, et l’État joue le rôle d’arbitre. Mais tout est une question de persuasion et d’envie de faire. En l’occurrence, si vous insistez en présentant des préférences – les préférences, nous les souhaitons locales, on vous l’a déjà dit – et que vous insistez pour qu’elles le soient, il y a de fortes chances pour que l’arbitre qui se trouve à Paris et qui ne connaît pas les lieux, auquel vous aurez expliqué tout l’intérêt de vous mettre en accord avec la population et le Maire de la ville, vous écoutera peut-être un petit peu plus. Encore une fois, le dialogue, c’est de l’écoute et de la persuasion. Merci.

Hors micro

E. CHALAS : La Ville n’a absolument rien à voir dans ces discussions, juste pour être claire. La mairie n’est pas autour de la table des discussions sur ces questions-là. Juste pour être très claire.

Hors micro

E. CHALAS : Oui, bien sûr. Mais elle n’est pas décideur. Deuxièmement, le CNPN à Paris n’est absolument pas un juge de paix. C’est une autorité indépendante qui donne son avis, on peut le suivre ou ne pas le suivre. Ce n’est pas un juge de paix. Le juge de paix, c’est le sous-Préfet et l’État décentralisé, et éventuellement un juge

du Tribunal administratif s'il y a un recours. Le juge de paix est un juge par nature. Donc en attendant qu'il y ait éventuellement un juge qui tranche s'il y a un conflit, un litige, celui qui tranche, c'est bien l'État dans le Département, c'est-à-dire le sous-Préfet et le Préfet. Il n'y a pas de doute là-dessus.

Un intervenant : Le Préfet est un diplomate. Il n'a la main sur aucun service.

E. CHALAS : C'est un peu plus compliqué que ça... Non mais vous avez votre regard sur le fonctionnement de l'État, et moi, j'ai le regard maître d'ouvrage. Je m'en doute, je connais bien aussi les Collectivités... Donc moi, je vous donne le regard du maître d'ouvrage. On avait d'abord regardé le premier terrain qu'on vous a présenté tout à l'heure, celui-là. Au début, le GPMM, propriétaire foncier, responsable de la zone, nous a proposé – c'est lui qui propose – ce terrain qui est sur Fos. On a fait des analyses, des analyses d'ECO-MED objectivent une décision, ce ne sont pas que des Ayatollahs. C'est ce que je veux me permettre de dire en tant que maître d'ouvrage, puisque nous avons discuté avec eux. Ce terrain n'est pas très intéressant pour CARBON, parce qu'en fait, il vit déjà pas mal en termes de biodiversité, ce qu'on va améliorer ne suffit pas à compenser ce qu'on va détruire, donc ce n'est pas très intéressant pour CARBON, cette fois.

Hors micro

E. CHALAS : Fos est là. Oui, ça, on a compris. En fait, à un moment, celui qui propose les terrains, c'est l'aménageur du foncier, celui qui nous vend le terrain. Le GPMM fait ses propositions, ils ont leur propre cohérence avec les projets à compenser d'H2V et de GravityHy. De toute évidence, le GPMM n'était pas forcément prioritaire sur l'aménagement de ce secteur, malgré la proposition de la ville de Fos. Après, je laisserai chacun des acteurs discuter les uns avec les autres. Nous, il nous fallait un terrain suffisamment intéressant pour compenser ce qu'on allait détruire et que cela ait une plus-value sur site. On a été rationnel. Effectivement, cette discussion entre ECO-MED, le maître d'ouvrage, l'État et le GPMM, on l'a eue, on a tranché, et les services de l'État ont validé la proposition qu'on vous présente ce soir.

Ce soir, tout le monde est d'accord, en tout cas État, GPMM, maître d'ouvrage sur ces terrains-là. Cela a été déposé le 7 juin avec ces terrains-là. Donc aujourd'hui, je vous le dis en tant que maître d'ouvrage, il n'y aura pas de réouverture sur les sites de compensation. Pour être très claire avec tout le monde dans cette salle.

R. DUPUY : On passe au trafic ?

E. CHALAS : Oui. Trafic. C'était un gros sujet parce qu'on sait que ce n'est pas facile. D'ailleurs, moi, en arrivant un peu en retard, à 17h30, puisqu'il y a eu des accidents

sur l'A7, on le voit tous les soirs, tous les matins – même le midi, il y a un peu de bouchons – mais vraiment, le soir, cela se voit particulièrement.

En fait, nous avons fait deux études, une en phase travaux avec les camions et les salariés qui vont venir faire le chantier, où cela va être un peu dense. On avait eu ces questions pendant la concertation préalable. Ensuite, pendant la phase d'exploitation, c'est-à-dire pendant les 70 ans où CARBON va tourner normalement ; comment cela va se passer ? On a fait ces deux analyses, c'était intéressant.

En phase travaux, il va y avoir en effet pas mal de monde sur les routes, notamment au giratoire de la Fossette en heure de pointe du matin, où cela va venir peut-être un peu compliquer les choses. Mais globalement, ce giratoire de la Fossette, dans les études de trafic, il y a une certaine réserve. C'est-à-dire qu'on peut augmenter un tout petit peu le nombre de véhicules, ça passe encore et ça reste fluide. C'est ce qu'ont montré les études trafic. Néanmoins, vous le verrez dans la dernière diapositive, CARBON va quand même faire en sorte que tout le monde, tous les équipements de chantier et les salariés de chantier n'arrivent pas en même temps le matin, on va étaler pour encore réduire l'impact sur ce trafic du matin. En phase chantier, le sujet, c'est vraiment le matin, et CARBON a une réponse, on va le voir tout à l'heure.

En phase d'exploitation, clairement, les salariés de CARBON vont venir travailler tous les matins, repartir après leur shift de 8/10 heures, entre midi et deux, vont revenir travailler et repartir le soir. On a des horaires un peu spécifiques de l'industrie que vous connaissez ici. Ce n'est pas 9h00/midi- 14h00/18h00. Pas du tout. En fait, on va effectivement ajouter des voitures avec nos salariés, mais ils ne vont pas du tout se déplacer en même temps que ceux qui se déplacent aujourd'hui.

C'est assez surprenant, on le voit ici. En bas, vous avez la journée qui passe, on commence très tôt le matin et on finit très tard le soir, on voit que le trafic est comme ça, du lundi au vendredi. En noir, ce sont les voitures, en rouge, les camions – c'est ce qui existe déjà. Noir et rouge, c'est ce qui existe déjà. Vous connaissez. Le matin, ça va encore. Bidirectionnel. Ça, c'est vers la Fossette et ça, de l'autre endroit, vers la darse. Forcément, quand on va travailler vers la darse, il y a du monde le matin, et quand on rentre chez soi, il y a du monde le soir. C'est ce que vous avez aujourd'hui, le noir et rouge, c'est ce qui existe aujourd'hui. Il y a du monde.

Hors micro

E. CHALAS : Ici. On part de la darse, on va à la Fossette.

Hors micro

E. CHALAS : Non. Parce que de la Fossette vers la ville, il y a très peu d'impact.

Hors micro

E. CHALAS : Oui. Pour nous, le plus gros impact est là, sur la D268. Sur tout le reste, notre impact carbone est anecdotique.

Hors micro

E. CHALAS : Monsieur MOUTET, doucement. On a toujours discuté, doucement. Doucement. Je vous écoute.

D. MOUTET : Dire qu'il n'y a pas d'impact, c'est absolument faux.

E. CHALAS : Oui, mais vous ne me laissez pas faire la démonstration.

D. MOUTET : On est venu pour parler, quand même !

E. CHALAS : Bien sûr ! Mais laissez-moi parler aussi, Monsieur MOUTET.

D. MOUTET : Mais le reste ? Le matin, à Fos, les gens passent de partout dans les rues pour venir d'Istres...

E. CHALAS : Je sais bien.

D. MOUTET : Ils passent dans tous les quartiers ! L'après-midi, à 4 heures et demi, on ne peut plus aller sur Istres ! Ça, vous n'en parlez pas !

E. CHALAS : CARBON ne va pas renforcer cela, Monsieur MOUTET, je vous le dis droit dans les yeux. C'est ce que je vais vous démontrer.

D. MOUTET : On va souffrir encore bien plus !

E. CHALAS : Et non, Monsieur MOUTET ! Non, Monsieur MOUTET ! Laissez-moi vous le montrer ! Parce que les gens chez CARBON ne finissent pas à 16h00. Ils finissent à 22h00. Puis-je faire la démonstration, Monsieur MOUTET ? Voilà. Merci. Bon. Donc sur ces graphiques, là, on part de la Darse, on va vers le rond-point de la Fossette. Donc quand on quitte la darse et le secteur industriel, on rentre chez soi, on a plutôt du monde en fin de journée. Le noir et le rouge, c'est ce qui existe, ce n'est pas CARBON. C'est ce qui existe aujourd'hui et que vous subissez tous les jours.

Ça, c'est quand on va travailler. On vient de la Fossette et on va vers la darse, vers CARBON et le reste. Donc on a du monde surtout le matin. Le noir et le rouge, c'est ce qui existe aujourd'hui, ce que vous subissez aujourd'hui.

CARBON, c'est quoi ? Les flux de CARBON ? C'est le gris. C'est le gris, Monsieur MOUTET. À 6h00 du matin, on va vous faire du trafic. On est là. On va vous faire du trafic à 14h00. Par contre, on n'en fait pas du tout sur la pointe le soir, ni à 15h00, ni

à 16h00, ni à 17h00, ni à 18h00. On en refait à 22h00. CARBON, c'est le gris, Monsieur MOUTET. En fait, on n'impacte pas le trafic déjà insupportable aujourd'hui aux heures de pointe. Ce n'est pas CARBON qui va renforcer ce sentiment. C'est pareil, quand on va au travail le matin, les gens chez nous vont embaucher à 5h00. Ils sont là à 5h00, ils ne sont là ni à 6h00, ni à 7h00, ni à 8h00. Ensuite, ils embauchent à 13h00. Puis ils embauchent à 21h00. En gris, c'est CARBON. En noir et en rouge, c'est le trafic dans lequel vous circulez.

Hors micro : À 21h00, il n'y a pas que CARBON qui se déplace.

E. CHALAS : Non, mais monsieur... Mais monsieur, ils sont là ! Ce sont les noirs et les rouges, Monsieur MOUTET. CARBON, c'est le gris. Je suis désolée... Ce sont les études de trafic de tous les acteurs du territoire, de l'État et des entreprises.

D. MOUTET : Je l'ai emprunté, cette route, pendant 35 ans ! 35 ans !

E. CHALAS : Je veux bien, mais Monsieur MOUTET, les chiffres permettent d'objectiver les choses, il y a des compteurs sur les routes qui permettent d'objectiver les situations. Ce qu'il faut bien comprendre, c'est qu'on sait, on le voit, moi comme vous, qu'il y a un sujet de circulation sur ce territoire. Ce que montrent toutes les études, les comptages, le réel, l'état existant du trafic et des voiries, c'est que lorsque CARBON va être en service en 2026, nos horaires et nos plus gros trafics, que ce soit nos poids-lourds qui sont en jaune – il n'y a tellement pas d'impact qu'on ne le voit même pas – c'est tout petit par rapport au rouge poids-lourds qui existe déjà, et les VL générés, c'est le gris, les voitures de nos salariés. C'est la réalité des études de trafic ; on peut les croire ou pas. Moi, je fais plutôt confiance à la science, c'est scientifique. Les horaires de CARBON et des salariés CARBON font qu'il n'y a pas d'impact – je vous le dis, Monsieur MOUTET – sur le trafic que vous connaissez aujourd'hui.

Un intervenant : Simplement, ne nous trompons pas de cible, quoi qu'il en soit, ce ne sont pas les porteurs de projet qui sont fautifs de ça, c'est bien la carence de l'État qui nous a menés dans cette situation. De la même manière que pour les compensations, malheureusement, encore une fois, c'est l'État et pas le porteur de projet qu'on doit montrer du doigt.

Un intervenant : Ce sont les Fosséens ! Qui vont subir...

R. DUPUY : Monsieur DELCOL, et après, on continue sur le trafic. Monsieur, après.

G. DELCOL : Merci. La carte dont vous nous faites la démonstration figure du personnel posté. Vous dites 5h00/21h00/22h00, mais vous ne nous montrez pas le personnel à la journée, combien vous avez d'effectifs qui commencent à telle heure,

telle heure, telle heure. Ça, vous ne l'avez pas dit. Et à quelle heure ils finissent. Ceux-là viendront se greffer sur la carte qu'on a actuellement.

E. CHALAS : Ici, tous les salariés de CARBON sont inscrits. Tous. Je rappelle que sur les 3 000 emplois, 2 000 opérateurs sont staffés ici, et 700 ingénieurs et techniciens sont aussi en horaires industriels. Dans l'administratif qui fait 9h00/midi-14h00/18h00, il y a 180 personnes.

Un participant : Ces 180 personnes viendront s'ajouter sur les voies.

E. CHALAS : Écoutez-moi ! Ces 180 personnes sont sur ce graphique. Elles sont déjà là. Vous pouvez ne pas me croire, mais moi, je vous le dis. C'est une étude scientifique, vous verrez le rapport de trafic tranquillement, ils sont déjà écrits ici. C'est pour cela d'ailleurs, si je puis me permettre, regardez, on les voit un tout petit peu, là. Vous voyez le gris, là, à 16h00 ? Il y a un tout petit gris, ou le matin, à 9h00, ils sont là, nos 180. Les gros volumes sont sur les rotations 6h00/14h00/22h00 parce que, effectivement, les 3/4 de nos salariés vont embaucher à 6h00, 14h00 et à 22h00. Je suis désolée, mais c'est une réalité. Monsieur.

J-P. MURRU, Conseiller municipal à Fos sur Mer : Jean-Philippe MURRU, Conseiller municipal à Fos sur Mer. J'avais la même question que le monsieur précédent, à savoir si tout votre personnel était posté ou pas. J'ajoute donc une petite question à celle-là : mettez-vous en place des systèmes de transport collectif pour les salariés de CARBON ?

E. CHALAS : C'est une excellente question. Oui, bien sûr, on s'y est engagé pendant la concertation préalable. Je vais y venir. Et bien vous redire, sur 3 000 personnes, 180 sont de l'administratif. Tout le reste est posté sur ces horaires. La réalité, encore une fois, c'est ces chiffres-là.

Un participant : Pouvez-vous rappeler les hypothèses sur le transport de marchandises ? Comment l'usine est-elle approvisionnée ? Comment les produits finis partent-ils vers les zones de consommation dans ces graphiques ? Puisqu'il y a très peu de poids-lourds, comment les produits arrivent et repartent ?

E. CHALAS : C'est conforme à ce qu'on avait mis dans le dossier de CNDP, cela n'a pas changé depuis dans la Demande d'autorisation environnementale. Tous les flux camions qui entrent et sortent de CARBON et qui vont vers le fret, vers le port ou vers le fluvial sont compris dans les PL en jaune générés ici. Il y a ici l'ensemble du trafic généré par CARBON et les PL en jaune, on le voit un tout petit peu, si on se rapproche ou si on zoome sur le graphique, viennent se cumuler comme une petite ligne supplémentaire au trafic PL en rouge déjà existant sur le site. Tout est déjà compris ici. Cela résume le trafic actuel pour celui de CARBON plus celui de H2V,

plus celui de GravitHy, me semble-t-il, Laurent ? Ils sont intégrés, je crois. En tout cas, nous, c'est l'existant plus CARBON pour sûr. Dedans, il y a le transport marchandises, bien sûr. Monsieur.

Un participant : Bonjour. J'habite à Fos. J'ai une question justement sur les transports en commun. Allez-vous obliger les collaborateurs de CARBON à prendre le bus ? Je m'explique. À l'époque, il y avait des bus dans certaines entreprises, et on a annulé les bus parce que les gens prenaient leur voiture.

E. CHALAS : On va y venir, sur le dispositif CARBON. Je vous propose de continuer à dérouler, parce que ça, c'est le scénario en 2026, celui où il n'y a que CARBON qui a pris des engagements et qui va les tenir – on va en parler après – mais globalement, sur le territoire, rien n'a vraiment changé par rapport aux projets qu'il y a.

On a fait un deuxième horizon. C'est-à-dire en 2036, qu'est-ce qui se passe sur la circulation ? En 2036, on considère qu'en théorie – là aussi, en théorie – un certain nombre de projets devraient être faits puisque ce sont les engagements de l'État. C'est assez cocasse. 2036, normalement, selon l'État, la 2x2 voies sur la D268 sera faite, le giratoire de la Fossette sera réaménagé, il y aura un REM, Réseau express métropolitain, une ligne de transport collectif à très haut niveau de service, une ligne de transport collectif interurbain, et un réseau vélo structurant avec une voie verte.

Là, on est dans la théorie, cette fois, 2026, c'est le réel, c'est demain ; là, 2036, dans 10 ans, ils auront fait tout cela – l'État, les Collectivités, tous ceux qui ont les compétences – plus tous les engagements de CARBON à court terme, mais aussi à plus long terme, vous imaginez bien que l'impact du trafic sera encore moindre pour CARBON. C'est la démonstration.

Après, si on veut ces chiffres pour 2036, cela veut dire qu'il faut se bagarrer avec les Collectivités et l'État qui ont la compétence – l'État en a beaucoup sur ces questions-là – pour que ces projets soient mis en place ou pas, selon l'avis qu'on a sur chacun des projets. Moi, je ne suis pas là pour juger et faire de la politique. La réalité, c'est ça.

Hors micro : C'est le contournement de Salon, pour aller à Salon i Mais il n'y a pas d'argent. L'État, il s'en fout, il préfère aller le mettre pour aller au ski en 2030 pour faire les Jeux olympiques. Voilà ce qu'il préfère, l'État !

Hors micro : Attendez ! Ce sont tous ces impacts-là cumulés ! C'est comme la pollution. C'est tous les impacts cumulés qu'on subit. Il y a la DREAL, là, qui est arrivée, mais la pollution routière, ça va être tous ces impacts-là !

E. CHALAS : Mais Monsieur MOUTET, dans les études d'impact et ce qu'on présente pour CARBON, les effets cumulés sont déjà pris en compte. C'est obligatoire. Vous le verrez sur l'étude de dangers et les rejets atmosphériques.

D. MOUTET : Arrêtez ! Je rigole parce que franchement...

E. CHALAS : Mais on ne vous dit pas qu'il n'y a pas d'effet, il y a une augmentation de 10 % du trafic. Mais ce trafic n'augmente pas aux heures habituelles de pointe, c'est ça que j'essaie de vous faire comprendre, mais que vous ne voulez pas entendre. Mais ce n'est pas grave.

D. MOUTET : Les ouvriers qui vont tous travailler dans la zone à 5h00 du matin, ils vont être embouteillés !

E. CHALAS : Mais non, Monsieur MOUTET... mais non ! Mais enfin... Non, non !

D. MOUTET : Mais si... ils le sont à 8h00, ils le seront à 5h00 du matin !

E. CHALAS : Mais non, mais non, parce qu'ils sont très peu nombreux. Mais enfin, regardez ! Attendez...

D. MOUTET : Venez-y, à 5h00 du matin, un jour, et après, on en reparlera ! Vous me direz si vous ne serez pas embouteillée.

E. CHALAS : 5h00 du matin. Ici, là. Monsieur MOUTET. 5h00 du matin, ici, il va y avoir 600 voitures. À 5h00 du matin. Je peux vous garantir qu'il n'y a pas de bouchon à 5h00 du matin avec 600 voitures, ce n'est pas vrai. Ce n'est pas moi qui le dis, ce sont nos spécialistes d'étude de trafic qui ont donné les gabarits, qui ont vérifié... Que vous fassiez de la politique sur les enjeux d'infrastructures et déplacements, je peux l'entendre, et c'est un sujet que l'on partage. Mais vous ne pouvez pas dire que ce que dit CARBON est faux et ce que les experts disent et vous montrent ce soir est faux. Je ne suis pas d'accord avec vous.

R. DUPUY : Monsieur DELCOL.

G. DELCOL : Vous avez fait référence tout à l'heure, je m'excuse...

E. CHALAS : Je vous en prie.

G. DELCOL : Vous avez fait référence tout à l'heure qu'en 2036, le rond-point de la Fossette serait de nouveau réhabilité. Je vous signale que le rond-point de la Fossette, nous étions à la réunion lors de sa conception, on avait demandé une voie échappatoire pour éviter le rond-point qui va sur Arles – cela a été refusé. On avait demandé qu'il y ait un éclairage de nuit tout autour pour que les gens qui viennent de la Crau ne s'endorment pas et ne se prennent pas le rond-point – il y en a qui l'ont mangé. Cela ne s'est pas fait. Il y avait le responsable de la Région, tutti quanti.

Il n'y a pas de sous ! Cela revient à ce que disait Daniel. Tu te rappelles, Daniel ? Voilà. Ils ont fait un rond-point qui est pourri, et même les gens du Port autonome, ceux qui travaillent au GPMM se plaignent que tous les matins, ils se tapent la queue là-bas parce qu'il n'y a pas de voie échappatoire pour tous les gens qui vont sur Port Saint Louis. C'est une bonne chose. Encore un investissement qui a été fait à tort et à travers, au détriment du contribuable.

E. CHALAS : Là, on est sur la concertation CARBON, pas sur le rond-point de la Fossette. Vous ne subirez pas CARBON a priori, ce n'est pas sur les mêmes horaires. Je suis navrée, je persisterai à le dire.

Un participant : Je voudrais un éclaircissement parce que je ne comprends pas du tout ce que vous nous présentez là.

E. CHALAS : D'accord.

Le même participant : On est sur une formule éviter/remplacer/compenser de CARBON, mais dans l'enjeu pour réduire son impact. Je ne vois pas en quoi les enjeux de trafic qui vont être mis en place soit par la Métropole, soit par le Grand port maritime, soit par les lignes de transport collectif répondent à cette démarche. Moi, je vous ai posé une question très simple, c'est : que mettez-vous comme transport collectif à destination des travailleurs ? Et vous me mettez en face « il y a une 2x2 voies qui est prévue dans les grands papiers d'aménagement » ; cela ne répond pas du tout ni à la démarche, ni aux questions, je suis désolé. Merci.

R. DUPUY : Mais on va y répondre.

E. CHALAS : Je comprends que vous soyez frustré, c'est juste qu'il faut que je puisse avancer dans mon Powerpoint pour répondre à votre question. C'est tout. Mais comme il y a des questions entre temps, on bloque ici. Mais cela va arriver.

Si, c'est important, monsieur, parce que quand on fait une étude de trafic, l'État demande deux horizons : l'horizon à court terme 2026 et l'horizon à 2036. Qu'est-ce qui change entre 2026 et 2036 ? On est parti sur les engagements des Collectivités et de l'État, c'est-à-dire cette liste-là. On ne sait pas si ce sera fait ou pas. Cela n'a rien à voir avec l'ERC.

Mais ce n'est pas ce qu'on dit, monsieur ! Je vous présente l'étude de trafic et l'impact de CARBON sur le trafic.

Donc 2036, ce sont les mêmes tableaux, on voit bien que forcément l'impact est plus réduit lorsqu'il y aura d'autres dispositions pour les mobilités. C'est ce qu'on dit depuis tout à l'heure.

Les engagements de CARBON. On y vient, monsieur. Depuis le début et depuis la concertation préalable, on a prévu de mettre en place une navette privée électrique. C'est très important parce que aujourd'hui, il n'y a pas de transport en commun qui arrive jusqu'à la darse. Donc CARBON va l'organiser. À terme, on espère pouvoir l'organiser avec les autres porteurs de projets de la darse lorsqu'ils seront opérationnels, de façon à mutualiser si les horaires, les charges économiques, etc., tout cela fonctionne, on mutualisera le plus possible pour avoir cette navette privée électrique qui fera le tour du bassin de vie. Je pense qu'on concertera sur les arrêts – parce qu'il y aura un petit sujet sur où on s'arrête, où seront les parkings de rabattement pour covoiturer ensuite. Tout cela sera organisé avec vous et avec nos salariés, bien sûr, en fonction de là où ils habitent.

Deuxième élément – c'est obligatoire, mais on le rajoute parce que c'est important – le plan de mobilité employeur. CARBON, on l'avait dit au moment de la concertation préalable, a beaucoup d'ambition pour baisser la part modale de la voiture où on est tout seul dans sa voiture pour circuler. Par principe, par coût CO₂, mais aussi à cause des embouteillages que vous subissez tous les jours. Notre objectif est qu'il y ait le moins possible de nos salariés qui viennent tout seul en voiture. Il va donc y avoir de grands plans de mobilité pour, ici, développer les navettes privées et les pistes cyclables aussi avec la métropole qui est engagée sur ces sujets, avoir un parc de cycles et de voitures électriques. On ne peut pas venir à CARBON sur la darse en vélo qui n'est pas électrique – il ne faut pas se raconter d'histoire. On viendra potentiellement à CARBON en vélo s'il est électrique et s'il y a des pistes cyclables sécurisées en dehors des routes départementales. Il y a des itinéraires à travailler, il y a du boulot. C'est pour cela d'ailleurs que les cycles n'ont pas été comptés dans le scénario 2026, parce qu'il va falloir attendre un peu et structurer tout cela.

De la même façon, on s'y était engagé aussi pendant la concertation préalable, est de payer, monsieur, pour vous répondre, les abonnements de transport en commun de nos salariés le plus possible. On ne peut pas les obliger à les prendre, cela n'existe pas, on est un pays libre, les gens circulent comme ils veulent. Par contre, le fait de rendre gratuit l'abonnement de transport en commun parce que CARBON le paye, je pense que cela peut aider les uns et les autres à se décider.

Bien sûr aussi, le plan de covoiturage déjà initié par la métropole et qu'on va renforcer en tant qu'industriel sur l'ensemble du secteur de la darse pour covoiturer le plus possible. Quand on commence tous ensemble à 6h00 du matin en shift, qu'on finit à 14h00 et qu'on habite à Fos, cela peut avoir un intérêt de covoiturer. À voir comment on pourra travailler là-dessus. Voilà ce que je voulais vous dire pour le trafic pour aboutir la discussion.

Oui, madame.

R. DUPUY : Madame.

Une participante : Bonsoir à tous. Ces engagements de CARBON, vous les prévoyez en 2026, en 2036, en 2046... ?

E. CHALAS : Sur la navette électrique, c'est dès 2026 pour l'ouverture du site, cela fait partie de nos engagements depuis la concertation préalable et le projet. Sur le plan mobilité employeur, il va falloir qu'on ait le temps de le faire, donc je pense que ce sera dans 2 ou 3 ans, quelque chose comme cela. Le réseau pistes cyclables, cela dépendra de la métropole et des engagements des élus locaux. Nous, on va pousser, mais ce n'est pas nous qui finançons ni qui décidons. Sur le parc de cycles et de voitures électriques, ce sera à l'ouverture de CARBON, en 2026. L'abonnement transport, on le paiera quand il y aura des transports en commun – pour l'instant, il n'y en a pas sur la darse. On a des navettes, et le jour où un transport en commun viendra remplacer nos navettes, si cela fonctionne, dans ce cas, on enlèvera les navettes et on paiera le transport en commun. Pour l'instant, aucun bus ne va jusqu'à la darse. Enfin, sur le plan de covoiturage, ce sera évidemment installé, préparé, anticipé dès l'ouverture du site.

La même participante : Vous parlez d'engagements de CARBON, mais vous dites que ce n'est pas vous qui vous engagez pour le réseau de pistes cyclables.

E. CHALAS : On va les pousser et on mettra à disposition des cycles électriques pour nos salariés, et ensuite peut-être y aura-t-il des discussions à avoir avec les uns et les autres sur le financement, l'aménagement ou le tracé. En tout cas, nous, on va pousser pour que ce soit fait, comme on s'était engagé à la réunion précédente et pendant la concertation préalable à pousser pour un certain nombre de voiries et de travaux de voirie, même si on n'a pas la compétence en direct.

R. DUPUY : Monsieur MEUNIER.

R. MEUNIER : Merci. Deux choses. La première : vos slides, est-ce que vous nous les envoyez à la fin de la réunion ? J'aurais bien aimé pouvoir comparer vos deux projections 2026/2036 qui sont trop petites pour être compréhensibles d'ici.

E. CHALAS : Oui.

R. DUPUY : Elles seront sur le site.

R. MEUNIER : Merci de nous les envoyer, ce sera une bonne chose. La deuxième : on revient sur des discussions que nous avons eues ensemble lors de la concertation. Au sujet de votre impact ou de votre intention de limiter les trafics routiers, nous

vous avons proposé une démarche qui ne dépendait que de vous pour limiter le nombre de véhicules sur les routes, à savoir inciter vos employés sous forme de prime pour qu'ils prennent un seul véhicule à plusieurs. En fait, ce n'est pas la même chose de les inciter à faire du covoiturage que de leur donner une prime pour le faire. On sait que le covoiturage implique beaucoup de problèmes et très peu de solutions, notamment qu'il faut tous partir à la même heure, passer à peu près par le même endroit, tout un tas de difficultés qui ne sont pas souvent résolues. La manière de les résoudre est bien souvent d'apporter une prime aux employés qui utilisent ce moyen de locomotion – cela ne dépend que de vous. Vous aviez trouvé cette proposition intéressante pendant la concertation. Je ne la vois pas reprise ici aujourd'hui. C'est un petit peu dommage, j'aimerais bien votre avis là-dessus.

E. CHALAS : En fait, on a noté toutes ces propositions, et cela fera partie des discussions internes à CARBON sur le plan mobilité employeur. C'est-à-dire qu'est-ce qu'on offre à nos salariés : un vélo, une voiture, un abonnement transport en commun, une prime pour du covoiturage ? Il va falloir que CARBON et Laurent VERGELY qui va être le Directeur du site préparent le package auprès des salariés, c'est-à-dire qu'est-ce qu'on leur propose sur la question mobilité, la question salariale, le CSE, l'accompagnement social, etc. Tout cela fera partie de la réflexion qui va être menée lorsque l'usine sera démarrée. Ce n'est pas qu'on ne le veut pas, c'est que cela fera partie des négociations avec les syndicats évidemment, la Direction de CARBON, sur ce qu'on met dans ce pack mobilité. Aujourd'hui, on ne l'a pas figé.

R. MEUNIER : Il semblait important de le préciser là parce que les employés qui viendront postuler dans votre entreprise, s'ils ont cette information, seront peut-être plus enclins à venir vous voir et à travailler chez vous. Ce sont des facilités qu'on apporte, comme toutes les facilités à l'intérieur de l'entreprise. Donc le voir inscrit sur votre slide nous paraissait important.

E. CHALAS : On a pour le recrutement un grand plan de recrutement avec différentes foires et salons dans lesquels CARBON va se faire connaître et recruter pendant les 3 prochaines années. Évidemment, les conditions salariales et la qualité de vie au travail feront partie du pack d'attractivité pour que les gens aient envie de venir chez nous. Les offres de mobilité feront partie de ce pack, cela va de soi. Vous avez raison et on a évidemment anticipé.

Un participant : J'ai besoin d'un peu de précisions par rapport à ce que vous mettez en place, notamment la navette privée électrique qui doit amener les salariés, si j'ai bien compris, sur le site de production. Il y a une navette ? Quel est le circuit prévu ?

Comment avez-vous ciblé les logements des salariés ? Comment vont-ils s'en servir ?

E. CHALAS : Les salariés, on ne les a pas encore, donc on ne sait pas où ils habitent. On a 3 ans pour les recruter – oui, oui – on a pris des engagements sur le fait de recruter des gens qui sont locaux, des gens qui sont aussi des publics diversifiés comme en insertion, en reconversion professionnelle, des femmes, des situations de handicap, des jeunes, des sorties d'école. Tout cela va être dessiné dans les 3 ans à venir avant l'ouverture de l'usine et en fonction du lieu d'habitation des personnes, du besoin et des rythmes que va définir le futur Directeur de l'usine qui est là, tout cela va être dessiné pour que, évidemment, cela fonctionne du mieux possible. Pour l'instant, on ne sait pas où habitent nos salariés, donc on ne sait pas encore.

Hors micro

E. CHALAS : C'est un principe de navette ; il n'y aurait pas 1 bus. Si vous voulez, à chaque shift, il y a 600 personnes. Je ne connais pas de bus de 600 places. L'idée est de dire... Oui, mais c'est un principe de navette, monsieur. Un peu de bonne foi, quand même. Soyez un peu de bonne foi.

R. DUPUY : Monsieur LALANDE d'abord, qui lève la main depuis un petit moment. Là-bas. Et après, monsieur DELCOL.

François LALANDE, ADPLGF : François LALANDE, ADPLGF et Président du Vélo club fosséen. Je voulais intervenir sur deux choses, notamment en ce qui concerne le plan mobilité employeur qui me paraît important, parce que, actuellement, je crois qu'il n'y en a pratiquement pas...

E. CHALAS : Exactement.

F. LALANDE : Sur les usines à l'heure actuelle. C'est une bonne chose. Après, sur les pistes cyclables, c'est du ressort de la métropole, le plan vélo est métropolitain et il faut derrière qu'on ait les autorisations de l'État au niveau de la DREAL. On a eu l'occasion de travailler déjà là-dessus il y a quelques années et on s'est trouvé devant une fin de non-recevoir puisqu'on était dans des zones SEVESO et qu'on ne pouvait pas circuler à vélo sur ces zones-là. Il y a du boulot, là-dessus.

E. CHALAS : Oui. Cela tombe bien, la DREAL est juste derrière vous ! Ils entendent, ils entendent ! Vous êtes content, Monsieur, PELOUX je vous ai ciblé !

Hors micro

E. CHALAS : Vous avez raison, monsieur, sur la règle de cycles dans les sites SEVESO, c'est effectivement quelque chose qu'on a vu et repéré. En revanche, pour arriver jusqu'à la zone, là, on peut créer des pistes cyclables. Après, à l'intérieur des zones d'effet du plan de prévention des risques technologiques, on ne peut pas créer de pistes cyclables en propre ; par contre, il y a quand même des choses à inventer parce que les services de l'État vont se battre entre eux. Soit on réduit les voitures, soit on protège, donc quel équilibre on trouve entre les services qui nous demandent de réduire l'impact de la voiture et des gaz à effet de serre d'un côté, et qui nous interdisent de mettre des voiries de l'autre. On va donc faire discuter tout ce petit monde ensemble, parce que nous, on veut des vélos et on veut que nos salariés puissent arriver à vélo électrique sur le site. Il y a des choses à faire, il y a de très beaux itinéraires à aller chercher d'ailleurs sur des petits chemins et routes qui existent, donc il y a effectivement des choses à faire.

R. DUPUY : Une dernière intervention avant de passer aux impacts, après. Monsieur DELCOL et après, on passe aux impacts.

G. DELCOL : Vous parliez d'embauches, vous ne savez pas où vous allez. Vous parlez donc au conditionnel. Il ne faut pas oublier que vous allez prendre le personnel là où vous allez le trouver. Cela peut être sur Marseille, Aix, Arles, donc je ne sais pas comment vous allez faire une navette pour aller chercher tous les gens, surtout en 3x8, là, je ne vois pas. En plus, vous parlez de déplacements du personnel à vélo. C'est-à-dire de leur logement jusqu'à leur lieu de travail ?

E. CHALAS : Permettez-moi d'abord, sur la forme, on sait quand même où on va...

G. DELCOL : Répondez-moi !

E. CHALAS : Non, mais... Je me permets de répondre ce que je veux, quand même, à une question. Sur la forme, cher monsieur, CARBON sait où il va. On a pris des engagements pendant la concertation préalable, on doit recruter 3 000 personnes, il y a 180 personnes en administratif, tout le reste en posté, on a pris des engagements en disant qu'on va essayer de recruter la moitié de ces personnes comme étant des gens déjà installés sur le territoire, c'est un objectif, une cible, on ne peut pas contraindre les gens à venir travailler chez nous. Cela fait déjà beaucoup, 1 500 personnes à recruter dans le département. D'une part.

D'autre part, ceux qui vont venir travailler à CARBON ne vont pas venir depuis, je dis n'importe quoi, admettons qu'on recrute quelqu'un de chez moi à Grenoble, il ne va pas venir tous les jours travailler... Donc il va s'installer. L'idée est qu'avec la mairie, la métropole, la Région, on accompagne ces nouvelles familles qui vont s'installer sur notre territoire.

Hors micro : Avec les mairies.

E. CHALAS : Les mairies, tout à fait. C'est pour cela que j'ai parlé de la métropole, bien sûr. On va donc les accompagner pour trouver une maison ou un appartement, peut-être un travail pour le ou la conjointe, inscrire les enfants à l'école, etc. C'est déjà prévu et anticipé avec la métropole et les mairies – vous avez raison, Monsieur le Maire.

Enfin, il est évident qu'on ne va pas aller chercher chaque salarié devant sa porte. Si la personne, le cadre par exemple habite à Arles – il y en a, des cadres, qui habitent à Arles et qui travaillent au Grand port, cela existe – on ne va pas aller le chercher à Arles. On va faire ce qu'on appelle des gares de rabattement. Ils vont venir en voiture là où il y a des parkings, et la navette partira de ces petits parkings. On va identifier les parkings qui existent, peut-être en créer demain avec la métropole, et notre navette viendra sur ces parkings récolter les grappes de salariés qui seront venus potentiellement en voiture avant Fos, avant justement de rentrer dans le dur de la circulation routière.

G. DELCOL : Vous allez faire ça aussi pour le personnel posté en 3x8 ?

E. CHALAS : Bien sûr. On ne le fait que pour eux. Administratif, c'est 180.

G. DELCOL : Et les personnes qui viendront travailler à vélo viendront d'où ?

E. CHALAS : Ils viendront de moins de 10 km, parce que tous les déplacements de plus de 10 km ne sont pas faits à vélo électrique. Cela vous donne une maille.

G. DELCOL : Il n'y en aura pas beaucoup.

E. CHALAS : Quand même... 10 et 15, vous avez raison.

R. DUPUY : Madame. Et après, on passe on passe à la séquence suivante. Monsieur MOUTET.

E. CHALAS : Excusez-moi, mais juste pour information, je vous laisse parler, madame, il y a encore toute l'étude de dangers, les amis. Ce n'est pas moi qui ai dit 20h00, je suis là pour toute la soirée si vous voulez. Je vous écoute.

Une participante : Moi, je voudrais vous dire quelque chose, c'est une expérience de mon entreprise. J'ai travaillé 30 ans dans une entreprise à Manosque qui a mis du covoiturage en place, avec un bus qui part de Manosque et qui prend tous les ouvriers sur son parcours jusqu'à Forcalquier. Ce sont des employés qui commencent à 5h00, qui terminent à 13h00, d'autres qui commencent à 13h00 qui finissent à 21h00, et d'autres qui prennent à 21h00 pour faire la nuit. Au début, cela a été extrêmement compliqué à mettre en place parce que je vous assure que pour

des mamans, ce n'était pas évident de se lever beaucoup plus tôt pour prendre le bus, mais cela a été une réussite parce que, au bout, il y avait une récompense. Les ouvriers qui prenaient le bus ont été récompensés par des bons d'achat, des pleins de gasoil, etc. Cela a été décidé par le CE. Mais c'est quelque chose qui marche. Il ne faut pas dire d'avance « ça ne va pas marcher », parce que si tout le monde dit « ça ne marchera pas », cela ne marchera pas !

E. CHALAS : Merci de votre témoignage, madame.

La même participante : Non, mais voilà ! Ça marche ! Je vous assure que ça marche. Et c'est une entreprise de 980 employés, donc ce n'est pas une petite entreprise.

R. DUPUY : Monsieur MOUTET. Et après, on passe aux impacts, parce que je pense qu'il y a plein de questions sur les impacts.

D. MOUTET : Juste pour rappel. Petit rappel, quand même. Là, on parle de 2026 quand l'usine sera construite. 2025 : début des travaux, mi-25, jusqu'à fin 2026. Combien va-t-il y avoir d'employés pour la réalisation de l'entreprise ?

E. CHALAS : C'est ce que je vous ai présenté sur le premier point trafic, en disant que le chantier, cela va être un peu rugueux parce que cela va augmenter le trafic...

D. MOUTET : D'accord ! Vous avez dit « un peu rugueux ». Oui. Mais il ne faut pas oublier qu'il y aura les autres aussi avec.

E. CHALAS : Non. Ils ne font pas le chantier en même temps que nous. Ils sont décalés.

D. MOUTET : Ils ne vont pas commencer avant 2026 ?

D. MOUTET : Les travaux vont se faire principalement en journée. Principalement en journée ?

E. CHALAS : Ils seront nuit et jour. Mais en l'occurrence, GravitHy et H2V seront complètement en décalage par rapport à nous, Monsieur MOUTET. Ne vous faites pas peur, Monsieur MOUTET, comme ça. Voyons les faits.

D. MOUTET : Enfin... 2026, ça va être infernal par les travaux, je le dis, et on en reparlera. Les routes ne sont pas faites... comment vont-ils arriver, ces gens-là, pour travailler ?

E. CHALAS : C'est ce qu'on a mis dans l'étude de trafic que je vous invite à regarder, que vous ne voulez pas accepter. Sur la phase chantier, il est prévu, si on fait commencer tout le monde à 7h00 ou 8h00 du matin pour éviter les chaleurs – on le sait, dans le sud, cela se fait bien – pour le chantier, cela va être la cata. C'est ce

que je vous ai dit au début. Donc notre objectif est d'avoir des roulements de chantier pour que les gens arrivent en horaires décalés pour ne pas avoir la catastrophe de 7h00/8h00 du matin sur la phase chantier qui va durer à peu près 18 mois. On ne veut pas créer la cata tous les matins à 8h00 pour la phase chantier. C'est la première chose que je vous ai présentée sur l'étude trafic. On va avoir une adaptation des horaires de chantier pour ne pas avoir ce surplus de trafic. C'est le seul moment, cette année et demi, où cela peut être compliqué, et il faut vraiment qu'on regarde les choses précisément, parce que là, il peut y avoir du trafic très contraignant pour vous le matin. Pas dans la phase d'exploitation. Vous ne voulez pas l'accepter, mais moi, je vous le dis.

R. DUPUY : On passe aux impacts, Émilie.

E. CHALAS : Oui. Qualité de l'air. Là aussi, on voulait être très transparent avec vous et on a donc fait les choses bien. On a regardé avec AtmoSud que tout le monde connaît normalement, association qui contrôle la qualité de l'air, transfère et communique sur les données, on a fait une campagne de mesures entre le 14 septembre 2023 et le 11 janvier, donc quasiment 6 mois, pour voir un petit peu quel était l'état de l'air qu'on respire sur la darse. Le capteur était sur la darse, là où il y a CARBON, pas à côté, pas ailleurs, il était sur notre terrain, vraiment là où on est. Qu'avons-nous constaté ? D'abord, qu'il y avait de la pollution dans l'air – cela ne surprendra personne, tout le monde nous l'avait dit. Je vous le confirme : les études et les experts le confirment. C'est quand même plutôt bon signe, en tout cas que les experts confirment ce que vous savez.

Il y a un enjeu de particules fines, les PM10. Chacun a des niveaux différents de connaissance des polluants atmosphériques. Les particules fines sont les toutes petites poussières qui rentrent dans les poumons, c'est très dangereux. Je vous le fais court. Plus le chiffre à côté de PM est petit, plus c'est dangereux parce que cela va profond dans les poumons. Donc les PM10 sont les plus « grosses ». Il y en a beaucoup, et c'est assez surprenant parce que ce qu'a montré AtmoSud, c'est qu'il y en a beaucoup, mais en fait, elles sont sur site, elles se posent et ensuite, avec le vent, elles se réenvoient. C'est assez surprenant, mais cela a été constaté. Il y a donc cette situation sur le site. Parce qu'il n'y a pas d'usine à proprement parler juste à côté. On a Arcelor en face et Ascométal de l'autre côté, le minéralier aussi, et sur la parcelle CARBON, là où on ne produit rien, il y a cet effet PM10 présent, qui reste sur place et qui est soutenu par vent sud/sud-est.

Les PM2.5 encore plus petites, donc encore plus dangereuses, sont préexistantes sur le site. Par contre, elles sont en dessous des seuils nationaux.

Sur ces questions de particules fines, on ne va pas faire d'expertise, mais c'est important de le comprendre, il y a une bagarre scientifique autour des seuils. Pourquoi ? Parce qu'on est en train de se rendre compte que les particules fines sont vraiment extrêmement dangereuses. Plus elles sont petites, plus c'est dangereux, je vous l'ai dit. Il y a donc des seuils français et des seuils de l'Organisation mondiale de la santé. Ce ne sont pas les mêmes. Les seuils français sont aussi calés sur les seuils européens négociés à l'échelle européenne. En fait, typiquement, sur les particules fines 2.5 sur le site de CARBON, là où on va s'installer, le niveau de pollution par ces particules respecte le seuil français. Par contre, il est au-dessus du seuil de l'OMS. Il y a de plus en plus de gens et d'élus, notamment au Parlement européen, qui défendent l'idée que les seuils européens doivent être alignés sur les seuils de l'OMS. C'est pour cela qu'on vous met toujours les deux, parce que ces histoires de seuils sont en cours de discussion. C'est important de bien comprendre la différence.

Ces particules-là sont préexistantes sur le site. C'est un peu le même schéma que pour les particules 10. Elles sont en dessous des seuils nationaux, mais trop élevées pour l'Organisation mondiale de la santé. Il y a donc quand même ce sujet de pollution.

Sur le benzène, NO₂ et SO₂, ils sont tous inférieurs aux seuils nationaux et européens, que les seuils soient actuels ou futurs en cours de négociation. C'est moins la question.

Le vrai sujet sur la darse, ce sont les particules fines, ces petites poussières. C'est l'enjeu sur le terrain de CARBON.

Enfin, on va évidemment avoir au moment de l'exploitation une évaluation de l'effet cumulé. CARBON, et c'est ce qu'on va vous présenter, a en théorie des valeurs de rejet, et après, il va falloir continuer l'exploitation, et pendant que l'usine va tourner, on va continuer tous les jours à calculer, vérifier en transparence les valeurs de la pollution atmosphérique avec un partenariat Atmo certainement pour vérifier l'évaluation de ces effets cumulés : CARBON plus le reste, plus les autres projets, qu'est-ce que tout cela va donner ? En fait, on peut avoir la théorie, on peut l'anticiper en théorie, mais le réel sera évidemment notre boussole à tous, y compris bien sûr aux services de l'État sur la façon dont on va produire de la pollution ou pas.

R. DUPUY : On va finir et après, on passera aux questions.

E. CHALAS : Ça, c'est un tableau un peu compliqué que vous pourrez voir tranquillement à tête reposée. Tout cela pour vous dire quoi. En fait, la façon dont

on a travaillé avec CARBON qui a l'ambition de peu polluer – rappelez-vous qu'on n'a pas de cheminée à combustion, on va en parler tout à l'heure, on ne brûle rien. Notre usine est 100 % électrique, il n'y a pas de combustion sur le site. Tout ce qu'on va rejeter aujourd'hui – c'est la démonstration que l'on vous fait ici – est en dehors des seuils nationaux. On n'est pas du tout dans un enjeu difficile avec des rejets de polluants atmosphériques qui viendraient jouer avec les limites des seuils nationaux. Tout cela est conforme parce qu'on a, compte tenu du fait qu'on est quand même une grosse usine importante catégorie SEVESO seuil haut – on va vous en parler tout à l'heure – des obligations et des seuils légaux qui sont regardés de près. CARBON a donc obligation de mettre en œuvre ce qu'on appelle les Meilleures techniques disponibles, MTD. En fait, la mise en œuvre de ces MTD à travers le monde pour faire du panneau photovoltaïque, fait qu'en conséquence, avec la volonté de CARBON cumulée, on arrive à ce qu'aucun seuil légal ne soit dépassé. On est même très nettement en-dessous. On n'a pas de difficulté sur les rejets atmosphériques. Le seul sujet, ce sera la vigilance. D'abord, évidemment, tout cela sera contrôlé régulièrement. L'autre sujet de vigilance, ce seront les particules fines – cela préexiste, ce n'est pas nous qui les produisons, et il va falloir quand même être vigilant sur ces seuils-là.

Que veut dire « Meilleures techniques disponibles » ? Très rapidement, on ne va pas rentrer trop dans la technique. En fait, nous ne voulons pas rejeter les gaz et les polluants que nous avons à l'intérieur des tuyaux de notre usine, comme cela, sans traitement. Avec les MTD et pour éviter de polluer l'atmosphère, différentes rubriques et différents instruments nous permettent de nettoyer les rejets atmosphériques. Les gaz qui ont servi aux process vont passer dans ce qu'on appelle un *scrubber*. J'ai découvert, je ne connaissais pas du tout, je ne viens pas de l'industrie. C'est une sorte de machine à laver pour nettoyer les gaz. Le gaz chargé en polluants passe dans cette tour de refroidissement qui fait à peu près 6 m de haut. Il n'y a pas de flamme, ce n'est pas du tout une torchère, on ne brûle rien dans cette cheminée. En bas, le gaz passe par une solution de lavage, ensuite, le cran au-dessus, le garnissage, c'est un filtre qui va continuer à nettoyer le gaz, enfin, cela sort par en haut et c'est à cette sortie-là qu'aucun seuil n'est dépassé et qu'on ne pollue pas l'atmosphère en dehors de ce qui est autorisé par l'État aujourd'hui en France sur différents polluants qui existent et qui sont produits par CARBON.

Ce sont des sortes de machines à laver le gaz qui est filtré par l'eau et par des filtres. Il n'y a pas de combustion. Ce ne sont pas des cheminées comme vous avez l'habitude de voir ici. Cela s'appelle des *scrubbers*, c'est assez nouveau, cela existe peut-être déjà sur un certain nombre de sites ici... Je ne suis même pas sûre. Peut-être parce que ce sont les mêmes process, bien sûr, sur le *celluling* en salle blanche.

Ces tours-là vont donc permettre de nettoyer ces gaz. C'est ce qui nous permet d'avoir le tableau très favorable que vous avez vu juste avant, où tous les seuils sont respectés. Ce sont ces machines à laver que l'on met sur les toits qui vont nettoyer les gaz. Elles rejettent des vapeurs d'eau et du gaz, de l'air, des gaz dont les seuils de polluants sont inférieurs aux normes autorisées en France aujourd'hui.

Hors micro

E. CHALAS : Oui. On rejette par exemple de l'acide fluorhydrique, moins de 1 mg/m³. La norme est 5 mg. On est 5 fois moins au maximum, puisqu'on est en dessous de 1 mg. Je prends un autre exemple. L'ammoniac. La norme est 30 mg. Nous, on rejette moins de 10 mg. Voilà. On rejette des choses, mais très nettement inférieures aux seuils autorisés en France.

Hors micro

E. CHALAS : Non, pas sur les gaz. Impossible. En plus de tout cela, un cyclofiltre va permettre de traiter les poussières. Conscient de l'enjeu des particules fines dont je vous parlais tout à l'heure, avec un petit peu de crainte parce qu'on sait que c'est dangereux, CARBON ne veut pas en rajouter. On a donc fait le choix d'avoir un cyclofiltre qui va nous permettre de traiter nos poussières, c'est-à-dire pour ne pas émettre de poussières nouvelles en plus des particules fines qui existent déjà sur le site. Ces dispositifs permettent aussi de nettoyer nos rejets, de façon à polluer le moins possible sur un site quand même déjà pollué.

Bien sûr, bilan carbone sur les 3 SCOPE : optimisation de l'énergie, transport et logistique des marchandises, performances des panneaux solaires. Ce sera aussi le fameux bilan GES – gaz à effet de serre – et le bilan CO₂, bilan carbone.

Allez-y, Monsieur MEUNIER.

R. DUPUY : Monsieur MEUNIER.

R. MEUNIER : Merci. Ce sera rapide. Le traitement des poussières. Quel type de poussières ? On l'a vu, il y a des PM₁₀, PM_{2.5}, PM₅₀ aussi. Quel est le type de poussières que vous allez recracher ?

E. CHALAS : Après le cyclofiltre, quasiment rien. Avant, ce sont les PM₁₀ et les PM_{2.5} classiquement. En fait, on met un cyclofiltre pour éviter de rajouter à ce qu'il y a dans l'air et qui pollue déjà l'atmosphère. CARBON va éviter l'effet de cumul de PM₁₀ et de PM_{2.5}. Ce sont des poussières de silicium – me précise-t-on.

OK ? On continue ?

R. DUPUY : On continue. Ça arrive.

E. CHALAS : Ensuite, quand on relie la qualité de l'air et la santé humaine qui doit quand même nous concerner tous, c'est très important, sans entrer trop dans les détails, il faut que vous ayez en tête que l'État mesure ce qu'on appelle le QD – Quotient de danger – sorte de ratio, calcul un peu savant. L'objet de ce QD est d'établir si la valeur du seuil est dépassée ou pas pour la mise en danger de la vie humaine. Est-ce dangereux pour vous, pour nous, qu'on soit un enfant, un jeune adulte, etc. ? Est-ce dangereux ou pas ? Si cela dépasse 1, c'est dangereux. Si c'est inférieur à 1, ce n'est pas dangereux. C'est assez binaire, cela marche bien, c'est lisible.

Quand on est un travailleur adulte qui va venir tous les jours travailler à CARBON, 8 heures par jour, 218 jours par an sur un an, on considère qu'il mange 0,15 kg de poisson qu'il a pêché dans la darse et 50 mg de sol parce qu'il a mangé un peu de sable en allant à la plage de CARBON. Si ce monsieur adulte fait tout cela, il va avoir un QD à la fin de 0,0130. On est très loin – très très très loin – du 1 qui est la zone de danger. D'accord ?

Si on est un enfant, forcément, le QD d'inhalation, comme l'enfant ne travaille pas dans CARBON, il n'est pas là toute la journée, les ratios sont un peu différents. Il peut éventuellement manger du poisson que son père a pêché dans la darse et manger un peu de sable de la plage. Dans ce cas, il est à 0,0264.

On est vraiment sur des choses où on est loin, loin de l'enjeu du danger pour la santé publique sur ces calculs-là.

Cela nous paraissait important de le partager avec vous, parce que cela repositionne quand même le risque réel.

R. DUPUY : Y a-t-il des questions sur cette partie-là ? Sinon, on passe à l'eau, directement. Il y a deux questions. On va les prendre et on passera à l'eau ensuite.

R. MEUNIER : Merci. La question s'adresse plus à la DREAL qu'au porteur de projet. On voit bien que les seuils seront sans doute respectés d'après votre présentation. Mais on sait bien qu'il y a plusieurs usines et donc plusieurs rejets atmosphériques. On reparle donc là des cumuls des rejets. Faire un tableau synthétique et totaliser tous ces cumuls nous semble absolument nécessaire. Cela fait longtemps qu'on le dit, vous nous aviez proposé de l'envisager sous la forme de polluants et pourquoi pas, de poussières, mais nous n'avons toujours rien vu à ce sujet. Ce serait vraiment nécessaire de l'avoir. Merci.

E. CHALAS : Pour ce qui concerne CARBON, je comprends tout à fait la demande, c'est juste que CARBON est en train de finaliser ses études. On a déposé notre

dossier d'Autorisation environnementale le 7 juin. Il faut attendre les chiffres de Gravithy et H2V, on ne peut pas faire du cumul sans qu'ils aient fait leurs études.

R. DUPUY : Je vous donne la parole.

Un participant : Bonjour à tous. Excusez-nous pour notre retard qui a été remarqué. Je dirai la même chose que Madame CHALAS, effectivement, ce travail arrive vraiment à la fin des études de détail, puisqu'il faut vraiment connaître l'ensemble des émissions, les flux, pour faire cet exercice qui est sûrement le plus compliqué dans le dossier de demande d'autorisation, l'étude des risques sanitaires. À partir des émissions, on définit des scénarios en fonction du type de public, du type d'exposition, etc., et on arrive à des résultats, mais qui sont des résultats individuels. Ceux de CARBON viennent d'arriver, mais effectivement, ceux de Gravithy et de H2V, on les aura dans 6 mois, un an, peut-être un peu plus. C'est la difficulté. Autant le travail, les tableaux réalisés au tout début sur les autres enjeux, l'électricité, l'eau, etc., était quelque chose d'assez macro, fait très rapidement, là, malheureusement, on est obligé d'avoir des études détaillées pour arriver à ce niveau de connaissance du risque.

E. CHALAS : Je rebondis sur votre reformulation de question pour reformuler ma réponse. L'arrêté de CARBON va être calibré avec l'état des connaissances des polluants environnants déjà existants. L'effet cumul sera déjà pris en compte dans l'arrêté du Préfet pour CARBON. Mais ils ne peuvent pas anticiper Gravithy et H2V. L'arrêté de Gravithy, puis l'arrêté de H2V seront circonstanciés par rapport à ce qui existe et CARBON qui sera en activité. À chaque fois, c'est circonstancié et évidemment, il y a l'effet cumulé dans l'arrêté. C'est pour cela que CARBON défend des seuils très bas parce qu'on sait que ce ne seront pas les seuils français qui vont être indiqués à CARBON, mais des seuils en dessous pour être sûr que l'effet cumulé ne dépasse pas le seuil français.

R. DUPUY : Monsieur.

Un participant : J'avais une petite question, parce que votre matière première étant le silicium, derrière, en plus des manipulations, traitements et tout ce que vous allez faire sur cette matière première-là, je ne vois aucune trace de valeur marquée dans vos tableaux, que ce soit en particules, en toxicité, en quoi que ce soit, en fait. L'avez-vous oublié ou est-ce à venir ?

E. CHALAS : Non, on n'a rien oublié, monsieur. Je vous inviterai à lire du coup l'étude de dangers qui sera publiée et rendue publique pendant l'enquête publique. Là, on vous a mis les grands éléments. Les grands éléments de CARBON, ce n'est pas la pollution... Non, ce n'est pas la pollution aux poussières de silicium le plus dangereux,

et en l'occurrence, elle est traitée par la gestion du cyclofiltre sur les poussières de silicium, assez mineures par rapport aux autres rejets. L'enjeu de la pollution, ce n'est pas la poussière de silicium, ce sont les gaz que l'on va utiliser pour le process industriel de fabrication des cellules notamment. On vous a mis ici les enjeux principaux. Si cela n'apparaît pas, cela veut dire que les poussières de silicium ne sont pas l'enjeu principal. Vous le lirez dans l'étude complète de dangers et d'impact qui sera rendue publique pour l'enquête publique.

R. DUPUY : On passe au dernier point sur l'eau.

E. CHALAS : Sur l'eau. On avait déjà fait un long point la dernière fois. Pas de surprise. Ce sont toujours les mêmes chiffres. CARBON, pour faire 5 GWh de panneaux photovoltaïques et recruter 3 000 personnes sur 45 ha à Fos, c'est 8 millions de m³ d'eau par an. C'est énorme. Il était hors de question pour CARBON de demander de consommer 8 millions de m³ d'eau. On a donc travaillé depuis de nombreux mois, y compris sur les conseils et recommandations qu'on avait eus pendant la concertation préalable pour recycler notre eau de process. En recyclant cette eau de process, on arrive à une consommation réduite à 4,5 millions de m³ par an, parce qu'on fait rentrer de l'eau, on l'utilise, et au lieu de la rejeter, propre – évidemment, on rejette toujours propre – on la réinjecte dans le circuit, ce qui nous permet de consommer moins d'eau chaque année. Parce que dans cette eau, une partie va au rejet, mais surtout une partie va dans nos *scrubbers* – que vous connaissez – nos machines à laver le gaz, donc en vapeur d'eau qui va s'évaporer ici. Presque 2,7 millions de m³ de vapeur vont s'évaporer par ces *scrubbers* chaque année.

Hors micro

E. CHALAS : Oui, il y a des tours de refroidissement, bien sûr. Il y a les *scrubbers* qui nettoient et les tours de refroidissement qui refroidissent avec l'évaporation. Tout cela fait qu'on consomme de l'eau. Ce recyclage nous permet vraiment de baisser presque de moitié notre consommation d'eau. Et on ne s'arrête pas là, puisqu'évidemment, pour la suite, on va le voir, CARBON va continuer à explorer dans son centre R&D à Istres pour continuer à baisser ses consommations d'eau.

L'autre eau qu'on utilise est très résiduelle. Il y a de l'eau potable, évidemment pour nos salariés. On est à peu près à 7 m³/heure. Cela fait 187 l par jour par employé. Une famille consomme à peu près 148 l/jour. Cela vous donne un ratio. C'est un peu plus parce que nos salariés vont se doucher en sortant, notamment quand ils sont dans les salles blanches ou dans le travail des fours. Il y a donc des sanitaires dans l'usine, d'où la consommation qui est en réalité assez standard et pas énorme.

Et puis bien sûr, l'eau incendie. Une fois que nos réservoirs sont remplis, il n'y a pas de consommation d'eau d'incendie. On en aura besoin au moment d'un accident s'il devait y en avoir un ; en cas de grave accident, on pompe l'eau de mer.

C'est assez facile à comprendre. L'usage essentiel de l'eau pour CARBON, c'est l'eau de process, les 4,5 millions de m³/an.

Bien sûr, on continue le travail, c'est ce que je vous disais tout à l'heure, des mesures pérennes d'économie d'eau. On est en train de travailler sur d'autres tours de refroidissement, les tours aéro-réfrigérantes qui génèrent beaucoup de vapeur et de consommation d'eau, pour refroidir nos fours qui font fondre – pas brûler ni faire de la combustion – avec d'autres types de tours, qu'on appelle les tours adiabatiques. On est en train de regarder aussi – vous vous rappelez, Monsieur MEUNIER, vous nous l'avez proposé – si on peut refroidir avec de l'eau de mer. On est en train de l'étudier sur des équipements spécifiques. Et puis bien sûr, un plan de sobriété hydrique sera établi. Il faut absolument qu'on arrive à réduire notre besoin en eau de process et en eau de refroidissement.

Sur les eaux de pluie, comme CARBON était assez grand, sur 45 ha, on s'était dit que cela allait faire des volumes. Mais vous savez comme moi qu'il ne pleut pas beaucoup ici et en fait, même quand il pleut, cela ne fait pas beaucoup de volume. On va donc le récupérer pour les espaces verts, mais il n'y a pas d'enjeu de recyclage des eaux de pluie, il n'y en a pas assez, il faut se le dire.

On est en train de regarder tout cela et on espère, dans les années à venir, pouvoir vous annoncer qu'on continuera à baisser la consommation d'eau pour être en dessous de 4,5 millions. L'autorisation déposée le 7 juin est bien basée sur 4,5 millions de m³/an de consommation demandée par CARBON.

R. DUPUY : Merci.

Une participante : Avez-vous prévu quelque chose sur les vapeurs, ou pas ? La récupération...

E. CHALAS : Non. On a regardé la condensation, mais cela a été exclu parce que cela n'existe pas pour l'instant. L'idée était plutôt d'avoir d'autres types de tours qui sont refroidies, mais avec moins d'eau. Cela réduirait la consommation d'eau. Ou alors, si on utilise l'eau de mer, là aussi, on pourrait consommer moins d'eau industrielle, si on refroidit avec l'eau de mer. Ce sont d'autres dispositifs qui sont explorés, mais la condensation de vapeur n'a pas été retenue à ce stade. Cela ne marche pas, pour l'instant.

R. DUPUY : Sur la consommation d'eau, une question ? Après, on va passer à l'étude de dangers pour essayer de respecter le planning ou le temps.

R. MEUNIER : Merci. Dans votre présentation, vous êtes passée très rapidement du point initial, le point zéro, à la diminution de l'utilisation des ressources en eau. Or le point zéro, il nous semble important qu'il couvre l'éventail total de votre activité sur le site. Ce n'est donc pas seulement les rejets atmosphériques qui doivent figurer dans le point zéro, c'est aussi l'état initial des sols, l'état des eaux de la roubine, l'état des eaux souterraines. C'est ça, le point zéro. Il doit couvrir cet ensemble d'éléments pour pouvoir ensuite le comparer aux modifications qui auront lieu dans le temps. Pas uniquement les rejets atmosphériques. Merci.

E. CHALAS : Évidemment, tous ces aspects sont traités dans l'étude d'impact qui sera mise à votre disposition. Tout. Bien sûr qu'on traite tous ces objets-là. Je n'allais pas tout vous présenter ce soir. Parce que là, vous n'auriez pas du tout vu le match.

D. MOUTET : J'ai une question à vous poser. Pourriez-vous nous dire la quantité, le nombre de produits chimiques que vous allez utiliser, et si vous avez un bassin de décantation pour traiter les eaux, ce que vous allez faire de ces eaux, où va se faire le rejet de ces eaux ? Pouvez-vous répondre à mes questions ? Merci.

E. CHALAS : Sur les produits, ça tombe bien, on va parler d'étude de dangers, Delphine va pouvoir vous dire ce qu'on utilise comme produits – ce que l'on peut transmettre comme informations au public. Évidemment qu'on a des bassins de décantation. On a même plus que ça. On a une station de traitement des eaux usées et polluées de l'usine qui est considérable et qui sera la plus grande de France, avec un partenaire éventuel comme VEOLIA ou SUEZ avec qui on est en train de discuter pour avoir quelque chose d'hyper performant. Parce que pour recycler 50 % de l'eau du process, il va falloir sacrément la nettoyer. On ne va pas mettre nos eaux polluées à l'intérieur du process. Il y a ça, et puis évidemment, il faut que ce qu'on va rejeter en surplus soit clean et propre. On a donc une grosse station de nettoyage qui sera sur site, pilotée par CARBON et ses partenaires.

On va peut-être passer à l'étude de dangers.

R. DUPUY : On passe à l'étude de dangers.

E. CHALAS : Ce n'est pas l'étude de dangers, c'est une vraie question d'impact, mais effectivement, on a une grosse station d'épuration des eaux.

Maintenant, on peut passer à l'étude de dangers, et vous aurez les infos sur les produits. Delphine, à toi.

D. AUDRAS, SOCOTEC : Merci Émilie. Bonsoir à tous. Delphine AUDRAS, je travaille également chez SOCOTEC. L'idée était de vous présenter les conclusions de l'étude de dangers. On en avait parlé au mois de septembre sur les premiers risques qu'on avait pu identifier. Là, c'est pour vous présenter un peu les conclusions de cette étude.

Je vous rappelle brièvement, parce que je comprends que je dois aller un petit peu vite, que le site CARBON sera un site classé SEVESO seuil haut, ce qui lui confère certaines obligations. Cela découle d'une directive européenne qui vise les sites industriels avec des risques d'accident majeur. Cette réglementation est quand même très encadrée, c'est le niveau le plus haut au niveau de la réglementation française qui va viser à prévenir les risques sur le site pour limiter les impacts en dehors des limites de propriété du site. C'est bien ça la philosophie de l'installation classée : la maîtrise des risques vis-à-vis des tiers.

Ce classement SEVESO peut être lié soit à la production, soit au stockage. Il impose notamment la réalisation d'une étude de dangers pour ces sites-là.

Le classement SEVESO de CARBON est dû à l'utilisation de produits dangereux, principalement, et non à son processus de fabrication des panneaux. Il est dû à l'utilisation d'un seul produit – un produit sur le site classe l'ensemble du site SEVESO seuil haut, ce n'est pas l'utilisation de moult produits qu'on peut avoir, c'est vraiment un seul produit qui confère ce classement SEVESO seuil haut.

Malgré tout, CARBON a réfléchi pour optimiser la quantité de ce produit sur le site, mais même en optimisant au maximum, on n'arrive pas à descendre en dessous du seuil de classement. Donc on reste sur ce classement SEVESO seuil haut.

Rapidement, sur le cadre réglementaire, cette étude de dangers s'inscrit dans le cadre de la demande d'autorisation environnementale dont les deux grands piliers vont être l'étude d'impact qu'on vous a présentée et l'étude de dangers. Cette étude vise à traduire et à étudier les situations en cas de défaillance de l'installation. L'étude d'impact vise à traduire les impacts en fonctionnement normal du site, alors que l'étude de dangers va plutôt s'attacher à identifier ce qui se passerait en cas d'accident ou de situation accidentelle. Cette étude est instruite par le service de l'État, donc la DREAL, et le service d'inspection des installations classées. Elle sera soumise à l'enquête publique et vous sera donc également communiquée dans sa partie publique. Cette pièce sera opposable en phase d'exploitation, c'est-à-dire que les mesures prises dans l'étude de dangers vont être opposables à CARBON tout au long de l'exploitation du site. Ces mesures pourront être retranscrites également dans l'arrêté préfectoral.

Les objectifs de l'étude de dangers. Elle vise bien à inventorier de manière exhaustive l'ensemble des risques et des dangers présents sur le site, liés soit à l'utilisation d'un produit, soit à un process, soit à une utilité – un groupe électrogène, une tour aéro-réfrigérante, etc. C'est vraiment un scope très large. Le but, une fois identifiés les potentiels de dangers ou les risques associés à un équipement ou un stockage, est d'évaluer le risque. C'est une probabilité d'occurrence que l'événement se produise, associée à une gravité. La gravité est : si l'accident se produit, quel va être l'impact au-delà des limites de site, et quelle est la population qui va être impactée ? L'objectif final est bien sûr de prévenir et réduire au maximum ces risques. Cela va passer par des mesures de prévention et de protection prises par CARBON.

Le postulat de l'étude de dangers pour CARBON. Il y avait 3 items principaux à intégrer à notre réflexion : ne pas aggraver les risques existants définis au sein du PPRT Fos Ouest, au niveau des risques toxiques, thermiques et de surpression ; ne pas générer d'effets létaux en dehors des limites de site ; maîtriser les effets dominos, c'est-à-dire les effets en cascade, à savoir qu'un accident sur le site ou un sinistre ne vienne pas générer d'autres accidents sur le site pour qu'un accident majeur se produise.

La méthodologie. Rapidement. Sur l'étude de dangers, on va s'attacher à caractériser les enjeux vulnérables autour du site, les abords, les occupations, les usages principalement. On redécrit l'installation, et ces descriptions nous permettent d'identifier des potentiels de dangers liés à des produits avec des caractéristiques inflammables, toxiques ; les procédés à risque et les équipements dangereux, au niveau des stockages principalement. Ensuite, toute une étude vise le retour d'expérience, c'est-à-dire qu'on va chercher dans les bases de données nationales ou internationales les accidents qui ont pu se produire pour des produits et des équipements similaires, afin d'identifier justement les modes de défaillance et ce qui a pu se produire. Enfin, le gros volet est vraiment l'analyse du risque où on va chercher à identifier tous les scénarios qui peuvent se produire sur le site en termes de défaillance, on va modéliser les effets sur les scénarios prépondérants et établir des barrières de sécurité si nécessaire.

Je pense qu'on peut passer, là, c'est un peu la philosophie, comme ça, on rentre directement sur l'analyse préliminaire des risques. C'est vraiment le corps de l'étude de dangers, le pilier central. Cette analyse préliminaire des risques vise à identifier tous les scénarios qui peuvent se produire sur le site. On va identifier des événements initiateurs qui pourraient initier l'accident, les conséquences, la combinaison de toute une succession de phénomènes qui vont conduire à

l'événement final. On va retrouver 3 types de grands phénomènes : incendie avec des effets thermiques, explosion, et dispersion toxique suite à des fuites de produits.

Pour CARBON, on vous a présenté de manière succincte l'ensemble des accidents qu'on a pu identifier. On a retenu 22 scénarios d'accidents majeurs potentiels qui ont été traduits par une analyse via une cinquantaine de modélisations. On a organisé cette présentation par les unités qui ont été étudiées ou des systèmes.

L'enjeu principal sur le site de CARBON va être le stockage de matières dangereuses. On a donc des stockages et des distributions de produits dangereux liquides. Ces produits, en cas d'accident, peuvent générer soit des phénomènes de toxicité – si on a une fuite du produit sur une cuve ou une canalisation de transport – lors d'une opération de dépotage – un opérateur va connecter le camion-citerne à la cuve et on peut avoir des fuites au moment de cette opération – ainsi aussi qu'un cas d'incendie sur la zone de stockage – des fumées toxiques pourraient se dégager. On a aussi des effets de surpression liée à des éclatements de capacité de produit suite à des montées en température, et des effets d'incendie. Les mêmes scénarios se sont produits sur des produits gazeux avec des effets toxiques, de surpression et d'incendie. Ce sont vraiment les deux grosses zones à risques sur CARBON, c'est vraiment lié au stockage de produits liquides ou gazeux.

Ensuite, on a quand même poussé l'exercice pour être exhaustif sur du stockage de matières combustibles – ce sont plutôt les produits finis, les panneaux solaires qui vont être conditionnés. Également sur les déchets qui vont être produits, avec des risques d'incendie et de toxicité. Et sur les utilités, plutôt sur la partie groupe électrogène et le stockage de carburant associé.

Ici, on vous a présenté ce qu'on appelle les « phénomènes enveloppe », les phénomènes qui vont sortir des limites de site. On vous a mis la distance la plus importante. Je ne sais pas si on voit bien le petit patateïde au sud du site. Là, c'est par rapport aux effets toxiques, en cas de fuite d'un produit sur un équipement. Le vert correspond aux effets toxiques avec le seuil des effets irréversibles. Ces effets-là peuvent sortir du site. La contrainte était bien l'effet léthal qui devait être contenu.

Sur le petit tableau que vous avez, pas très lisible de loin, pour les différents scénarios et les substances, à la fois la fuite d'acide fluorhydrique, la perte de confinement d'oxygène, d'azote, d'argon, d'ammoniac, de produits spécifiques comme le silane, vous avez à chaque fois le fait qu'on n'a pas d'effet léthal hors site. Les seuls effets qu'on va retrouver à l'extérieur du site en cas de fuite toxique, cela va être au niveau de l'oxygène, de la cuve d'argon ou d'azote, de l'ammoniac et du silane. On peut avoir des effets irréversibles, mais on n'a pas d'effet léthal hors site au niveau du sol. Bien sûr, vous allez me dire que le panache ne reste pas au niveau

de la limite de site, on a mis un panache qui va monter et se disperser. En tout cas, au niveau du sol, on n'a pas d'effets létaux. On va retrouver des effets létaux au niveau de l'acide fluorhydrique, mais à 15 m de haut et à une distance de 64 m du point d'émission. En fait, ce serait vraiment dans un panache en hauteur, mais il n'y aura pas d'effet au niveau du sol ou des cibles humaines.

Pour les effets de surpression, en cas d'explosion de capacité sur le site, on n'a donc pas d'effets létaux en dehors des limites de site. On n'a pas non plus d'effet domino à l'intérieur du site. On va avoir quelques effets irréversibles, pareil, toujours sur la partie sud du site, liés à des éclatements de capacité des cuves d'oxygène, d'argon, d'azote, de protoxyde d'azote, d'ammoniac et de silane sur cette zone qui pour l'instant n'est pas une zone occupée.

Sur les effets thermiques liés à l'incendie, on a visé principalement les stockages principaux de matières combustibles, avec les mesures de protection prises, les murs coupe-feu notamment ; on n'a pas d'effet en dehors des limites de site et pas non plus d'effet domino. On a une maîtrise complète des effets thermiques sur le site de CARBON.

Sur l'étude de dangers, on a fait ces modélisations, mais toute une culture de risque va être prise, notamment énormément de mesures de maîtrise des risques qui ont été définies, soit techniques, soit organisationnelles.

Les mesures organisationnelles vont plutôt être au niveau de l'exploitation des documents qui vont être établis pour pouvoir justement gérer un accident – ce sont les plans d'opérations internes, des documents auxquels vous êtes plutôt sensibilisés – une politique d'accident majeur... Ces documents vont être établis avant la mise en exploitation du site et régulièrement mis à jour. Il faut que cela suive aussi l'évolution de CARBON. Ces documents seront également testés. Ce n'est pas tout d'écrire un document qui dit quoi faire en cas de sinistre, le tout est que ce soit efficace. Si un sinistre se produit sur CARBON, il faut bien que chacun connaisse ce qu'il a à faire pour pouvoir limiter au maximum le développement de cet accident. CARBON a également candidaté pour adhérer à la plateforme actuelle PIICTO. Il y aura bien sûr une grosse culture sécurité sur le site, l'ensemble des salariés seront bien sûr formés aux risques inhérents aux postes de travail et aux produits, parce que des produits qui ne sont pas anodins vont quand même être utilisés. Il y aura des procédures de contrôle d'accès au site et aux bâtiments, comme pour tout site SEVESO, les accès ne sont pas libres – c'est une maîtrise du risque vis-à-vis de la sûreté du bâtiment pour éviter les actes de malveillance. Il y aura également tout un système de protocoles pour la livraison des produits. Ce sont les principales mesures qui vont être prises sur le site.

Ensuite, on va retrouver des barrières techniques qui vont plutôt être des équipements physiques : des murs coupe-feu, des systèmes d'extinction automatique, des stockages double pot pour les cuves, des tuyauteries double pot pour éviter au maximum les fuites, des détecteurs de fuite, des inertages de cuves à l'azote, des systèmes de traitement de gaz avant rejet à l'atmosphère, des stockages sur rétention, etc. C'est tout un florilège des mesures qui sont prises – beaucoup plus seront détaillées dans l'étude de dangers, mais on ne voulait pas non plus tout vous spoiler avant que vous n'ayez l'étude entre les mains. Voilà pour l'étude de dangers.

E. CHALAS : Ok. Je vais résumer pour vulgariser. On est classé SEVESO seuil haut parce qu'on est une énorme usine, et donc on stocke beaucoup. C'est le produit de stockage qui fait qu'on passe la barrière SEVESO seuil haut. Ce n'est pas le process ou ce qui se passe dans l'usine qui fait qu'on est dangereux. Pour que ce soit clair pour tout le monde. Premier élément.

Deuxième élément. Comme on a beaucoup de stockage, là où il y a le plus de risques, figurez-vous que c'est dans le stockage. Tout ça est assez cohérent. On est SEVESO seuil haut à cause du stockage. Là où il y a le plus gros risque, c'est dans le stockage. C'est là qu'on essaie de gérer au mieux. Je crois que c'est surtout ça qu'il fallait comprendre. Peut-être nous indiquer combien de produits on utilise dans le process, sans les détailler, pour avoir un nombre ?

D. AUDRAS : Au niveau du process, on va dire qu'une quinzaine de produits principaux vont vraiment entrer dans le process, avec des quantités significatives sur le site. Ensuite, on va avoir des produits liés plutôt au traitement de l'eau, à la fois au traitement des eaux industrielles et à la production d'eau déionisée, ultrapure pour le process. Au niveau du process, on peut partir sur une quinzaine de produits en quantité assez importante.

D. MOUTET : J'en reviens à la question que j'avais posée précédemment. Vous ne nous dites pas les produits réels que vous stockez. Vous avez une quinzaine de bacs, je suppose ? Et la quantité, surtout, que vous stockez en bas.

E. CHALAS : Je te laisse répondre. Excusez-moi une minute.

D. AUDRAS : Effectivement, on n'a pas mis toute la liste des produits, mais on en avait déjà parlé. Le principal produit sera l'acide fluorhydrique qui sera sur le site. Après, il y a d'autres produits, de l'acide sulfurique ou autres. Vous aurez la liste – vous m'excuserez, je n'ai pas non plus tout en tête...

Hors micro

D. AUDRAS : Non, parce qu'à l'époque, au mois de septembre, on n'était encore qu'au début de l'étude, donc encore beaucoup de choses ont évolué. Vous aurez dans le dossier d'autorisation environnementale qui sera mis à l'enquête publique une description du projet avec l'identification des produits et les quantités, ainsi que dans l'étude de dangers. Vous aurez la liste des produits chimiques et gazeux pour le process et des produits pour le traitement de l'eau – on va retrouver de la soude, des produits basiques et acides classiques pour du traitement de l'eau...

Hors micro

D. AUDRAS : Pour l'hydrogène, il y aura un tout petit peu d'hydrogène pour le process et au niveau du *pipe* air liquide pour l'azote. L'hydrogène est stocké en bouteilles, c'est un gaz qui est comprimé. Après, oui, vous allez avoir des réservoirs fixes de produits sur rétention ou des produits en bouteilles en fonction des quantités, de ce qui existe par rapport aux procédés.

On ne peut pas vous indiquer précisément où vont être stockées les cuves. Cela ne peut pas tomber dans les mains de tout un chacun, il peut y avoir des risques de malveillance sur ça. Vous aurez la liste des produits, monsieur.

R. DUPUY : Monsieur le Maire, vous vouliez parler ?

R. RAIMONDI, Maire de Fos sur Mer : Simplement la démarche. On oublie, parce que cette fois-ci, on a une concertation qui dure pendant des mois et des mois, qu'on aura aussi une enquête publique. Vous aurez tous les éléments. N'oubliez pas que là, on est en amont de toute la partie réglementaire ensuite classique, où là, bien évidemment, tout sera fourni.

R. DUPUY : Sur la partie étude de dangers, y a-t-il d'autres questions ?

Hors micro

E. CHALAS : Ils seront formés effectivement aux risques spécifiquement.

D. MOUTET : Ce sera le personnel qui sera pompier ? Ou vous êtes tributaires des pompiers extérieurs ?

E. CHALAS : C'est une question qu'on va se poser, on n'a pas encore tranché. Aujourd'hui, ce sont les pompiers extérieurs – de toute façon, ils donnent leur avis sur l'ensemble du site et du permis. On doit se poser la question, cela fait partie des sujets. Est-ce qu'on internalise la sécurité par rapport au site ? Ou est-ce qu'on fait un partenariat avec les pompiers ? Ce sont des choses auxquelles il faut qu'on réfléchisse, qui ne sont pas tranchées chez CARBON. Laurent, je ne dis pas de bêtise ? C'est ça ?

L. VERGELY, CARBON : Merci. En fait, il y a plusieurs options, comme vous le savez. Soit on base des pompiers, parce que le SDIS n'est quand même pas tout à fait à côté, vous le savez mieux que moi. On formera nos personnels – par contre, c'est équipé de premiers secours, on ne pourra...

Dans tous les cas de figure, notre personnel est exposé, pour une partie d'entre eux, à un certain nombre de produits, donc il aura la formation qui convient pour savoir quelles mesures adopter en fonction de ce qui se passe. Même si l'entreprise et les moyens sont automatisés, il peut y avoir bien évidemment un aléa sur lequel il doit savoir réagir.

Pour la partie secours, aujourd'hui, c'est le dispositif normal, le SDIS qui interviendra, puisque cette zone est sous la responsabilité du SDIS. On est en train de se poser la question de ce qu'on fait avec nos propres forces. Sûrement pas la solution ASCO qui a ses propres pompiers. Cela ne veut pas dire qu'elle est mauvaise, cela veut juste dire qu'on peut aussi regarder avec GravitHy et H2V s'il y a une capacité à mutualiser des forces qui ne sont pas forcément des pompiers professionnels. Le sujet est ouvert, comme le disait Émilie et on va faire en sorte d'y apporter la meilleure solution, sachant que vous pouvez imaginer que de toute façon, il est hors de question pour nous de mettre notre personnel en danger. Donc on prendra les mesures les plus appropriées.

J'ai été mal élevé, j'ai été chez Airbus Hélico et j'avais les marins-pompiers sur le site. Mais ça, ça ne marche pas ici ; déjà, les marins-pompiers, en tout cas ce n'est pas dans leurs prérogatives, et deuxièmement, cela correspond à un site qui était un site militaire. On n'est pas tout à fait dans la même catégorie.

Hors micro

L. VERGELY : Tout à fait. L'objectif est de pousser au maximum de ce qu'est notre responsabilité, surtout notre autorisation, mais on sait très bien qu'à un moment, bien évidemment, il faudra déclencher des secours qui sont des secours habilités, avec le matériel adéquat, puisqu'on n'aura pas les mêmes forces de frappe que le SDIS.

R. DUPUY : Il n'y a plus de question. Il est 20h00. On va donner la parole aux Garants pour leur conclusion. Après, je vous demanderai de rester pour la conclusion du maître d'ouvrage. Monsieur QUEVREMONT.

P. QUEVREMONT, Garant CNDP : Je vais être un tout petit peu plus long que le collègue Vincent tout à l'heure.

Premier point. Je voulais simplement dire que l'étude d'impact qui est mise à disposition du public va être accompagnée d'une évaluation environnementale par une autorité administrative indépendante. C'est souvent considéré comme une procédure administrative, mais le fondement de cette procédure est l'information du public. Cette évaluation est d'abord pour vous, pour que vous puissiez être aidés par une autorité indépendante sur l'avis que vous aurez à porter sur l'étude d'impact.

Deuxième point. Monsieur le Maire l'a dit, on a 3 temps de concertation : la concertation préalable où la question principale est de savoir si le public partage l'opportunité du projet, avant en fin de parcours, l'enquête publique, Monsieur le Maire l'a dit, on est sur une partie intermédiaire. L'enquête publique va arriver vite et sur un projet de cette nature, elle va vous donner un volume d'informations absolument considérable. Vous avez intérêt, si vous voulez porter un avis compétent, intéressé pendant l'enquête publique, à anticiper le plus possible. Nous remercions donc effectivement le maître d'ouvrage de mettre tous ces documents sur le site, de telle manière, comme cela a été dit dans la salle, à avoir le temps de les regarder entre deux.

Enfin, dernier point, les Garants sont là pour défendre les droits du public et la qualité de l'information. De ce point de vue, je voudrais reformuler la recommandation que je faisais tout à l'heure sur les questions les plus sensibles, en particulier les questions de trafic où le débat d'aujourd'hui n'a surpris personne, pas nous, mais pas vous non plus. C'est d'être attentif aux hypothèses qui sont données et de ne diffuser une information qu'accompagnée des hypothèses qui la justifient. Par exemple, pour le trafic, il est important effectivement de donner toutes les informations sur le personnel – elles ont été données – mais aussi sur les conditions dans lesquelles les produits rentrent ou sortent du périmètre de l'entreprise. Le chemin de fer est-il utilisé ? Le transport fluvial est-il utilisé ? Sinon, tout sort-il par voie terrestre et donc par camions ?

Dernier point sur lequel je voulais appeler votre attention, il n'y a pas de normalisation de la façon dont l'information est donnée par le maître d'ouvrage au public, c'est sa responsabilité de présenter des chiffres exacts, et de les présenter de manière pédagogique comme il veut.

Je voudrais appeler votre attention sur l'importance des effets d'échelle ; les échelles des graphs qu'on a vus sur la circulation en 2026 et en 2036 aujourd'hui sont différentes. Il ne faut donc pas simplement se caler sur l'effet visuel de la hauteur de la barre, mais regarder aussi les chiffres bruts.

Nous nous retrouverons un peu plus tard dans une troisième réunion qui aura lieu ou pas en fonction du calendrier effectif du dépôt de l'enquête publique. Je pense qu'on va vous le préciser maintenant.

R. DUPUY : On laisse la parole au maître d'ouvrage pour la conclusion de la réunion.

E. CHALAS : Je réponds juste au Garant sur ce dernier point. En fonction du calendrier de l'enquête publique, il y aura ou pas une troisième réunion. Aujourd'hui, on ne sait pas. Il faudra voir avec le Commissaire enquêteur lorsqu'il sera nommé.

P. QUEVREMONT : Pour détailler un tout petit peu ce point, les procédures d'enquête publique changent au cours du mois d'octobre, je ne me rappelle plus exactement le jour, mais c'est vers la fin octobre. Avant la fin octobre, on est sur l'enquête publique que vous connaissez actuellement, et dans ce cadre, la concertation continue va logiquement jusqu'à son terme, c'est-à-dire une troisième réunion. Après octobre, si la réglementation ne change pas – je ne crois pas qu'elle changera – l'enquête publique commencera par une réunion publique. On verra à ce moment-là s'il faut vraiment doubler une réunion publique de fin de concertation continue, suivie d'une réunion publique d'ouverture de l'enquête publique qui aurait presque les mêmes objectifs. C'est à cela que je faisais allusion.

E. CHALAS : Sur la réglementation, il n'y a pas de changement puisque nous sommes sur la réglementation de la date de dépôt, le 7 juin. Il n'y a donc pas de changement de la réglementation pendant la procédure. En fait, l'enquête publique sera ouverte ou pas par une réunion publique, c'est le Commissaire enquêteur qui le décide. On verra.

L. VERGELY : Simplement pour respecter les engagements pris qui ne sont pas tout à fait respectés, tout d'abord, merci. Merci d'être là. Je sais que l'agenda est chargé dans certaines périodes pour des raisons X ou Y. Cela m'a permis de découvrir un certain nombre de sujets que j'avais à l'esprit, combien ces sujets sont importants pour les uns et les autres, et je peux le comprendre, je suis moi aussi citoyen. J'ai compris aussi qu'il y avait de temps en temps un certain nombre de dossiers qui échappaient à la responsabilité de CARBON et qui pour autant sont des dossiers auxquels aujourd'hui vous êtes exposés. Merci pour ce que vous nous apportez et on essaiera d'y apporter la réponse la plus intelligente et la plus efficace.

Je voulais remercier Émilie aussi qui, malgré sa toux, a tenu le débat. Merci à toi, Émilie.

Je vous souhaite une très belle soirée et un beau match à ceux qui sont intéressés par le football. Merci à vous. Et merci aux partenaires. Bravo. (*Applaudissements*)

R. DUPUY : Bonsoir.