

Concertation préalable GravitHy

Réunion publique thématique « L'insertion dans le territoire »

***Salle Colomb
Miramas***

Jeudi 11 janvier 2024 de 18h10 à 21h00

Participant.es :

74 personnes

Échanges avec la salle :

11 questions orales posées

0 questions écrites recueillies

Garant.es :

M. Philippe QUEVREMONT, garant

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante

Maître d'ouvrage :

Mme Alice VIEILLEFOSSE, GravitHy

M. Camel MAKHLOUFI, GravitHy

Intervenant.es :

M. Sébastien FOREST, DREAL PACA

Mme Isabelle CHAMPGNOLA-SAVON, conseillère régionale déléguée à l'économie

M. Jean-Pascal GOURNES, Métropole

Mme Sylvie COLLANGE, présidente CARFOS, Sea Invest

M. Nicolas CONARD, France Travail Provence

M. Rafik BOUDJELOUDE, Maison de l'Emploi Ouest Provence

Mme Anne-Marie PEREZ, Capenergies

Animateur-modérateur

M. Jean-Baptiste POINCLOU

La séance est ouverte.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:00:56

Mesdames et messieurs, bonsoir. Bienvenue à tous les participants à cette réunion de concertation sur le projet Gravithy, qui est ce soir consacré à l'insertion du projet dans son territoire et notamment au sujet de transport, de logement et d'emploi. Sans plus tarder, je vais passer la parole à Monsieur Jérémie Pardiès, conseiller municipal de Miramas délégué à l'économie et aux entreprises pour un mot d'accueil.

M. Jérémie PARDIES, conseiller municipal de Miramas 00:01:17

Merci Monsieur. Tout d'abord, je tenais à remercier mesdames, messieurs les élus présents dans la salle, les services de l'État bien sûr qui travaillent sur le sujet de de façon très investie, l'ensemble des collectivités, la Métropole et bien sûr l'ensemble des partenaires économiques et sociaux liés notamment à l'insertion.

Gravithy, sacré projet. Un gros projet. Si je suis bien le procédé, nous pré-réduisons le fer en utilisant l'hydrogène, c'est bien cela ? Je m'arrêterai là. En tout cas, nous sommes sur un dispositif qui permet d'avancer vers la décarbonisation. Nous sommes tous là aujourd'hui pour travailler sur le sujet. Nous avons un territoire qui est industrialisé, qui a une histoire. Je ne vais pas apprendre à certains d'entre vous que dans les années 70, l'État a décidé d'installer l'industrie lourde chez nous. Une industrie qui a certes créé beaucoup d'emplois, qui a permis de développer des équipements sur notre région, de permettre à un grand nombre de foyers de vivre correctement, mais avec des effets induits qui sont aussi négatifs sur l'environnement, sur le développement durable, sur la mobilité. Aujourd'hui, nous sommes tous là pour réfléchir à ce futur industriel qui est très important pour nous, pour la Région, pour le grand territoire que représentent la PACA et nos régions voisines. Un enjeu aussi national autour du développement durable, puisqu'autour de Gravithy, il y a d'autres entreprises qui vont s'installer sur cette zone industrialo-portuaire. Des enjeux aussi bien sûr de mobilité. Je remercie les services de l'État, notamment de travailler dessus et la DREAL. Mais il y a aussi des enjeux d'emploi, puisque derrière ces magnifiques projets, il y a aussi des ressources humaines à aller chercher, à former à rendre attractifs aussi tous ces métiers de l'industrie qui le sont un peu moins, parce que les personnes du territoire ont parfois des anciennes visions, des visions obsolètes sur ces métiers, à juste titre. Il est dangereux de travailler en industrie. Aujourd'hui, je vais laisser la parole bien sûr à Gravithy et aux techniciens supérieurs à ma gauche pour expliquer qu'aujourd'hui, nous ne sommes plus dans les mêmes conditions de travail qu'il y a quelques années. J'excuse Monsieur le Maire qui est sur Paris, qui défend les grands dossiers de la ville de Miramas, parce qu'à Miramas aussi ça bouge, nous avons des perspectives, nous avons de grands projets, nous avons aussi quelques terrains à vendre, Monsieur et Madame Gravithy. Puisque si vous voulez créer une petite antenne ingénierie RH, nous avons encore un peu de place. Ce sera avec plaisir de vous accueillir. Nous avons une gare TGV, nous avons une population très jeune, donc n'hésitez pas.

Pour conclure, je vous dirais merci d'être là. J'espère que tous ensemble, nous arriverons à conclure un beau projet national pour notre territoire. Merci.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:05:01

Merci beaucoup, Monsieur Pardiès. Quelques mots sur le déroulement de notre réunion de ce soir, avec un programme assez chargé. Nous reviendrons comme nous le faisons traditionnellement à chaque réunion de concertation sur les modalités de la concertation et sur le rôle spécifique des garants. Ce sera suivi d'un premier temps d'échanges, si vous avez des questions. Puis nous aurons une première grande table ronde consacrée à la fois aux rappels du projet, mais aussi à sa dimension logement et transport avec de nombreux intervenants que je présenterai tout à l'heure, qui sera suivi d'un second temps d'échanges et enfin, une seconde table ronde consacrée à l'emploi et à la formation, là aussi avec plusieurs intervenants. Nous aurons ensuite un petit verre de l'amitié pour poursuivre les échanges à l'issue de cette réunion.

Les intervenants de la soirée : Madame Richard-Ferrouddji, Monsieur Quevremont, qui sont les garants de la commission nationale du débat public qui se présenteront tout à l'heure, Camel Makhoulfi et Alice Vieillefosse pour la société GravitHy. Pour la première table ronde qui sera consacrée au logement et au transport, nous accueillerons Sébastien Forest pour la DREAL PACA, Isabelle Campagnola-Savon pour la Région, Jean-Pascal Gournès pour la Métropole et Sylvie Collange de Sea Invest, exploitant du terminal minéralier. Et enfin pour la table ronde consacrée à l'emploi et à la formation, nous inviterons en tribune Nicolas Conard pour France Travail Provence, Rafik Boudjeloude pour la Maison de l'emploi ouest Provence et Anne-Marie Perez pour Capenergies. Je signale également la présence dans la salle de Monsieur le sous-préfet et de Monsieur Thierry Jacquinot, qui est directeur régional adjoint de SNCF Réseau, qui pourra le cas échéant répondre à vos questions relatives au réseau ferré national.

Nous allons reparler peut-être rapidement des modalités de la concertation, que vous connaissez pour certains déjà par cœur. Concertation qui a débuté le 27 novembre et qui se terminera le 31 janvier, soit une durée de 9 semaines. La concertation est sur le périmètre complet de l'arrondissement d'Istres. Cette réunion de concertation : 3 rencontres de proximité que nous rappellerons tout à l'heure à l'écran, et puis quelques formats complémentaires. Pour cette concertation, vous avez évidemment la possibilité de vous informer par les documents qui ont été remis à l'entrée de la salle, également les panneaux d'information que vous avez, mais également un site internet qui est consacré spécifiquement à la présentation du projet, sur lequel vous pouvez aussi contribuer, déposer vos questions, déposer vos contributions, consulter les questions des autres et les réponses qui sont apportées par le maître d'ouvrage. Vous pouvez également déposer vos questions et vos contributions sur une adresse mail ou par courrier, comme c'est indiqué.

Et puis je rappelle aussi que pour ceux qui le souhaitent, vous avez la possibilité de produire des cahiers d'acteurs, soit une formalisation rédigée de votre position sur le projet. C'est valable évidemment pour l'ensemble des parties prenantes, collectivités, associations ou autres qui souhaitent le faire.

Nous en sommes donc à la dernière grande ligne droite de notre concertation, avec 3 réunions publiques à venir dont celle de ce soir consacrée à l'insertion du projet dans le territoire. Nous aurons ensuite une réunion le 16 janvier consacrée à la qualité de l'air, aux impacts environnementaux, à la gestion des risques industriels. Cette réunion sera également l'occasion pour ceux qui le souhaitent de présenter, de formaliser les alternatives auxquelles ils penseraient pour le projet. C'est un exercice sur lequel les garants reviendront, et ils pourront vous donner toutes les explications nécessaires pour que vous formalisiez vos

alternatives. Elle se tiendra à Port de Bouc et nous aurons la réunion publique de synthèse lundi 22 janvier à la Maison de la Mer à Fos-sur-Mer, lors de laquelle nous reviendrons sur les prises de position des uns et des autres et sur les premiers enseignements que tirent les garants et le maître d'ouvrage de cette séquence de concertation préalable.

Encore une fois, la concertation préalable s'achèvera formellement le 31 janvier. Entre le 22 et le 31 janvier, vous aurez encore tout loisir pour déposer des observations sur le site internet, ou par les différents modes qui vous ont été rappelés.

Je passe la parole aux garants, qui vont rappeler également leur rôle en tant que garants désignés par la commission nationale du débat public.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante 00:09:42

Merci. Cette concertation, vous le savez, se fait sous l'égide de la CNDP, la Commission nationale du débat public, dans le cadre de l'exercice du droit à l'information, à la participation. En tant que garants, nous sommes neutres et indépendants vis-à-vis du projet et veillons à l'exercice de ces droits. Il s'agit d'une concertation préalable qui vise à débattre du projet, de son opportunité même, mais également de ses impacts sur des enjeux socio-économiques qui s'y rattachent. Dans la réunion de ce soir sur l'insertion territoriale, nous sommes bien au cœur de ces questions, de ces exigences pour la concertation préalable, c'est-à-dire vraiment de débattre du projet avec une perspective assez large.

Également, dans le cas d'une concertation préalable, il est tout à fait bienvenu de débattre, de discuter de solutions alternatives, pour le public de proposer des solutions alternatives. Pour cela, un temps spécifique est prévu à la prochaine réunion, le 16 janvier. Ceci a déjà été annoncé la fois précédente. Toute personne peut proposer et avoir un temps pour exprimer, présenter une solution alternative. N'hésitez pas dans ce cas à contacter le maître d'ouvrage. Dernier point spécificité par rapport à cette concertation, c'est qu'elle fait suite à 2 autres concertations. Dans le travail des garants, dans notre mission, il y avait un enjeu de coordination de ces concertations qui s'est traduit en particulier par la collecte d'informations pour mettre en visibilité des impacts cumulés, en particulier par rapport au sujet qui nous intéresse ce soir. Vous pouvez trouver sur le site de la CNDP le nombre cumulé en termes de créations d'emplois, mais également en termes de véhicules qui pourraient être ajoutés sur la route, que ce soit poids lourds ou véhicules légers. N'hésitez pas à consulter ces informations. Je passe la parole maintenant à Philippe Quevremont par rapport aux enjeux spécifiques de cette réunion et recommandations spécifiques que nous avons pu faire.

M. Philippe QUEVREMONT, garant 00:11:54

Bonsoir à tous. En début de réunion, les garants aiment préciser quelles ont été leurs demandes auprès du maître d'ouvrage dans la préparation de la réunion. Pour ce soir, il y avait deux demandes : une demande dont nous avons déjà parlé dans les autres réunions, qui est de partager le temps de parole entre l'information du public, c'est-à-dire quelque chose qui vient de la tribune et qui s'adresse à la salle, et puis la participation du public qui sont les temps d'échange où vous pouvez poser des questions ou même donner votre avis, puisque c'est l'objectif de la concertation. Notre demande est que le second temps soit au moins équivalent au temps d'informations=. Vous aurez la parole pendant cette réunion.

Et puis l'autre point est plus spécifique de cette réunion, et se situe dans le cadre de la coordination. Dans le cadre de la concertation CARBON, il y avait une réunion qui était consacrée comme aujourd'hui aux enjeux socio-économiques. Vous avez été très nombreux dans le public à parler des questions de transport et des questions d'investissement routier. Il y a une autre question qui n'est pas passée inaperçue, mais sur laquelle les réponses ont été très courtes, qui était la question du logement. Le représentant de la Métropole a eu le temps de dire qu'il prévoyait à l'échelle du bassin de vie 5 000 logements, mais il n'y a eu aucune question sur ce point. Nous avons demandé à la Métropole de pouvoir nous en dire un peu plus ce soir sur ces 5 000 logements. Je remercie par avance Monsieur Gournès d'avoir accepté de répondre sur ces points, qui permettront de compléter l'information qui a déjà été donnée, mais sous une forme plus réduite lors de la concertation CARBON. Merci, je vous souhaite à tous une très bonne réunion.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:13:50

Merci Madame Richard-Ferroudji, merci Monsieur Quevremont. Y a-t-il des questions relatives à ces points spécifiques, sur le rôle des garants et sur le déroulement de la concertation avant que nous passions à la première table ronde ? Pas de questions ? Monsieur, nous allons vous apporter un micro.

Question#1 : M. Nourdine ALI, résident de Miramas 00:14:12

Bonjour messieurs, dames. J'ai travaillé 40 ans chez Arcelor. Je connais le problème. C'est bien de créer des emplois. Il y a le projet. Mais je pense qu'il faut déjà former les gens. En 2027, nous allons démarrer l'installation. Mais pendant au moins 2 ans, il faudrait former les gens. Ce n'est pas facile, nous n'allons pas chercher les gens ailleurs. Pour démarrer, nous allons chercher des petits techniciens. C'est comme lorsque nous avons démarré en 72 ou en 74 à Fos. À l'époque, Arcelor amenait des Lorrains. Après, certains sont restés.

Après, il y a le problème de logement. Il y a 500 embauches, normalement, sans compter les sous-traitants. Il faut trouver des logements. Il y a un problème de logement, à Miramas ou ailleurs à Miramas.

Ensuite, nous allons fabriquer de l'acier. À qui faut-il le vendre ? À Fos, à Arcelor ou ailleurs ? Je me suis renseigné. Nous allons faire cet acier avec du granulat. Or, personne ne sait faire la granulation des granulats à Fos, c'est fini car cela pollue beaucoup.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:15:37

Merci. Nous aurons 2 temps d'échanges, un suite à la première table ronde qui sera à la fois un rappel du projet et une présentation de la problématique de transport et du logement. Je vous propose de reposer vos 2 secondes questions. Quant à votre première question relative à l'emploi, je vous repasserai la parole au début de la séquence de questions-réponses suite à la table ronde sur l'emploi. Il s'agissait vraiment de faire un tout petit tour sur les questions éventuelles liées à la concertation elle-même. Mais nous allons rentrer dans le vif du sujet et je pense que la réunion de ce soir vous apportera une partie de vos réponses. Mais de toute

façon, je m'engage à vous repasser la parole au moment des temps d'échange sur les questions spécifiques que vous avez posées.

S'il n'y a pas d'autres questions relatives à la concertation elle-même et au rôle des garants, je vais inviter les participants de la première table ronde à rejoindre la tribune. Monsieur Sébastien Forest, DREAL PACA, Madame Campagnola-Savon pour la Région, Monsieur Gournès pour la Métropole et Madame Collange pour Sea Invest. Merci.

Je vais inviter Gravithy, après un rapide rappel du projet qui répondra peut-être à certaines des questions qui viennent d'être posées, à présenter également les flux de salariés, de marchandises envisagés dans le projet et les besoins en termes de logement liés au projet.

Mme Alice VIEILLEFOSSE, Gravithy 00:17:04

Bonjour à toutes et tous, merci beaucoup d'être présents. Merci Monsieur le sous-préfet, mesdames, messieurs les élus et toutes les personnes d'être ici présentes aujourd'hui.

Ce que nous vous proposons, pour ceux qui ne connaissent pas encore le projet Gravithy, c'est de commencer par une brève présentation de ce qu'est Gravithy, de ce que nous allons faire. Ce fameux fer réduit qui va servir ensuite à nos clients les sidérurgistes à décarboner l'acier. Nous vous proposons de commencer par un petit film qui va permettre de vous illustrer justement notre procédé. Nous vous présenterons ensuite succinctement le procédé.

Visionnage d'un film.

C'était une première présentation sur le procédé. Pour revenir très rapidement sur les points clés, sur lesquels nous allons revenir tout au long de la soirée, je pense qu'il est important de comprendre que nous avons la production d'hydrogène sur notre site et cette usine de DRI, que nous allons nous arrêter à cette briquette. Pour ce faire, nous avons besoin en import de minerais de fer, d'électricité et d'eau. Nous verrons dans la suite de la réunion aujourd'hui comment tout cela sera transporté. Évidemment, c'est un enjeu clé de minimiser au maximum l'impact du transport lors du procédé.

Sur les jalons clés, de la même manière, je pense dans les grands jalons un peu significatifs à rappeler, mi-2025 sera une date importante. C'est la date à laquelle est estimée l'obtention des autorisations, sous réserve que nous ayons déposé les demandes d'autorisation à la mi-2024. Puis la décision d'investissement pour permettre ensuite le démarrage de la construction, et un démarrage des installations au plus tôt fin 2027.

M. Camel MAKHLOUFI, Gravithy 00:23:10

Pour poursuivre la discussion et aller assez rapidement dans la description du projet, que j'espère vous connaissez désormais, vous rappeler effectivement l'implantation en premier lieu de l'usine Gravithy, qui se situera sur un foncier qui appartient d'une part au groupe ASCOFIELDS, qui est en rouge sur la diapositive, qui est en co-maîtrise d'ouvrage sur cette concertation préalable, mais également une partie de notre foncier sur le site du GPMM. L'empreinte complète fait environ 75 hectares. L'activité industrielle engendrée par Gravithy, qui consiste en un import de 3 millions de tonnes par an de minerais de fer par le terminal vrac de Carfos et par l'intermédiaire de cette bande convoyeuse fermée d'environ 2 km, qui

permettra d'acheminer le minerai de fer. 3 millions de tonnes par an et une production de 2 millions de tonnes de dérivés HBI par an, acheminées préférentiellement par voie maritime et ferroviaire. Cette activité représenterait 25% de l'activité vrac du GPM à ce jour.

Un projet qui se situe sur ce site de 75 hectares, 74,6 à ce jour, en particulier du fait des grandes synergies apportées par le port de Fos Marseille, avec un accès aux voies d'eau et un tirant d'eau supérieur à 16 mètres qui nous permettent de faire venir des navires de grande envergure et de limiter les allers-retours sur l'apport du minerai de fer. Et aussi bien sûr le transport multimodal avec l'accès également aux voies ferroviaires.

Les ressources adaptées aussi pour une entreprise comme GravitHy, le fait de pouvoir bénéficier des ressources humaines qualifiées, notamment des dockers dont l'expertise est reconnue dans la manutention du vrac. Ceci nous permet de faciliter l'implantation de cette usine si le projet se réalisait.

Je me permets de vous rappeler les aménagements du projet. Cette usine se décompose en différents îlots. Le premier îlot bien sûr, l'électrolyseur qui est d'une taille comprise entre 700 et 900 mégawatts. C'est l'intrant électrique qui permettra de fournir l'hydrogène qui est nécessaire à la réduction du minerai de fer, en lieu et place du coke, généralement utilisé dans les aciéries conventionnelles de type hauts-fourneaux. Le cœur de l'usine est le cœur réacteur, avec une tour DRI d'environ 135 mètres de haut, au sein de laquelle s'effectuera la réduction du minerai de fer et l'obtention de ce pellet, ces billes d'environ 15 millimètres de fer pré-réduit, avec environ 95 % de fer qui sera ensuite briqueté de manière mécanique pour obtenir la fameuse briquette que nous n'avons pas aujourd'hui, mais qui fait environ 10 cm de haut, 5 cm de large, 3 cm d'épaisseur et qui est très facile à transporter vers nos clients, les aciéristes et autres.

Ici vous avez le parking, il faut quand même se garer. La sous-station électrique permettra la conversion de la puissance électrique à la tension requise pour l'électrolyseur et la balance d'usine, les stockages de minerais de fer et de produits qui seront acheminés avec le convoyeur qui arrive par la voie sud-ouest. Et enfin, les unités de traitement des eaux, très importantes, qui permettent à l'usine de pouvoir opérer à la fois comme un intrant pour la production de l'hydrogène, mais aussi pour le refroidissement qui se fait à la fois via de l'eau brute et de l'eau de mer.

Je vais avancer rapidement, parce que nous devons parler d'insertion territoriale. Nous allons parler des enjeux liés à la mobilité, au logement dans le projet.

Mme Alice VIEILLEFOSSE, GravitHy 00:26:59

La localisation, vous l'avez compris, est absolument essentielle pour GravitHy, d'avoir cet accès à la mer avec le tirant d'eau, la proximité au terminal méthanier. Dès le début, dans la façon dont nous avons élaboré le projet, nous avons vraiment souhaité réduire notamment l'impact. L'une des premières sources de trafic va évidemment être tout ce qui concerne les intrants et les sortants.

Si nous regardons de manière un peu plus concrète les différents éléments, sur le minerai de fer, les 3 millions de tonnes par an, ce seront vraiment cette voie maritime et cette bande convoyeuse qui vont apporter l'intégralité de nos intrants sur le site de GravitHy. L'eau, les gaz de réseaux vont être acheminés évidemment par réseau, sans impact également en termes de trafic. Nous aurons, dans le cadre du procédé, des matières premières, notamment un peu de

calcaire et aussi un peu d'azote qui pourront circuler et qui représenteront au maximum 2 à 10 poids lourds par jour en termes de trafic entrant.

Sur les produits sortants, ce qui est absolument aussi pour nous essentiel vu les volumes, ce qui sort de notre usine, 2 millions de tonnes par an, nous estimons à ce jour que nous aurons environ la moitié par wagons et potentiellement la moitié par voie maritime, ce qui fait une estimation aussi que nous vous avons mise en nombre de navires Panamax, qui sont les grands navires à décharger. 15 Panamax et sur les wagons, ce qui ferait 16 500 wagons, mais évidemment en trains, en fonction de la longueur des trains et du nombre de wagons par train, cela en fera évidemment bien moins.

Sur l'impact, en particulier sur les routes, cela va être avant tout un impact notamment sur les passagers et les employés de l'usine. Nous estimons vraiment essayer au maximum d'avoir recours notamment à des systèmes de bus, sur lesquels nous allons revenir, pour essayer au maximum de minimiser les trafics. Et évidemment aussi des voitures de manière résiduelle. Ce qui ferait en termes de trafic par jour de l'ordre de 120 véhicules et en termes de poids lourds, 2 à 10 poids lourds, 10 bus. Si nous regardons par rapport aux congestions, et en particulier nous voyons qu'il y a des ronds-points, notamment le rond-point de la Fossette qui sont à peu près à 40 000 véhicules par jour. Cela représenterait de l'ordre de 0,3% du trafic routier sur ces zones-là évidemment.

Nous, GravitHy, travaillons pour essayer de réduire ce trafic routier. Nous vous présentons d'ores et déjà des premiers éléments, et notamment ce recours massif pour les matériaux et les marchandises au maritime et au ferroviaire, mais il y a un certain nombre d'autres actions qui vont minimiser l'impact. Sur le trafic routier, nous voyons que l'un des grands enjeux concerne souvent ces mécanismes pendulaires, où il y a les heures de pointe. Ce sont ces heures de pointe qui sont les plus gênantes et les plus perturbantes en termes de trafic. Notre usine va fonctionner en continu, ce qui veut dire que nous allons fonctionner avec des rotations de personnel sur 3 ou 4 rotations. En termes d'impact net sur le trafic, cela aura un impact aux heures de pointe bien plus limité, les chiffres de 500 emplois, dans la mesure où elles vont s'étaler au fur et à mesure de la journée. Nous aurons notamment pour les fonctions support une politique de télétravail et d'horaires flexibles pour essayer de travailler au mieux. Nous élaborerons ce que nous appelons un plan de mobilité d'entreprise dont l'objet est vraiment d'avoir cette appréhension globale, y compris avec l'évolution des infrastructures et de l'offre de transport qui sera à proximité. D'ores et déjà, nous avons identifié le fait qu'il était primordial d'arriver à inciter à faire du covoiturage et à utiliser les différents modes de transport, et au maximum aussi d'autres modes de transport que la voiture. Il nous semble vraiment intéressant, et en particulier avec toutes les industries autour qui existent et les différents projets... nous savons que notamment, le projet CARBON l'avait évoqué, nous allons pouvoir travailler avec eux là-dessus. Il s'agit de mettre en place des navettes avec les industriels à côté pour essayer au maximum de travailler sur des zones et sur des circuits de navettes qui permettraient aux employés de venir. Pour que ces navettes fonctionnent, il faut surtout qu'elles soient à des endroits et sur des circuits qui soient adaptés aux employés, voire aussi qu'elles soient corrélées à des parkings relais qui pourraient par exemple être communs, et permettre justement de réduire l'impact sur les voitures, ce qui est absolument clé.

Dernier point. Il y aura du trafic résiduel, mais il sera aussi important pour nous de réduire au maximum les émissions de ces véhicules, que ce soit par nos sous-traitants de mettre dans les cahiers des charges que nous allons sélectionner, de voir dans quelle mesure ils peuvent utiliser des camions 0 émission, pour nos employés d'essayer à ce qu'ils utilisent au maximum des véhicules électriques. Mais également, et merci à tous ceux présents ici, il est

indispensable que l'on travaille collectivement avec les autorités et toutes les parties prenantes pour renforcer les infrastructures et l'offre de transport pour vraiment arriver à avoir une offre intégrée en termes de système.

Je vais passer la parole à Camel pour la période de construction.

M. Camel MAKHLOUFI, GraviHy 00:32:54

Merci Alice. Très rapidement, sur la période de construction, nous avons débuté une analyse pour identifier le profil et le nombre d'employés et de travailleurs qui seraient sur le site. Nous avons pu identifier qu'en termes de passagers, en maximisant le transport collectif via les bus, nous pourrions avoir un nombre de véhicules légers estimé à 100 véhicules légers par jour et un nombre de bus estimé entre 25 et 75 en période de pic. Cette période de pic se situerait au premier semestre 2028.

En termes de matériaux et c'est très important, l'achat de certains éléments, notamment le ciment à proximité qui implique un trafic routier, puisqu'il sera acheté dans les unités de production et les cimenteries à proximité. Donc un nombre de poids lourds estimés entre 6 et 20 camions par jour, ou 2 à 5 wagons par jour. Il semble très probable que ce transport soit réalisé par voie routière, avec des camions.

Vous le savez, et nous avons pu l'expliquer notamment la semaine dernière lors de la visite du site : il y a une nécessité de remettre le site à niveau, à une hauteur de 2,40 mètres NGF, par rapport au niveau de la mer. Une phase de remblayage est nécessaire pour pouvoir réaliser et atteindre cet objectif. Nous avons pu quantifier le volume de remblais nécessaire, qui est compris entre 300 000 et 500 000 mètres cubes, et qui pourrait être réalisé par voie routière. Et dans ce cas-là, il y aurait un nombre de camions assez significatifs, environ 300 par jour sur une période estimée de 3 mois. Mais avec une véritable volonté de la part de GraviHy de substituer ce transport routier, d'éviter d'ajouter un mal au bal en substituant ce transport routier par un transport maritime, notamment pour valoriser du remblai qui pourrait être obtenu à proximité et acheminé par le terminal minéralier. Dans ce cas-là, il y aura l'utilisation d'une bande transporteuse.

En ce qui concerne les équipements, nous avons déjà un plan logistique préliminaire qui a été réalisé. Ce sont généralement des équipements très volumineux. Je vous ai parlé de la hauteur de la tour, vous pouvez comprendre que nous parlons de très gros équipements, environ 30 000 tonnes d'équipements qui seront acheminées majoritairement par containers, entre 2 500 et 3 500 containers au total sur une vingtaine d'envois dispersés dans le temps.

Mme Alice VIEILLEFOSSE, GraviHy 00:35:32

La situation actuelle, notamment en termes de dessertes, je pense que nous y reviendrons après. Nous n'allons pas nous appesantir. Aujourd'hui, il n'y a pas de transports en commun disponibles sur la zone. C'est aussi un travail que nous souhaitons vraiment poursuivre avec la Métropole, la Région et le GPMM sur tous ces sujets-là, et pour arriver à desservir au mieux le môle central et de manière intégrée.

Sur les logements, cela va dépendre d'où viennent les gens. C'était d'ailleurs l'un des points que Monsieur soulevait dans sa première question. Ce n'est évidemment qu'une estimation, mais nous avons l'objectif d'avoir des recrutements dans la mesure du possible locaux, ce qui

représenterait de l'ordre de 100 nouvelles familles au total pour les salariés de GravitHy qui viendraient s'installer. Nous avons remis sur la part droite des sources publiques en termes de parts de logements vacants. Nous avons des logements vacants et des taux de logements vacants sur la zone qui sont finalement relativement faibles et variables en fonction des différentes communes. Il est indispensable d'arriver au maximum à mobiliser le parc existant pour voir ce qui peut être possible, et voir si besoin les besoins complémentaires. La Métropole parlera notamment des 5 000 nouveaux logements.

L'une des phases qui sera clé et la plus complexe très certainement, ce sera la phase de chantier. Parce que cette phase de chantier va finalement arriver dans un timing relativement rapide, et sur lequel il faut vraiment que l'on commence à travailler avec les différentes mairies sur les structures temporaires qui peuvent être trouvées. Typiquement ce matin, je discutais avec la mairie de Fos qui nous indiquait qu'ils avaient d'ores et déjà 125 logements qu'ils peuvent mettre à disposition, et un projet d'extension qui serait disponible à l'horizon fin 2025, en élargissant à 125 logements en plus. Nous voyons que c'est quelque chose qu'il va falloir faire de plus grande ampleur, avec toutes les différentes communes autour pour vraiment aussi faire cet exercice de recensement collectif et travailler aussi avec nos sous-traitants sur ces sujets, pour arriver à avoir un impact minimisé et des logements les plus proches possible, avec un transport qui sera moindre sur les routes.

Pour conclure, je pense qu'il est vraiment important d'arriver à travailler sur ces différents axes avec les différentes collectivités. Je pense que cela fera la transition avec l'État. Il est important de souligner qu'il y a d'ores et déjà dans le cadre du contrat de plan État-région un certain nombre de renforcements qui ont été annoncés, et qui permettront aussi très vraisemblablement de pouvoir donner un certain nombre de visibilité pour l'amélioration collective des infrastructures.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 00:38:40

Merci pour cette transition. Je vais tout de suite passer la parole à Sébastien Forest de la DREAL PACA, pour nous présenter ou nous annoncer l'action de l'État et les décisions concernant les infrastructures. Pour les 4 intervenants à venir, merci de faire des interventions synthétiques puisque nous repasserons ensuite la parole à la salle, une fois que l'ensemble États et collectivités se seront exprimés, parce que les sujets sont assez imbriqués. Je vous ai bien vu, Monsieur Dalcol. Je vous passerai la parole tout à l'heure. Monsieur Forest ?

M. Sébastien FOREST, directeur DREAL PACA 00:39:07

Merci. Tout d'abord, vous rappelez que la DREAL est un service de l'État qui travaille sous l'autorité du préfet de région et des préfets de département à la mise en œuvre des politiques du ministère de la transition énergétique et de la transition écologique, et du ministère des relations avec les collectivités territoriales sur le territoire de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cela concerne de nombreuses politiques : la politique énergétique, la politique du logement, de l'aménagement du territoire, la prévention des risques naturels et industriels, la préservation de l'environnement, des paysages, des ressources, que ce soit l'eau, l'air, le foncier, la biodiversité. Et enfin, les politiques de mobilité, de transport. C'est sur ce thème que je vais principalement intervenir.

Concernant le projet GraviHy, la DREAL est impliquée dans le processus d'autorisation environnementale sous l'autorité du préfet de département. Nous sommes chargés en particulier de tout ce qui concerne les aspects installations classées pour la protection de l'environnement, les risques industriels attachés à ce projet et l'analyse des impacts environnementaux, notamment en ce qui concerne les espèces protégées. Nous sommes également directement concernés par les aspects mobilité, que ce soit pour les marchandises ou les personnes.

Quelques rappels sur la politique nationale en la matière. Elle est fortement marquée par les objectifs de reports modaux du mode routier vers les autres modes de déplacement, que ce soit pour les marchandises ou pour les personnes. Ainsi, nous finançons fortement les investissements en faveur du mode ferroviaire. Ici à Miramas, nous pouvons évoquer les terminaux clés sud top, mais également sur le port des terminaux ferroviaires sont soutenus. L'objectif est de multiplier par 2 la part modale du ferroviaire, pour passer de 9 % à 18 % du transport de marchandises. Nous avons aussi un objectif de faire redémarrer le mode fluvial, qui est un mode de moins en moins mobilisé, en nous appuyant notamment sur le potentiel de l'axe fluvial Rhône-Saône, en articulation avec le Grand Port Maritime de Marseille.

Pour le transport des personnes, il s'agit de mieux se déplacer et d'avoir des politiques en faveur d'autres modes de déplacement que la voiture, comme le vélo. Les voitures électriques légères sont également soutenues pour décarboner nos déplacements, les transports en commun, le développement du covoiturage également. Tout ce qu'a évoqué GraviHy dans son projet intègre assez largement ces orientations générales des politiques de l'État.

Concernant le territoire où s'installe le projet, nous avons bien conscience que malgré tous les efforts qui sont faits pour limiter le nombre de poids lourds ou le nombre de véhicules légers sur nos routes, de par la situation actuelle de saturation que nous pouvons rencontrer et la multitude des projets qui sont identifiés, des investissements routiers majeurs sont à réaliser sur le territoire et sont très attendus. Les débats publics que nous avons pu connaître, que ce soit au titre de la liaison Fos-Salon ou d'autres débats publics, ont bien montré l'importance de ces investissements et de la complémentarité entre les différents modes de déplacement. Nous sommes aux côtés du port dans les investissements et les aménagements de ces réseaux internes. Nous serons aussi également aux côtés du département dans l'amélioration de la performance de la route départementale 268, qui est très concernée par des phénomènes de saturation. Nous avons 2 projets plus particulièrement qui nous mobilisent en tant que maître d'ouvrage. D'une part, le projet de contournement Martigues Port-de-Bouc, qui est inscrit dans le volet mobilité du contrat de plan qui vient d'être signé, en termes de protocole d'accord entre le Président du Conseil régional et l'État, en phase travaux. Ce sont 157 millions d'euros de travaux qui sont à réaliser sur cette infrastructure pour éviter aux riverains de Martigues et de Port-de-Bouc de continuer à subir 50 000 véhicules par jour, dont 700 transports de matière dangereuse au cœur de ces villes.

D'autre part, l'autre projet majeur très attendu que sur lequel nous travaillons est la liaison Fos-Salon. Sur le premier projet, l'horizon de mise en service est 2028-2029. Ce sont des projets qui sont à longs à réaliser, mais nous arrivons en phase de réalisation. Sur Fos-Salon, nous avons programmé les crédits d'étude et d'acquisition. L'horizon de réalisation d'une première tranche de cette liaison est 2030-2031. L'ensemble de ces infrastructures participe finalement à l'amélioration de la fluidité et du bon fonctionnement du territoire. Il participe également à la décarbonisation de l'économie, à la réduction de notre empreinte écologique, notamment en facilitant l'accès des marchandises aux autres modes de déplacement, puisque

le territoire se caractérise par la présence de nombreux ouvrages permettant d'utiliser les autres modes de déplacement.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:45:03

Merci Monsieur Forest. J'invite maintenant Madame Campagnola-Savon, vice-président de la Région, à nous présenter à son tour l'actualité du contrat de plan État-région peut-être, et plus globalement la politique de la Région en matière de transport et de déplacement.

Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, vice-présidente de la Région 00:45:16

Bonsoir. Pourquoi la Région est-elle là ce soir ? Pourquoi sommes-nous aux côtés du projet GravitHy ? Tout simplement parce qu'elle est en cohérence avec le plan climat que nous mettons en place à la Région bien entendu, qui correspond à la décarbonisation. C'est aussi dans le cadre aussi de la planification écologique. Nous voulons la réindustrialisation décarbonée de notre territoire, avec bien entendu l'implantation d'industries qui permettent aujourd'hui d'avoir de la création d'emplois sur notre territoire, de la lumière sur notre territoire, de la création de richesse sur notre territoire et aussi un avenir avec une amélioration de la qualité de l'air. Tous ces enjeux-là de l'attractivité de notre territoire ont aussi des impacts. Ce soir, le thème étant celui des transports, nous travaillons à la même image que le reste de notre politique, c'est à dire à une politique des transports dans le cadre d'un plan climat, dans le cadre de la planification écologique et dans le plan de la décarbonisation. C'est la raison pour laquelle nous faisons les efforts nécessaires, à travers le contrat de plan État-région qui a été signé le 1^{er} décembre. À ce titre-là, évidemment qu'il y aura l'investissement de la Région par des moyens financiers, pour finalement permettre une amélioration de votre cadre de vie, parce que c'est aussi ce qui est important aujourd'hui, à travers une amélioration des réseaux de transport, notamment ferrés. Je m'aligne sur les propos qui ont été annoncés par la DREAL, parce que nous travaillons ensemble. C'est un chemin collectif qui se fait. Déjà à partir de 2024, à partir du premier janvier, vous avez des cadences supplémentaires sur les TER : elles sont passées de 24 à 30 trains par heure et par jour. C'est déjà une amélioration. Nous travaillons aussi sur l'amélioration de la ligne de la côte bleue, de manière à ce qu'il y ait plus de fluidité dans notre export. Parce que pour la qualité de vie, il faut qu'il y ait à la fois de la fluidité, que les trains soient à l'heure. Nous travaillons à tout cela. Nous participons également en financement des réseaux routiers, ce qui n'était pas prévu au départ. Mais étant donné que j'ai entendu le message des maires des communes lors des différentes commissions auxquelles nous étions présents, je n'étais pas la seule à porter cette voix auprès du président de la Région. La DREAL me mettait bien la pression.

Nous ne vous imposons pas d'implantations d'industries, car c'est pour votre avenir, l'avenir des enfants. C'est extrêmement important. Il me semblait naturel que l'on participe aussi à un peu à cet investissement financier pour le contournement de Martigues, Port-de-Bouc. Nous avons réussi à obtenir une enveloppe de la Région de 15 millions d'euros.

Voilà de quelle manière aujourd'hui, la Région participe aux côtés des projets d'implantation du territoire, aux côtés aussi de l'amélioration du cadre de vie des citoyens du territoire. Nous essayons d'être à l'écoute, de répondre à la fois aux besoins et aux enjeux de ce territoire.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:49:16

Merci beaucoup. Je vais désormais inviter Monsieur Gournès, le conseiller métropolitain délégué à l'industrie, à nous parler des actions de la Métropole à la fois en matière de mobilité mais aussi, comme l'ont rappelé les garants, en matière d'identification des zones de densification de l'habitat.

M. Jean-Pascal GOURNES, conseiller délégué à l'industrie Métropole Aix-Marseille-Provence 00:49:33

Il peut être curieux qu'un délégué à l'industrie vienne parler de logement et de mobilité. Mais avant d'être conseiller métropolitain, je suis avant tout un maire d'une ville qui n'est pas sur votre territoire, mais qui se trouve du côté du bassin minier de Provence. Tous les maires sont confrontés aux problèmes de mobilité, et surtout aux problèmes de logement. Je crois que c'est le principal sujet dont je vous parlerai ce soir.

La Métropole a une compétence mobilité qui n'est pas forcément sur le développement des infrastructures, puisque c'est plutôt de la compétence de l'État et de la Région. Mais bien entendu, nous sommes partenaires avec les 2 structures. Nous intervenons essentiellement sur les services de bus, vous en avez parlé tout à l'heure, et notamment sur le développement des lignes BHNS, des Bus à Haut Niveau de Service qui vont notamment desservir entre Martigues et Port-De-Bouc. Cela fait partie des 15 projets de Marseille en grand qui ont été annoncés par le président et par la présidente Martine Vassal. Nous développons également cela auprès des entreprises et des applications de facilitation de covoiturage, parce qu'effectivement il restera encore des véhicules, des voitures sur la route malgré les bus, malgré tout ce que nous pourrions mettre en place. Nous avons des applications, nous travaillons avec les entreprises pour pouvoir développer du covoiturage et réduire le nombre de véhicules qui vont circuler. Il y a aussi un plan vélo, qui est porté par la Métropole. Un certain nombre de pistes cyclables sont prévues entre les zones urbaines et les zones d'activité du grand port maritime. Voilà pour le volet mobilité et la compétence métropolitaine.

Pour le logement, c'est un problème que la Métropole prend très au sérieux, le logement sur votre territoire. Il se peut qu'il y ait une forte tension hein de l'immobilier chez vous. Je vais essayer de vous expliquer un peu pourquoi. Nous avons un document. La production de logements sur la Métropole est régie par un document qui s'appelle le Plan Local de l'Habitat, le PL. Un PLH a été défini jusqu'en 2027, qui prévoit un nombre de logements à produire sur les 2 anciens territoires que sont Ouest Provence et le Pays de Martigues. Nous sommes sur une production d'environ 5 000 logements, 5 100 logements je crois, qui étaient prévus pour répondre au besoin d'accroissement de la population jusqu'en 2027. Sauf que le problème, c'est que ce PLH avait été établi sans prise en compte de ces nouveaux projets, dont nous n'avions pas connaissance à l'époque et qui vont nécessiter de la production supplémentaire. Un monsieur tout à l'heure disait que les emplois ne seront pas tous locaux. Nous allons forcément faire venir de l'extérieur. S'il n'y avait que des emplois locaux, nous n'aurions pas de souci, il n'y aurait pas de production de logements à prévoir. Or ce ne sera pas le cas, il ne faut pas se voiler la face. Nous avons estimé à peu près 4 000 logements supplémentaires pour pouvoir répondre aux besoins, alors pas que de Gravithy. Il faut avoir une vision plus large, il

faut voir les projets CARBON, H2V. Puis il y a des projets militaires aussi sur la base d'Istres, qu'il ne faut pas négliger. Et puis ce n'est pas tout à fait sur votre territoire, mais c'est quand même le pourtour de l'Etang de Berre, c'est sur Vitrolles, l'extension d'Airbus avec quand même 4 000 salariés prévus en plus dans les années à venir. Tout cela va faire beaucoup de monde. Le problème est que le PLH ne le prévoyait pas. Les documents d'urbanisme et de planification d'urbanisme, si aujourd'hui nous savions répondre à la production des 5 100 logements qui avaient été prévus au départ, les 4 000 autres seront difficiles à réaliser avec les documents de planification urbaine que nous avons à l'heure actuelle à notre disposition. Tout cela va demander quand même un gros partenariat avec l'État, parce que ce sera une période un peu compliquée. Nous aurons besoin de vous, de la DREAL. Si le sous-préfet était là, je lui dirais que nous aurons besoin de lui. Tout cela fait que dans la temporalité, cela risque d'être un peu serré. Le challenge de la Métropole est d'essayer que les documents soient à disposition des maires, surtout parce que ce sont les maires qui vont construire, ce n'est pas la Métropole, pour qu'ils puissent produire les logements dont nous aurons besoin. C'est vraiment un sujet sur lequel la Métropole va être particulièrement attentive et mettra les moyens nécessaires pour essayer de produire les documents dont les maires auront besoin pour développer le logement sur le territoire.

Comme le disait ma collègue Isabelle, la Métropole soutient depuis le début le projet GravitHy parce qu'il répond aux objectifs de notre agenda économique, qui est la décarbonisation de notre territoire. Nous savons très bien que la production d'acier est le plus gros émetteur de CO2 à l'heure actuelle et que GravitHy vient justement pour aider à ce que nous puissions décarboner rapidement tout cela. Il répond parfaitement ce que nous attendons : un territoire décarboné, de nouvelles activités qui vont participer à la décarbonisation de notre industrie existante et à réindustrialiser notre territoire avec une industrie plus verte et plus raisonnée, plus durable.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 00:55:50

Merci beaucoup Monsieur Gournès. Je vais finir en passant la parole à Sylvie Collange de Sea Invest, exploitant du terminal minéralier de Carfos, pour nous parler du trafic marchandises. Je crois qu'il y a quelques slides que vous avez préparées. Nous vous amenons la télécommande pour les passer.

Mme Sylvie COLLANGE, présidente de Carfos 00:56:12

Bonsoir à toutes et à tous. Sylvie Collange, présidente de la société Carfos, du groupe, Sea Invest. Notre métier est de charger, de décharger des navires, de décharger et de charger des barges, décharger et charger des camions, et décharger, charger les trains. Pour ce faire, nous avons sur le bassin de Fos des équipes dockers, des équipes techniques expérimentées et formées que nous embauchons et avec qui nous travaillons pour ce faire.

J'ai préparé quelques petites présentations très rapides pour reprendre avec vous la localisation. Le terminal minéralier, comme vous avez pu le constater la semaine dernière lors de la visite physique du site, est le petit point noir et rouge que vous avez sur la photo. Puisqu'à l'époque, il y a quelques années, c'était le rouge et le noir, la bauxite et le charbon et la petite étoile bleue, le positionnement de GravitHy et tout en haut, le canal du Rhône qui permet le

raccordement au Rhône. Nous savons manutentionner des navires jusqu'à 160 000 tonnes. Nous pouvons tout à fait envisager, dès que nous voyons d'une ou 2 barges allant jusqu'à 4 500 tonnes jusqu'à Pagny-le-Château. C'est assez intéressant parce que pour vous donner un ordre d'idée, une barge de 2 200 tonnes, c'est 80 camions.

Je vous ai fait un petit focus pour vous montrer où se positionnait le canal de Caronte. Vous avez ici la darse, le canal qui permet de rejoindre le Rhône, tout simplement. Nous sommes ici, GravitHy est juste là. Je vous ai positionné également tous les ports qui sont desservis par le Rhône et la Saône, qui eux-mêmes sont desservis également par le train. Vous avez Fos-sur-Mer, Arles, Avignon le Pontet, Valence, Salaise, Lyon, Villefranche-sur-Saône, Mâcon, Chalon-sur-Saône, jusqu'à Pagny. Nous arrivons presque jusqu'à Dijon. Autant vous dire qu'au niveau couverture du territoire français, la barge, le fluvial est ultra intéressant en termes de décarbonisation. Je rejoins ce qui a été dit auparavant.

Enfin, pour vous présenter Carfos, notre terminal minéralier, c'est 69 hectares. Nous avons un quai de mètres linéaires de 900 mètres linéaires environ, décomposés sur 3 quais : le quai numéro un qui a un tirant d'eau de 15,50 mètres, le quai numéro 2 qui a un tirant d'eau de 16,70 mètres et le quai numéro 3 de 14,50 mètres. Cela nous permet de décharger des navires dits capsizes ou baby Cap jusqu'à 160 000 tonnes. Pour vous illustrer de façon pragmatique, le dernier navire que nous avons déchargé de cette taille, c'était un navire de charbon pour GazelEnergie, pour la centrale en février 2017. Nous sommes très heureux de voir le projet GravitHy arriver sur le port et sur notre territoire.

Au niveau manutention, nous avons 2 grues Liebert électriques et tout un réseau de bandes électriques qui est complètement décarboné. Puis des hangars, un parc complet de chargeuses, des ponts bascules fer. Nous sommes capables d'accompagner GravitHy dans les déchargements, les chargements et dans toute sa logistique pour ces matières premières et ces produits finis.

Dernier point, et je sais que j'empiète un peu sur la seconde table ronde. Il faut quand même avoir en tête que GravitHy, c'est très dynamisant pour la place portuaire, que ce soit en termes de trafic et en termes de volume. Les 3 millions de tonnes à l'import de minerais de fer et les 2 millions de tonnes en sortie DRI, c'est 6 000 journées dockers environ, 1 600 journées techniques pour du personnel technique, sans compter toutes les journées des lamaneurs, des remorquages, du pilotage. C'est très dynamisant pour le port de Fos.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:00:50

Merci beaucoup, nous allons passer aux questions-réponses. Je m'étais engagé à vous repasser la parole, pour savoir si ces premières interventions ont répondu à vos questions. Ensuite, nous prendrons les uns après les autres les mains qui se lèvent.

Juste un petit rappel : n'hésitez pas à profiter de la présence de l'ensemble des intervenants en tribune pour poser vos questions, qui peuvent s'adresser évidemment au maître d'ouvrage, mais aussi potentiellement à d'autres acteurs présents. Monsieur ?

Question#2 : M. Nourdine ALI, habitant de Miramas 01:01:17

Je vais poser une question parce que normalement, c'est tout réfléchi pour faire cette usine. Pour l'eau, il y a le canal du Rhône. Mais nous savons que nous avons des problèmes de climat,

aujourd'hui. Il y a un problème de climat, l'eau diminue. Dans certaines régions de France, il n'y a plus d'eau. Nous ne pouvons pas faire le dessalement de l'eau à Fos, la population est contre.

Ensuite, il y a le problème d'électricité. Nous allons en consommer. Or, nous avons un problème en France avec l'électricité pour chauffer. Aujourd'hui, nous achetons l'électricité. Il y a un problème.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:02:15

Je vous repasserai la parole tout à l'heure, si vous le souhaitez.

Question#2 : M. Nouridine ALI, habitant de Miramas 01:02:16

Nous avons un problème d'électricité.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:02:21

Très bien, j'ai bien noté. Aviez-vous d'autres questions ?

Question#2 : M. Nouridine ALI, habitant de Miramas 01:01:17

Il y a un problème d'air et de pollution. Est-ce que cette entreprise va polluer ou non ? Normalement, l'air est naturel de partout. Mais de toute façon, si de l'air vient ailleurs, il est pollué.

Lorsque vous achetez des granulats en France, à part à Dunkerque qui n'en fabrique pas. Vous achetez du côté de l'est, en Pologne, en Roumanie, etc. Faites attention, il y a de la pollution dedans. Je ne vous dis pas quoi, mais il y a des produits qui viennent d'ailleurs, qui sont pollués parce qu'ils ont fait des essais, ils ont amené des brames. À l'époque où je travaillais, ils emmenaient des brames. Ils en achetaient. Nous n'arrivions pas à en produire. Mais les brames étaient contaminées. Il faut faire attention à cela, il faut créer un laboratoire pour analyser ce granulat.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:03:23

Merci pour cette intervention. Rapidement, je vais passer la parole à Gravithy pour répondre à cet ensemble de sujets, mais de manière assez concise. Vous avez résumé l'ensemble de nos réunions thématiques en une seule : la provenance de l'eau et la capacité de fourniture d'eau industrielle sur laquelle nous reviendrons, la capacité et la nécessité de dessalement éventuel de l'eau de mer. Vous nous rappellerez quel usage vous comptez faire de l'eau de mer dans le projet. Le besoin d'électricité que vous rappeliez rapidement, la pollution potentielle générée par l'usine et la provenance des granulats. Si nous pouvions très rapidement répondre à ces

questions-là. Ensuite, je pense que nous repasserons la parole à la salle qui a de nombreuses questions sur la thématique de la soirée.

M. Camel MAKHLOUFI, Gravithy 01:04:11

Merci pour vos questions. Je vais essayer d'y répondre de manière concrète, mais concise. En premier lieu, en ce qui concerne l'eau, il y a eu une réunion de concertation qui porte sur l'eau. La présentation réalisée par Gravithy, mais aussi par l'ensemble des parties prenantes, est disponible sur notre site internet. Je vais vous répondre, mais vous pourrez aussi avoir accès à une fiche de synthèse qui permet de résumer les différents usages de l'eau que Gravithy fera.

En ce qui concerne les usages de l'eau, 2 types d'eau seront utilisés. De l'eau brute, qui est utilisée principalement pour la production de l'hydrogène, puisqu'il s'agit de l'entrant de l'électrolyse, et aussi pour des circuits de refroidissement mais en circuit fermé. Le besoin en eau brute de Gravithy a été discuté avec le GPMM, qui opère la station de pompage. Comparé à la disponibilité estimée de l'eau, nous sommes entre 2,8 et 3,6 millions de mètres cubes par an d'eau brute consommée, à comparer avec des 45 millions de mètres cubes disponibles de cette eau brute qui, si elle n'était pas utilisée pour les usages industriels, se déverserait directement dans la mer et donc, serait perdue. Il y a un véritable usage de cette eau qui a été discuté et présenté par le GPMM.

Tout autant, nous essayons de minimiser l'utilisation de l'eau brute. C'est pour cela que pour le grand besoin de refroidissement, le besoin majeur, nous proposons d'avoir recours à de l'eau de mer, donc un prélèvement d'eau de mer avec des points de prélèvements et des points de rejet qui sont en cours d'étude et qui seront discutés aussi avec la DREAL. Nous avons pu présenter à cette occasion, lors de cette réunion, les mesures que Gravithy souhaite prendre afin de minimiser l'utilisation de produits chimiques, notamment les produits biocides et chlorés qui permettent de minimiser la pollution dans les tuyaux. Notamment en utilisant le retour d'expérience de certains industriels de la zone comme Elengy, qui a pu utiliser cette solution à base de biopolymère développée par Engie sur son terminal de Fos.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 01:06:17

Il n'y a donc pas de dessalement d'eau de mer ?

M. Camel MAKHLOUFI, Gravithy 01:06:18

Il n'y a pas de dessalement de l'eau de mer.

Sur l'électricité, c'est un sujet très important. Nous avons entendu ce matin que l'électricité augmentait de 10 %, donc vous avez bien fait de poser la question. Moi aussi, cela m'a fait bizarre. Plus sérieusement, nous utilisons 8 à 9 térawattheures d'électricité par an, qui est une quantité d'énergie importante, avec une puissance pic estimée à 1,15 gigawatt. Des discussions sont en cours avec le réseau de transmission électrique, RTE, pour l'acheminement de cette puissance électrique, mais aussi avec différentes entreprises qui permettent de mettre à disposition de Gravithy des volumes très importants d'électricité sur des durées de

temps très importantes. Aujourd'hui, nous essayons d'avoir une planification de l'utilisation de cette énergie décarbonée, à la fois en faisant un usage de l'électricité nucléaire et de l'électricité renouvelable. Sachant qu'effectivement, si la France a pu dernièrement se retrouver dans des situations difficiles en ce qui concerne sa production en électricité, de manière générale en 2023, la France a exporté 45 térawattheures d'énergie vers les pays étrangers et en moyenne jusqu'à 80 térawattheures par an, ce qui représente entre 5 et 10 fois ce que GravitHy utilise. Le réseau électrique français et les capacités de production française, ainsi que les estimations d'augmentation de capacité en France nous permettent d'être très confiants quant à la disponibilité d'électricité pour notre usine.

La pollution est un point très important. Je vous invite à venir dès mardi à la réunion dédiée à la qualité de l'air et aux risques industriels, qui sera le 16 janvier, durant laquelle nous pourrions discuter ces différents éléments, les mesures que GravitHy souhaite mettre en place à partir de l'état initial qui est réalisé par des parties prenantes telles qu'AtmoSud, qui sera aussi présentée et que nous discuterons aussi. Puis des mesures que GravitHy souhaite mettre en place, notamment pour minimiser tous les impacts liés aux envols de poussière, qui sont aujourd'hui une problématique majeure. Mais aussi l'impact positif que GravitHy peut jouer dans la réduction de certains polluants, notamment les métaux lourds, l'ESSOCS, l'ENOX qui sont des pollutions très fréquentes dans la zone du fait des activités industrielles.

Dans l'état des études, nous étudions différentes pistes pour mettre en place les meilleures technologies disponibles. Nous présenterons et nous discuterons de manière très intense avec les responsables de l'État et de la DREAL pour pouvoir leur présenter nos stratégies et faire en sorte que l'usine puisse utiliser ces meilleures technologies disponibles et minimiser son impact sur l'environnement.

Sur les granulés, GravitHy utilise des pellets de minerais de fer. C'est du minerai de fer, du concentré qui a été pelletisé. Nous avons utilisé un liant, il a été chauffé, aggloméré. Nous avons un pellet qui fait entre 9 et 20 millimètres, mais généralement entre 16 et 18 millimètres. De quoi est composé ce pellet ? C'est du minerai de fer à 67, 68 %, le reste étant ce que nous appelons le gang : du silicium, du calcium, des minéraux. Il n'y a pas de contamination. Par contre, ce qui est très important et nous le présenterons aussi : parmi les employés de la future usine de GravitHy, si le projet se réalise, un service de qualité très important serait mis en place pour mesurer la qualité de l'intrant et la qualité du sortant. C'est un point extrêmement important.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:09:56

Merci pour ces réponses concises. Je vais repasser la parole à la salle. Comme Madame Campagnola-Savon doit nous quitter, est-ce qu'il y a des questions qui s'adressent à la Région, qui voudraient être posées ? Votre question s'adresse également à la Région, Monsieur Dalcol ? À tout le monde, très bien. Je vous passe la parole.

Question#3 : M. Gilbert DALCOL, habitant de Fos-sur-Mer 01:10:17

Je vous remercie. Bonsoir messieurs-dames. J'ai plusieurs choses à soulever.

En ce qui concerne les transports, vous avez parlé de covoiturage et des vélos de la Région, de la Métropole, etc., d'aller mettre des vélos à disposition. Expliquez-moi comment vous allez

faire, vous qui êtes derrière vos bureaux ? Pour les gens de Fos, de Port-de-Bouc, de Miramas qui iront travailler en 3/8 avec le mistral jusqu'à Fos, c'est impossible, utopique. C'est un premier point.

Ensuite, en ce qui concerne les infrastructures routières, ce qui est malheureux... je ne comprends pas. J'étais chef d'équipe dans le bâtiment. Nous avons toujours commencé par les fondations et terminé par le toit. Là, nous faisons fait 3 à 4 projets industriels avant les infrastructures routières. Nous allons avoir une forte population qui va s'accroître, venant de l'extérieur, voire peut-être même des étrangers comme CARBON nous avait dit qu'il manquait des ingénieurs. Il y aura bien des gens qui viendront de l'extérieur de notre secteur, sous nos routes.

En ce qui concerne le transport, nous vous avons préconisé une gare routière qui rejoindrait les communes, la gare routière sur le côté Port de Fos, la Fossette ou peu importe, avec une ventilation par navette du personnel. Il s'agirait que la Métropole entende bien : si on veut enlever des voitures sur des voies publiques, il faut mettre les transports gratuits, qu'on le veuille ou non. Nous enlèverons un certain nombre de véhicules sur les voies publiques. C'est une chose.

Il manque des transports de bus. Fos, comme tant d'autres communes, sont punies de ces transports que d'autres villes. C'est une chose à voir.

Lors d'une réunion, je vous avais demandé un projet. De nouvelles industries viennent s'installer. Nous avons également fait part de la base Saint-Vincent-d'Istres. Je crois qu'il y aura 3 000 salariés de plus. Ceci amènerait entre 10 000 et 13 000 personnes de plus sur la commune, voire plus si ce sont des couples, des enfants, etc. Cela veut dire 2 voitures, voire 2 à 3 voitures par famille. C'est un projet assez lourd.

En ce qui concerne le logement, Alice Vieillefosse, vous avez dit que la ville de Fos a construit 125 logements. Je m'adresse bien à la DREAL. Les appartements et les maisons qui sont construits sur Fos le sont sur des terrains privés. Sur la 569, en face de l'école de police, les logements sont construits en bordure nationale 569 qui est longue, saturée. Je me demande quel est le cadre de vie des gens. Il y a l'usine GE Lacroix en face. De temps en temps, elle lance des bouffées de benzène que nous retrouvons sur les capteurs. C'est une chose. Les espaces verts sur la commune, il n'y en a pas à Fos-sur-Mer. La ville de Fos-sur-Mer n'a pas de terrains pour construire. J'avais dit lors d'une réunion, je ne sais pas si vous vous souvenez, puisqu'il y a des nouvelles entreprises qui s'installent, j'avais demandé s'ils avaient prévu de faire comme un chef d'entreprise en Picardie, qui avait une entreprise de 600 salariés. Il construisait des menuiseries en aluminium, PVC. Il voulait accroître son personnel d'environ 100 personnes. Il a fait un accord bilatéral avec la commune. Ils ont acheté des terrains pour faire construire des logements pour leur personnel. C'est une idée que je vous avais soulevée, qui est très intelligente. À ce moment-là, le personnel ne serait pas éparpillé et pourrait faire du covoiturage, mais pas dans le cas dont vous parlez, parce que les gens habiteront à droite, à gauche. C'est impossible.

Enfin, dernier point. C'est une réunion je pense qui est assez importante, mais je ne vois pas encore l'ARS pour représenter la santé de la population. Parce que faire des logements, c'est facile. Mais dans quelles conditions ? Qui donne les permis de construire ? Je ne voudrais pas que l'on sature, que l'on fasse n'importe quoi sur les communes, prochainement. Je vous remercie.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:15:34

Merci Monsieur Dalcol. J'ai entendu de nombreuses prises de position, pas forcément énormément de questions. Mais comme la DREAL et la Métropole ont été interpellées, je vous laisserai peut-être le soin de répondre. Madame Campagnola-Savon, souhaitez-vous apporter un premier élément de réponse à ce qui a été dit ?

Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, conseillère régionale déléguée à l'économie, région Sud 01:15:52

Je m'excuse, mais je vais devoir partir. Concernant le projet de la gare routière, nous privilégions tous les pôles multimodaux. Nous allons faire en sorte de créer tous ces pôles multimodaux qui permettront justement cette mobilité douce. Vous parliez des vélos, mais je pense que c'est parce qu'il y aura des voies douces. Je ne pense pas que sont uniquement visés les gens qui travaillent pour le vélo, mais pour les citoyens en général. Quand on travaille à faire des développements de voies douces, c'est pour l'ensemble des citoyens et non pas pour ceux qui travaillent. Nous pouvons être perplexes ou non. Lorsque je vois à Marseille le nombre de vélos aujourd'hui que nous avons sur la circulation, c'est juste incroyable. Marseille n'est pas une ville plate : c'est une ville qui monte et qui descend. Je n'aurais jamais parié sur le nombre de personnes qui sont à vélo aujourd'hui pour aller travailler. Après, chacun croit ou ne croit pas. Cependant, nous avons des idées et nous les développons de manière à continuer à travailler sur notre politique de décarbonisation.

Est-ce que quelqu'un avait vraiment une question spécifique pour moi, rapidement ? Je peux rester 5 minutes, pas plus. Il faut être synthétique.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:17:08

Dans l'ordre, c'était Monsieur.

Question#4 : M. Bruno GUIRAUD, association cyclistes LYDE-RAMDAM-EUM 01:17:11

Bonsoir. Je fais partie d'association cycliste, les vélos des étangs. Avec mon voisin, nous avons créé une association environnement urbanisme pour Miramas, parce que nous voyons des constructions se faire alors que les infrastructures routières ne sont pas adaptées dans nos villes. Ce sont des villes du 19e siècle. Ma question concerne essentiellement les logements et les voiries.

Je trouve que vous manquez d'imagination, excusez-moi du mot, par rapport à un projet qui est quand même assez mastodonte, parce qu'il n'y a pas que GraviHy : il y a CARBON, H2V, RTE. Il va y avoir du monde. Or, je n'ai pas entendu parler d'une gare voyageur ferroviaire. Vous avez le train qui va desservir, vous avez également des bateaux, des barges. Je n'ai pas entendu non plus parler d'une gare fluviale en plein cœur du port maritime, qui existe depuis les années 60. Il serait peut-être temps d'y penser et que la Région investisse vraiment pour soulager les routes. Parce que quoi que vous disiez, vous allez nous mettre des embouteillages de partout.

C'est déjà le cas, aujourd'hui. Je vous demande un petit peu plus d'imagination, d'aller plus loin.

Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, conseillère régionale déléguée à l'économie, région Sud 01:18:20

Parlez-vous de navettes maritimes ?

Question#4 : M. Bruno GUIRAUD, association cyclistes LYDE-RAMDAM-EUM 01:18:21

Maritime, fluviales et ferroviaires.

Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, conseillère régionale déléguée à l'économie, région Sud 01:18:24

Nous pensons à ce genre de questions, nous travaillons.

Question#4 : M. Bruno GUIRAUD, association cyclistes LYDE-RAMDAM-EUM 01:18:29

Il n'y a pas de gare dans votre projet. Vous parlez de gares routières, de parkings.

Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, conseillère régionale déléguée à l'économie, région Sud 01:18:31

Monsieur Forest et Madame Collange en ont parlé tout à l'heure : le développement des axes fluviaux est pour nous extrêmement important. Nous y travaillons sérieusement parce qu'aujourd'hui, c'est quelque chose qu'il faut développer. À partir du moment où nous souhaitons développer l'axe fluvial, nous allons développer les infrastructures nécessaires : à la fois des gares fluviales, mais aussi des gares fluviales qui seront reliées aux dessertes ferroviaires de manière à ce qu'il y ait une vraie logique de transport qui soit massifiée.

Question#4 : M. Bruno GUIRAUD, association cyclistes LYDE-RAMDAM-EUM 01:19:01

Je vous entends. J'ai conduit des trains pendant 33 ans, j'ai vu la dégringolade du train, j'ai vu les annonces. Le gouvernement n'arrête pas de nous dire qu'il développe le ferroviaire. On développe le ferroutage et on a fait tout l'inverse. On a cassé la figure au fret.

Mme Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON, conseillère régionale déléguée à l'économie, région Sud 01:19:13

Aujourd'hui, nous sommes sur une autre logique. Les infrastructures avancent, les financements avancent. Nous travaillons vraiment dans cette optique. Et notamment en termes de chiffres, nous voyons aujourd'hui l'évolution qu'a faite le ferré : plus de 20%.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 01:19:30

Merci pour votre intervention. Il y avait Monsieur au deuxième rang. Ensuite, ce sera Monsieur.

Question#5 : M. Stéphane COPPEY, FNE 13 01:19:40

Merci. Je ne veux pas retenir Madame Campagnola-Savon. Vous avez commencé par présenter un bouquet de fleurs quasiment merveilleux sur la desserte ferroviaire de la France à partir du port de Fos. Je vous invite quand même à revisiter ce superbe schéma. C'est très éloigné de la réalité, à la fois de la réalité des infrastructures ferroviaires, de la réalité des services ferroviaires. Ne disons pas tout à fait n'importe quoi j'allais dire sur ce qui est possible.

Même remarque plus globalement : je vous trouve d'un optimisme absolument incroyable sur le report modal, que ce soit pour les marchandises ou pour les voyageurs. Vous affichez des ambitions absolument fantastiques sur ce mode de transport. Vous parlez à des gens qui sont convaincus, qui ont essayé de faire beaucoup de choses. Il faut pousser les exercices à fond. Mais quand on dit par exemple que 80% des gens se déplaceront en bus, pour ne citer qu'un exemple, c'est du rêve. J'ai eu l'occasion d'être responsable de l'autorité organisatrice de transport. Quand on arrive à des chiffres qui sont déjà l'inverse, on est déjà contents, c'est-à-dire 20 %. Ne disons pas n'importe quoi.

Nous sommes sur un territoire qui est hyper inaccessible. Nous sommes au bout du monde. Nous aurons des gens qui vont habiter de partout. Ne croyez pas une seconde que les gens habiteront dans la zone de Fos, ce n'est pas possible, c'est à PPRT. À Fos même, j'aurais tendance à dire que ce serait à mon avis une erreur que de continuer à construire. C'est quasiment la ville la plus polluée de France. Le maire de Fos s'est battu pour avoir une voie de contournement au Nord, éloignée des habitations. Ce n'est pas pour créer entre cette voie de contournement et la zone urbanisée de nouvelles zones d'habitation qui sont en plus contraintes par le PPRT. C'est-à-dire que nous ne pouvons pas construire très haut et très dense. Construisons éventuellement à Martigues, construisons à Istres, à Miramas où nous avons des services, tout ce que nous voulons, mais certainement pas à Fos-sur-Mer.

Vous auriez une répartition des salariés à peu près de partout. Lorsque vous dites « Nous mettrons 80 % des gens dans les bus », en plus avec des horaires postés, vous rêvez, excusez-moi.

Sur le ferroviaire, vous avez donné des chiffres absolument incroyables : 300 à 500 000 mètres cubes de terre qu'il faudra amener par camion. Et peut-être que nous ferons l'effort de les amener par fer ou par maritime. Non. Je me tourne vers le garant, sur la cohérence de l'ensemble des projets. Ces 3 projets vont tous se traduire par une surélévation du niveau, pour les mettre hors d'eau, à 2,40 mètres NGF. Ce sont des monstres de quantités de matières qu'il faudra. Essayez tous ensemble d'imaginer des solutions, et pas des solutions par camion :

des solutions maritimes, des solutions fluviales. Madame a cité le fluvial. Nous sommes typiquement dans ce que sait faire le fleuve en la matière. Réfléchissons et surtout, réfléchissons aux impacts.

Je terminerai sur la question des impacts. Nous nous battons. Vous savez que nous avons gagné au niveau France Navire Environnement des combats sur la Mède. C'est-à-dire que la transition de la raffinerie de la Mède à l'huile de palme, nous n'avons pas tout gagné, mais nous avons gagné le fait que soit reconnu le fait qu'il fallait évaluer les impacts sur le monde entier de la transformation à l'huile de palme de l'usine de la Mède. Nous sommes en train de gagner le même combat sur Gardanne, sur la centrale au bois de Gardanne. Nous nous appuyerons bien évidemment sur ces jurisprudences sur les 3 grands projets que nous avons sur Fos-sur-Mer. Nous demanderons une analyse d'impact globale.

C'est-à-dire si votre projet ne peut pas fonctionner sans les 500 mètres cubes de terre, il devra faire partie de l'analyse globale et des transports pour y arriver. S'il ne peut pas fonctionner sans une ligne à haute tension et sans une centrale nucléaire au bout, puisque mon voisin me faisait remarquer que vous êtes à peu près l'équivalent de la production d'une centrale nucléaire, il faudra que la centrale nucléaire fasse partie de l'étude d'impact. Nous ne sommes pas sortis de l'auberge, je vous le dis tranquillement. Vous êtes d'un optimisme farouche. Vous parlez au présent comme si tout était fait demain matin. Dites-vous bien que nous serons très exigeants.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 01:24:38

Merci pour ces précisions. Peut-être repasser la parole rapidement quand même à Gravithy, pour revenir sur certains des points que vous avez évoqués, et notamment repréciser les différentes pistes évoquées pour l'acheminement des remblais. Je crois que vous êtes en phase. Et peut-être une réponse sur ce qui motive votre optimisme par rapport au report modal que vous avez évoqué tout à l'heure.

M. Camel MAKHLOUFI, Gravithy 01:04:11

Merci pour votre question, à laquelle nous allons essayer de répondre. Sur le remblai, nous sommes dans une phase de concertation préalable où le maître d'ouvrage a le devoir d'informer le public. Il consiste aussi à vous donner les bons ordres de grandeur. Nous vous avons donné les chiffres qui correspondent aux volumes de remblais qui sont nécessaires, ainsi qu'une idée du nombre de camions qui seraient nécessaires si le projet se faisait, et si cette voie était choisie pour transporter leurs remblais. Bien sûr, ce que vous considérez être quelque chose mentionné par-dessus l'épaule est une véritable alternative que nous considérons. Nous discutons par exemple avec Carfos pour pouvoir acheminer ce remblai par une voie autre que la voie routière. Bien sûr, nous ne le pouvons pas. Nous parlons au conditionnel sur ce projet ainsi que sur toutes les hypothèses qui sont étudiées, pour pouvoir justement minimiser l'impact notamment du trafic, puisque nous avons bien compris que c'était quelque chose qui était extrêmement important. Mais aujourd'hui, compte tenu de l'état des études et du fait que l'analyse de la disponibilité des remblais n'a pas été encore réalisée de manière totalement complète, il n'est pas possible de préciser de manière totalement claire et définitive quelle sera la voie qui sera choisie. Cette voie d'acheminement

maritime au fluvial et d'utilisation des infrastructures du terminal est bel et bien considérée, et pas uniquement par le projet Gravithy. Nous parlons aussi d'une mutualisation et d'une discussion à l'échelle des projets, des meilleures méthodes. Sachant que la nature du remblai dépend de la nature même de la topographie, de l'analyse physico-chimique du terrain disponible et des éléments de la construction. Mais il s'agit bel et bien d'une alternative qui sera étudiée.

En ce qui concerne le report modal, nous ne parlons de bus publics mais de navettes privées, de moyens collectifs mis en place par le maître d'ouvrage si le projet se faisait. Je rajoute encore du conditionnel. Bien sûr, il est impossible pour un employeur ou un maître d'ouvrage de définir de manière définitive et de décider de quel sera le positionnement et l'emplacement d'habitation de ces employés. Mais aujourd'hui, il y a de très nombreuses entreprises qui fonctionnent sur ce mode-là, et pas seulement en France. Le fait de pouvoir mettre à disposition des moyens collectifs qui permettront ceci.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 01:27:48

Je vais relayer pour le compte rendu. ITER et Airbus sont-ils selon vous les deux seuls à utiliser des navettes de transport collectif à l'initiative des industriels ? Monsieur Gournès, souhaitez-vous réagir à ce qui a été dit, notamment sur les zones de densification suggérées par Monsieur Coppey ? Martigues, Istres, Miramas plutôt que Fos ?

M. Jean-Pascal GOURNES, conseiller délégué à l'industrie, Métropole Aix-Marseille-Provence 01:28:14

Je vais essayer de répondre à plusieurs questions, notamment à Monsieur ancien cheminot. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je suis élu depuis 2001 et cela fait depuis que je suis élu que je me bats pour la réouverture de la ligne Gardanne-Carnoules. Jusqu'en 1939, nous partions de Meyreuil et nous étions capables d'aller en train jusqu'en haut du Cours Mirabeau et en haut de la Canebière. Presque 100 ans plus tard, nous sommes totalement incapables de le faire. Mais la mentalité change et effectivement, nous revenons vers le transport ferroviaire, notamment sur les lignes de voyageurs à destination de Cognac. Puis le fret ferroviaire est vraiment pris en compte par la Métropole, et notamment au travers de la RTM qui n'est plus la Régie des transports marseillais, mais qui est devenue la Régie des transports métropolitains, qui tend à développer énormément le fret ferroviaire et notamment entre Fos et toutes les industries, y compris les nôtres, sur le bassin minier de Provence. Que ce soit ALTEO, que ce soit Gazel. J'ai entendu parler tout à l'heure de déchargement, rechargement. Tout cela va transiter via le fer et non plus sur les routes. Chez chez nous, ceci va nous enlever 150 camions par jour, ce qui est quand même considérable.

Pour la mobilité, il ne faut pas se leurrer : il faut dire les choses. Très clairement, la Métropole Aix-Marseille-Provence est une jeune Métropole. Elle a 6-7 ans d'existence, comparée à toutes les autres Métropoles de France qui ont 30 ans d'existence et qui sont organismes depuis 30 ans, qui ont organisé leur mobilité depuis 30 ans. Ce n'est pas notre cas. Nous avons 30 ans de retard. Il faut l'assumer. Mais si nous ne faisons rien, nous garderons toujours nos 30 ans de retard.

Je reviens sur votre intervention. Vous avez raison, peut-être que les jours de mistral, les gens ne prendront pas le vélo. Mais si nous ne faisons pas les pistes cyclables, si nous ne mettons pas en place des services pour faire du covoiturage, il ne se passera jamais rien. Je passe du temps dans les pays nordiques. Qu'il pleuve, qu'il vente, qu'il neige, ils prennent le vélo. C'est une histoire de mentalité, mais parce qu'ils ont aussi les infrastructures disponibles pour cela. J'étais toujours fasciné au début : lorsque nous faisons de nouvelles routes, on nous obligeait à faire une piste cyclable. Je trouvais cela ridicule, parce qu'elles n'étaient connectées à rien. On se disait « Quand même, ils nous font faire du boulot pour rien. » Et puis petit à petit, elles se sont connectées et aujourd'hui, nous avons de grands linéaires de pistes cyclables qui sont disponibles, qui sont à la disposition de ceux qui veulent les utiliser. Nous n'obligerons pas les gens à faire du vélo, nous n'obligerons pas les gens à covoiturer, mais nous allons leur donner les moyens de le faire. Et petit à petit, les mentalités vont changer. Ici en Provence, nous ne sommes pas différents des autres régions et des autres Métropoles. Petit à petit, comme le disait Isabelle tout à l'heure, à Marseille, alors qu'il est compliqué de faire du vélo, tout comme à Aix et dans le Pays d'Aix car c'est vallonné, il y a de plus en plus de vélos qui circulent.

Pour ce qui concerne la gratuité des transports, vous savez que c'est un grand débat qu'il y a à l'heure actuelle sur la Métropole, puisque nous avons des territoires où il y avait la gratuité, je pense notamment au Pays d'Aubagne. Ce n'était pas le cas dans les autres territoires. Nous avons uniformisé tout cela et nous avons pris la décision de faire payer les transports. Parce que de toute façon, ce qui est gratuit est payant, il faut bien vous le dire. Parce que de toute façon, il faudra le financer d'une manière ou d'une autre. Si vous ne les payez pas avec vos billets, vous allez payer avec vos impôts. Après, c'est un choix. Mais le budget métropolitain des transports, à un moment donné, il faudra bien qu'il soit équilibré. Or, nous en sommes très loin. Mais avec la gratuité des transports, nous allons nous retrouver dans une incapacité d'équilibrer nos budgets et ce n'est pas possible. Regardez le cas des déchets, nous ne vous faisons pas payer la collecte des déchets mais on vous a mis une taxe qui est forfaitaire. De toute façon, vous payez quand même la collecte des déchets. Malheureusement, les services se paient. En tout cas, cela se discute, cela se débat, il n'y a pas de problème. Mais c'est le choix qui a été fait par la Métropole.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:32:30

La zone de densification, sur les communes évoquées tout à l'heure.

M. Jean-Pascal GOURNES, conseiller délégué à l'industrie Métropole Aix-Marseille-Provence 01:32:31

Vous voulez dire en termes de logement, c'est ça ?

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:00:50

Tout à fait : Martigues, Istres, Miramas plutôt que Fos.

M. Jean-Pascal GOURNES, conseiller délégué à l'industrie Métropole Aix-Marseille-Provence 01:32:336

Je ne sais plus quelle est la personne qui a dit qu'il ne fallait plus construire à Fos. C'est le PLH qui le définit, et les maires entre eux. Il faut vous rappeler que la Métropole est une EPCI, ce n'est pas une collectivité territoriale. C'est un groupement de maires qui travaillent ensemble pour la collectivité.

Qui signera les permis, qui les délivrera ? Ce seront toujours les maires. Ils vont décider de ce qu'ils font sur leur territoire. Le PLH, c'est une feuille de route qu'on donne aux maires. Et puis la planification de l'urbanisme, qui est de la compétence métropolitaine, définit les règles du jeu que vont utiliser les maires pour pouvoir construire. Après, ce sont les maires qui vont faire les choix des projets, de comment ils vont les implanter, de quelle hauteur, de quelle dimension, quelle architecture. Cela revient aux maires et non pas à la Métropole. Cette dernière donne les règles du jeu, les outils.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:33:32

Merci. Madame Collange, vous vouliez apporter un petit complément très rapide. Ensuite, nous repassons la parole à la salle.

Mme Sylvie COLLANGE, présidente Carfos, Sea Invest 01:33:36

Merci. Juste pour répondre à votre question par rapport au rêve du ferroviaire sur la marchandise : je rappelle quand même que pour la bauxite, nous faisions du train pour 1 100 000 tonnes avant qu'ALTEO n'aille vers l'hydrate d'alumine. Nous chargions des trains de charbon pour la centrale. À l'époque, c'était une hyper. Ceci a existé. Nous sommes en train de travailler et de regarder pour recharger les *woodships* sur des trains, nous sommes en train de travailler le projet ALTEO sur l'hydrate d'alumine sur les trains. À partir de lundi, nous allons commencer à charger des trains pour nos amis de Lafarge. Ceci a existé et je ne vois pas pourquoi demain, ce serait un grand rêve de se dire « Nous allons faire un million de tonnes de DRI par les trains. »

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:34:23

Merci. Je repasse la parole à la salle et dans l'ordre des mains qui s'étaient levées. Il y avait Monsieur. Nous vous passons un micro. En gris, au troisième rang. Monsieur Meunier, je vous ai vu. Monsieur Dalcol juste à côté de vous s'est exprimé.

Intervention hors micro en salle (...)

Monsieur Meunier, je ne fais pas l'agenda de Madame la Conseillère régionale. J'en suis navré. Par contre, je distribue aussi la parole dans l'ordre de ceux qui ont levé la main.

Intervention hors micro en salle (...)

Vous étiez quatre. Je vous passerai la parole tout à l'heure. Je récapitule : Monsieur, ensuite Monsieur et ensuite Monsieur Meunier. C'est à vous Monsieur, nous vous passons la parole.

Question#6 : M. Errol FERRER, habitant de Miramas 01:35:26

Merci. Je suis habitant de Miramas. Je rebondis sur ce que vous venez de dire. Je n'avais pas prévu de rebondir sur ce que vous venez de dire, mais sur ce qu'avait dit Monsieur Forest, notamment par rapport au ferroviaire. Monsieur Forest annonce qu'ils vont passer de 9 % à 18% en ferroviaire. Je le mets en perspective avec une autre réunion sur le contournement routier, où il y avait le directeur du district Port de Fos qui disait qu'en 2021, le grand port traitait 1,5 million de containers et 10 % en ferroviaire. Et qu'en 2040, l'objectif était 2,6 millions de containers et 20% de ferroviaire. Effectivement, nous doublons le ferroviaire. C'est ce qu'a dit Monsieur Forest. Sauf que nous doublons pratiquement le trafic de marchandises, cela multiplie encore le nombre de marchandises qui sont sur la route. Il n'y a jamais la SNCF dans l'histoire. Il faudrait qu'elle intervienne.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:36:43

Tout à fait. Nous allons passer la parole à Monsieur Forest et ensuite à Monsieur Jacquinot.

M. Sébastien FOREST, directeur DREAL PACA 01:36:55

Le volume augmente à distri port, mais cela ne veut pas dire que le volume va augmenter sur l'ensemble du territoire national. Je parlais du doublement de la part du ferroviaire sur l'ensemble du transport de marchandises au niveau national.

Question#6 : M. Errol FERRER, habitant de Miramas 01:37:12

Il va y avoir de nouveaux trafics, mais peut-être qu'une certaine modération du trafic de marchandises pourra également être mis en œuvre, une certaine sobriété. L'évolution du trafic de marchandises de manière générale, je ne l'ai pas à l'esprit. Mais peut-être la SNCF a des perspectives d'évolution des besoins de déplacements de marchandises en tonnes/kilomètres à l'échelle nationale, mais ce n'est pas un doublement.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:37:39

Monsieur Jacquinot, je vous en prie.

M. Philippe JACQUINOT, SNCF Voyageurs 01:37:39

Bonsoir à toutes et tous. Je n'ai pas ces chiffres de perspectives au niveau national de l'évolution du transport de marchandises. Je note un chiffre : il ne vient pas de nous, il vient du GPMM. Il est quand même très encourageant : en 2022, le GPMM fait une année record en termes de déplacements de marchandises. Lorsque nous regardons finalement l'écart entre 2020 et 2022 en tonnes, c'est exactement l'écart sur le ferroviaire. Dit autrement, toutes les marchandises supplémentaires qui sont arrivées sur le port de Marseille en 2022 par 2021 sont réparties sont repartis en ferroviaire du port. Aujourd'hui, le contexte économique en 2023 est un peu différent. Je pense que nous ne ferons pas le même constat en ce début d'année, sur l'année 2023. Néanmoins, nous constatons dans le cadre du schéma national de développement du fret ferroviaire porté par l'État, dans le cadre des actions publiques portées par la Région, portées par la Métropole, comme Monsieur Gournès l'évoquait, que nous n'avons jamais eu autant de dynamisme autour du transport ferré et de nouveaux trafics qui juste au niveau régional, qui est mon périmètre géographique, ont vu le jour et se sont développés en 2023. Ce qui fait que globalement, nous sommes plutôt optimistes sur cette reprise. De 9 à 18 %, ce n'est pas non plus un déploiement massif. Le fer ne remplacera pas la route. Je crois que personne aujourd'hui ne le prévoit. Nous avons tout ce travail avec tous les services publics, avec les services d'État, la Région et l'ensemble des parties prenantes pour faire en sorte chez SNCF Réseau que le réseau soit en capacité d'accueillir ces nouveaux trafics et d'accueillir ces développements. Nous avons fait un travail déjà relativement fin et poussé en 2021 dans le cadre de la démarche OAZIP, où nous avons regardé justement si le réseau avec ces évolutions sur le réseau portuaire, sur le réseau ferré national, est en capacité d'accueillir des trains, essentiellement de combinés qui étaient escomptés à l'horizon en 2030. La réponse était oui. Nous allons continuer à travailler dans le cadre des évolutions de trafic pour s'assurer que le réseau est capable d'accueillir les 16 500 wagons annuels de fer au départ du MOL central.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:40:19

Merci. Nous passons la parole à Monsieur au troisième rang.

Question#7 : M. Jean-Marc MAUCHAUFFEE, Génération Ecologie 13 01:40:24

Bonsoir. Le sujet sur lequel je souhaite intervenir est le logement. Monsieur Gournès, vous nous annoncez que le PLH prévoyait des besoins en termes de logement de l'ordre de 5 100 logements d'ici à 2027, hors projet lié à la réindustrialisation de la zone. Quand je dis de la zone, c'est quasiment de tout le pourtour de l'Etang de Berre puisque vous avez cité également Istres, Ouest Provence et Pays de Martigues. Les besoins liés au projet sont estimés à 4 000 logements de plus dans une période à peu près identique, jusqu'en 2030 globalement. Si je regarde les projets, les dates de développement. Or, nous nous apercevons que dans les communes, il y a des règles qui s'imposent sur le développement de leur territoire. Il y a une loi sur l'artificialisation des terres qui limite considérablement les capacités des communes à se développer et à construire des logements neufs, ou à construire des infrastructures quelles

qu'elles soient. Pensez-vous que l'équation entre 9 000, voire 10 000 logements supplémentaires d'ici 2030 et le corpus de réglementation de contraintes sur les communes soient vraiment compatibles ?

Deuxième chose, je rejoins ce qui a déjà été dit sur la concentration de logements à un endroit ou un autre. Ce serait une grave erreur que de construire un maximum de logements sur la commune entre guillemets support des projets industriels pour plein de raisons. Elle ne pourrait pas le faire, avec ce que je viens de dire juste avant. Ce serait une erreur totale liée à l'évolution démographique de la ville et des infrastructures qui iraient. D'autre part, j'ai participé au développement de très gros projets industriels, avec justement une répartition des populations nouvelles qui arrivaient sur des zones beaucoup plus larges, ce qui permettait de développer des services publics, des infrastructures d'un point de vue beaucoup plus harmonieux et homogène que de tout concentrer sur une seule ville. Nous voyons ce qu'il se passe parfois, et des catastrophes arrivent. Puis quand l'usine ferme, la ville ferme. Je suis lorrain de naissance, j'ai vu beaucoup de villes de Lorraine mourir avec les projets industriels.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:42:50

Merci pour cette intervention. Monsieur Gournès peut-être ou Monsieur Forest, si vous voulez répondre ?

M. Sébastien FOREST, directeur DREAL PACA 01:42:54

Je peux apporter quelques éléments, mais je vous laisserai compléter. Sur la partie artificialisation, vous précisez que ce n'est pas à l'échelle de la commune que l'on regarde les choses, mais plutôt à l'échelle de l'Intercommunalité. C'est une bonne chose que l'on soit plus modérés en matière de consommation de foncier. Je pense que vous pouvez le comprendre. Cela va se mesurer à cette échelle.

Vous avez peut-être vu les dernières publications de l'INSEE, que les prévisions d'évolution de la population au niveau national, mais c'est vrai au niveau local également, sont moins élevées que ce que l'on avait pu imaginer il y a quelques années. Nous pouvons penser que nous arriverons à être plus modérés dans la consommation de foncier en mobilisant du logement vacant, en densifiant nos espaces, même s'il faut penser au cadre de vie et faire des aménagements agréables pour nos concitoyens, de façon à préserver nos espaces naturels et agricoles. Nous devons pouvoir y arriver, même si sur un territoire où il se passe beaucoup de choses, nous pouvons admettre que la possibilité de consommer de l'espace est un peu supérieure à un territoire qui a moins d'évolutions économiques ou démographiques.

M. Jean-Pascal GOURNES, conseiller délégué à l'industrie Métropole Aix Marseille Provence 01:44:22

Je vais donner un exemple concret sur l'artificialisation des sols, puisque nous sommes en phase de finalisation de notre PLUI sur le Pays d'Aix. Lorsque nous avons travaillé là-dessus, cela a été effectivement une réflexion collective. Nous avons aggloméré nos PLU communaux. Nous avons vu qu'il y avait environ 1 600 hectares de futures zones à urbaniser. L'État nous a

dit que dans le cadre de la zone, il fallait diviser par 2. Ce sera donc 800. Nous avons commencé à travailler. « Combien tu m'en donnes ? Combien tu as réduit ? » J'ai rendu un certain nombre de zones qui n'étaient pas forcément stratégiquement essentielles. D'autres communes ont profité de ce que nous avons rendu, parce qu'elles avaient des besoins de développement liés à du développement économique ou à des besoins spécifiques. Mais effectivement, c'est une réflexion sur un territoire et pas seulement par commune. Il reviendra au maire d'exprimer ses besoins, ses désirs s'il ne souhaite pas densifier sa commune pour des raisons environnementales, de pollution. Je comprends très bien qu'on n'ait pas envie peut-être d'urbaniser. Je ne connais pas bien votre territoire, c'est un peu compliqué. Mais ce que j'entends, c'est que peut être que Fos est arrivé au bout de ce qu'il savait faire en termes d'organisation et qu'il faudra peut-être le faire ailleurs, autour de l'étang de Berre. Mais c'est une réflexion globale qu'il faudra que vous ayez tous ensemble au moment du travail sur le futur PLUI.

Cela me conduit à répondre à votre question de tout à l'heure sur la temporalité des choses. Le PLH est valable jusqu'en 2027. Si nous prenons en compte toutes les démarches administratives pour faire des modifications de planification d'urbanisme, ce sera très long. Nous serons plutôt en capacité de proposer de nouveaux projets en 2029. Ensuite s'ensuivra la phase de construction et la réponse au PLH suivant, qui tiendra compte des projets. Je ne dis pas que ce sera simple. Il y a de grandes choses, qui constituent une grosse tension immobilière sur le secteur. Mais nous allons essayer de faire en sorte avec l'État, parce qu'il va falloir qu'il nous aide, ainsi que les gens de la DREAL et de la DDTM pour mettre un peu de l'huile là où cela va coincer à un moment, pour essayer de répondre aux besoins d'accroissement de la population qui va être nécessaire par rapport au projet industriel qui se présente.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:47:05

Merci. Nous allons prendre deux dernières questions, Monsieur Meunier, ensuite Monsieur et nous passerons à la seconde table ronde sur l'emploi.

Question#8 : M. Romuald MEUNIER, MCTB Golfe de Fos 01:47:06

Bonsoir. Je vais commencer par regretter deux choses. Vous ne m'avez pas donné la parole lorsque Madame Campagnola-Savon demandait s'il y avait des questions qui concernaient son activité au sein de la Région.

La seconde chose que je vais regretter, c'est la présence des personnes qui sont intéressées à l'objectif de la réunion, à savoir Monsieur le sous-préfet qui est parti très rapidement après être venu quelques minutes, la présence de Madame Campagnola Savon qui nous fait le coup deux fois de suite dans des réunions comme celles-ci, de rester pendant une petite demi-heure pendant la présentation du film et des documents, en tout cas pas au moment où les questions arrivent dans la salle. Et puis à nouveau, l'ARS qui n'est pas présente. Ce sont les 2 premiers regrets que je voulais vous donner.

Ensuite, je voudrais aborder la question que je souhaitais poser à Madame Campagnola-Savon et qui concerne aussi Monsieur Gournès pour la Métropole, à savoir sur la cohérence des moyens, des objectifs qui sont mis en œuvre pour les futurs transports des salariés et des

familles qui vont venir s'implanter dans la Région. Nous avons entre 7 000 et 12 000 nouveaux emplois qui devraient être créés dans la Région, ce qui laisse supposer environ la même chose en nouveaux foyers qui vont arriver ici. Le principal objectif vers lequel il faudrait se diriger serait d'améliorer les transports pour que ceux-ci viennent travailler dans les entreprises.

Tous ces employés vont se diriger vers un seul point : celui de Fos-sur-Mer. Ils vont arriver soit de l'est, en provenance de Marseille, soit du nord en provenance de Miramas, d'Istres. Actuellement, dans la cohérence des moyens qui devraient être mis en œuvre et sur les réflexions qui sont faites, c'est la mise en place de la liaison Fos-Salon qui prévoit dans les discussions que nous avons de faire une voie unique pour la liaison venant de Miramas, pour rejoindre Fos. La question que je souhaitais poser à Madame Campagnola-Savon, et que je pose aussi à la Métropole : compte tenu du fait que nous voulons tous améliorer les transports collectifs pour les employés, les salariés et les familles, et que pour améliorer ces transports collectifs, il nous faut mettre en place des bus à haute qualité de service, et pourquoi pas des voies spécialisées au covoiturage, comment pouvons-nous imaginer de résoudre un problème aussi important que celui qui nous est posé en envisageant seulement une voie unique dans cette nouvelle liaison Fos-Salon ? Je souhaitais avoir le point de vue de la Métropole et particulièrement celui de la Région. Je vous remercie de bien vouloir répondre à cette question.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:50:48

Merci. La question est très claire. Je ne peux que me tourner vers la Métropole pour éventuellement pouvoir y répondre.

M. Jean-Pascal GOURNES, conseiller délégué à l'industrie Métropole Aix Marseille Provence 01:51:00

La question est très claire, la réponse le sera moins. Je suis désolé, c'est là où Isabelle manque à l'appel. La Métropole ne s'occupe que de la mobilité et pas du tout des infrastructures routières. Les infrastructures routières et le financement des infrastructures routières, c'est de la compétence de l'État, du département et puis un peu de la Région au travers de financements, mais toujours en lien avec l'État. La Métropole ne va s'occuper que de transporter, de faire le transport collectif, vous l'avez dit, notamment les BHNS et puis les moyens de de de covoiturage. Je ne connais même pas la structure de la liaison Fos-Salon. Tout ce que je sais, c'est que c'est une nécessité. J'entends beaucoup parler cette liaison. Mais après, vous dire pourquoi il n'y a qu'une seule voie, je l'ignore.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:51:55

Ce que ce que je vous propose peut-être, comme nous avons Madame Richard-Ferroudji qui est également garante de la concertation continue Fos-Salon, c'est de prendre l'engagement de reporter cette question à destination de la Région dans le cadre de la concertation continue Fos-Salon. Et peut-être aussi dans le cadre de la concertation qui nous intéresse ce soir, GraviHy, que le maître d'ouvrage prenne l'engagement de reporter cette question et de

demander à la Région qu'elle apporte une réponse écrite qui sera déposée sur le site Internet si cela vous convient, Monsieur Meunier. Madame Richard-Ferroudji, allez-y.

Mme Audrey RICHARD-FERROUDJI, garante 01:52:32

Monsieur Meunier participe aussi à la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon. La question est bien également soulevée pour cette portion et sur l'ensemble des différentes variantes vis-à-vis de la question qu'a soulevée Monsieur Meunier. Le maître d'ouvrage est représenté dans la salle en tribune et le service de transport aussi. Je passe le relais directement au maître d'ouvrage du projet qui est dans la salle.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 01:53:00

Nous allons vous apporter un micro pour répondre à cette question. Si vous voulez bien apporter un micro à Monsieur, au troisième rang.

M. Lionel PATTE, DREAL 01:53:10

Je peux répondre à la question, qui déjà été posée plusieurs fois en réunion de concertation sur Fos-Salon. Je peux répondre une nouvelle fois. Nous remettons-nous dans le contexte du report modal. Nous essayons de porter des projets d'État, la Région, les collectivités, pour minimiser l'augmentation du trafic. Cela a été dit par tous les acteurs et par le directeur en particulier. Nous essayons d'évaluer au mieux le trafic qui va être généré par l'ensemble des activités et par l'ensemble des agglomérations qui jalonnent le projet. L'idée est de dimensionner au mieux l'infrastructure pour qu'elle réponde à ces besoins de desserte du port, de desserte des zones urbaines. Mais il ne s'agit pas forcément de surdimensionner. L'idée est qu'il faut une homogénéité de traitement d'un point de vue de la sécurité pour avoir des carrefours dénivelés, des séparations physiques, qu'il n'est pas forcément nécessaire d'avoir sur l'ensemble du tracé 2x2 voies. Si le trafic est par endroit à 30 000 véhicules/jour, il faudra sans doute une 2x2 voies, des carrefours dénivelés partout. Si sur une section, par exemple au nord de Fos, si la route existante est déclassée mais a toujours un trafic significatif desservant Fos et que liaison Fos-Salon ne supporte par exemple que 15 000 véhicules par jour, il pourrait être suffisant de ne réaliser que 2 fois 1 voie. Tout dépend je dirais du niveau de trafic que nous projetons. Ce niveau de trafic dépend bien sûr des caractéristiques de la route, des activités qui vont se développer. Les projets industriels dont nous parlons sont de nature à générer un trafic qu'il faut prendre en compte dans l'évaluation du projet. Mais après, il n'est pas forcément nécessaire de dimensionner tout à 2x2 voies si le trafic ne le nécessite pas. L'idée est de trouver une bonne réponse tenant compte des besoins de transport, des enjeux environnementaux qui sont par endroits assez forts sur le secteur au nord de Fos, au nord de Miramas. Nous le connaissons. Ce sont ces enjeux que nous portons.

Lors des concertations sur Fos-Salon, nous avons présenté ces éléments et nous avons bien noté qu'il y avait besoin d'apporter des questions de robustesse. Nous faisons des évaluations, ce sont des prévisions, ce n'est pas la vérité absolue puisque nous ne pouvons pas prévoir tous les scénarios. Nous devons regarder, nous devons évaluer la robustesse des scénarios que nous

faisons en tenant compte des perspectives de croissance du trafic liées à la logistique, à l'industrie. Nous devons regarder si nos solutions ont beaucoup de marge de sécurité, si elles n'en ont pas du tout. Dans ce cas-là effectivement, nous pouvons décider de la meilleure option à retenir : 2x1, 2x2, dénivellation ou pas et quel phasage de réalisation de la liaison Fos-Salon en tenant compte des sections les plus importantes, les plus prioritaires. Sachant que nous ne ferons pas les 30 kilomètres d'un bloc en 2 ans. Ce sont des éléments que nous avons déjà apportés, mais que nous pouvons rappeler logiquement dans ce cadre.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 01:56:22

Très bien. Je vais vous inviter à passer la parole à votre voisin, qui sera la dernière question de cette table ronde consacrée au logement et au transport. Puis nous passerons à la table ronde consacrée à l'emploi.

Question#9 : M. Reski TOURI, habitant de Miramas 01:56:32

Ce n'est pas une question que j'ai à poser. Je souhaitais donner mon avis. Aujourd'hui, j'ai découvert votre projet. Ils en ont parlé à la radio. J'ai une expérience, j'ai travaillé déjà sur Fos-sur-Mer pendant des années. Je trouve que le projet est très intéressant au niveau de l'environnement, d'après ce que vous avez montré. Je pense que c'est une chance pour Fos-sur-Mer et pour les villes aux alentours de créer des emplois.

En 2009, il y a eu un combat qui s'est passé sur l'ancien incinérateur de Fos-sur-Mer, où il y a eu beaucoup d'oppositions. Nous sommes en 2024, l'incinérateur tourne, il a créé des emplois directs et indirects. Je pense qu'il faut donner la chance à votre projet. Il faut laisser faire les choses et travailler ensemble. Mais il ne faut pas oublier qu'il y a des gens qui cherchent du travail. C'est très compliqué, autant pour les entreprises que pour les gens qui cherchent du travail. Peut-être que cela va apporter des emplois directs sur Fos-sur-Mer, peut-être que d'autres personnes vont arriver d'un peu plus loin. Mais au final, cela va créer de l'emploi. Je pense qu'il ne faut pas non plus négliger ce côté-là. C'est mon avis que je voulais donner par rapport à cela.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 01:58:10

Merci beaucoup. Nous avons une seconde table ronde consacrée à l'emploi et à la formation. Nous repartirons ensuite sur un temps de questions-réponses, lors duquel vous pourrez évidemment poser encore toutes vos questions. Je vais appeler les représentants de France travail Provence, de la Maison de l'Emploi Ouest Provence et de Cap Énergie à rejoindre la tribune, si vous le voulez bien. Nous allons commencer cette table ronde par une présentation synthétique de Gravithy concernant le sujet emploi formation. Nous enchaînerons sur des présentations synthétiques de la part de nos différents intervenants sur ce sujet-là, avant de repasser la parole à la salle, puisqu'il y avait encore beaucoup de mains qui se levaient. Alice Vieillefosse, allez-y. Un rappel des besoins du projet en termes d'emploi.

Mme Alice VIEILLEFOSSE, Gravithy 01:59:08

Ceci d'ores et déjà été évoqué, mais les enjeux d'emplois et de compétences vont être clés. Nous sommes un bassin d'emploi avant tout. Pour qu'une usine fonctionne, nous devons avoir des employés qui soient présents et qualifiés. Il est vraiment indispensable de commencer à travailler dès le début du projet, dès maintenant. Je remercie aussi les participants de la table ronde aujourd'hui d'être présents. C'est vraiment, quelque chose qui est extrêmement crucial pour nous, et sur lequel nous avons encore beaucoup de travail devant nous. Ceci nous permettra aussi au mieux de pouvoir opérer notre usine.

Nous avons essayé de vous représenter un peu la chronique d'emploi du projet Gravithy tel que nous l'envisageons. Si nous regardons la situation finale, au moment où l'usine opérera fin 2028, nous aurons des métiers qui seront principalement autour des cœurs de process : l'hydrogène, le DRI, l'eau, les gaz. Ce sont vraiment des compétences qui vont être absolument clés et majoritaires.

Le second gros poste va être aussi tous les métiers liés à la maintenance. Parce que sur notre usine, et c'est aussi toute l'expertise que nous avons chez Gravithy d'ores et déjà avec des personnes qui ont déjà opéré des usines de DRI, qui ont intégré nos équipes et qui soulignent ce rôle absolument clé de la maintenance, sur lequel nous souhaitons vraiment avoir un nombre important d'employés pour répondre au mieux, au plus vite à ces enjeux de durabilité de notre usine.

Nous aurons ensuite des métiers liés à la logistique, liés à l'électricité, à la mécanique et évidemment des métiers liés à tous les enjeux de qualité : la qualité du produit qui entre, la qualité du produit qui sort, mais également les enjeux de sécurité industrielle. Dans la mesure où notre site sera une usine Seveso, il sera absolument indispensable d'avoir des emplois clés. Si nous regardons ensuite un peu le type de personnes et de qualifications que cela représentera, nous vous avons présenté une répartition indicative de l'ordre de 25 % d'ingénieurs, 50 % de techniciens et 25 % d'opérateurs.

Un autre point que nous avons déjà évoqué rapidement sur la partie du transport : nous aurons une usine qui fonctionne en continu. Nous aurons une organisation du travail qui sera basée sur les rotations, sur tous les métiers liés à l'usine, pour arriver à la faire fonctionner au mieux et dans les conditions de sécurité.

Par rapport à cette trajectoire, nous aurons des enjeux pour arriver à faire opérer cette usine de formation, qui vont se traduire par des embauches un peu plus tôt que le fonctionnement de l'usine, justement pour arriver à mener toutes les formations nécessaires en termes de sécurité. La façon dont nous procédons aujourd'hui, si nous nous resituons maintenant plutôt dans le temps présent, c'est de travailler en premier lieu sur les embauches plutôt de la couche de management, de gestion de projets, et progressivement de pouvoir travailler sur tous les enjeux de formation, et en particulier avec les parties prenantes.

Si nous regardons maintenant un peu la période de construction, ce qui a également été évoqué, mais qui est la période qui va aussi arriver assez rapidement. Nous vous présentons des phases d'emploi. Ce seront des emplois de sous-traitance. La durée du chantier va s'étaler sur environ 30 ans, avec environ 1 300 équivalents temps plein en moyenne sur la durée du chantier, ce qui représenterait de l'ordre de 1 % de l'emploi dans le secteur de la construction en région PACA, pour vous illustrer un peu l'ordre de grandeur par rapport à un secteur de la construction qui est d'ores et déjà présent.

Très clairement, en termes de compétences sur les enjeux de construction, nous commencerons de manière assez traditionnelle sur un chantier par les enjeux de

remblaiement, de préparation du terrassement puis du génie civil. Ensuite, il s'agira d'ériger tout ce qui va être l'enveloppe du procédé et l'intégration des process, puis les phases de test et de mise en opération, avec cette rentrée en opération progressive. Mais comme vous l'imaginez, tout ce travail va se faire en parallèle pour assurer les enjeux de formation.

Par rapport à notre stratégie de recrutement, comment nous situons-nous et quels sont les points qui nous importent ? Avant tout, il nous semble qu'il est absolument clé de travailler collectivement à renforcer l'attractivité de l'industrie. Il faut que nous arrivions à augmenter collectivement le vivier de personnes qui vont pouvoir travailler dans l'industrie. D'une certaine manière, la décarbonisation de l'industrie, les nouvelles technologies et des nouveaux projets, nous pensons que c'est vraiment une grande richesse et une grande force pour pouvoir attirer différents profils pour des reconversions professionnelles. Nous comptons contribuer avec des actions de communication, des visites de sites. Pour l'instant, notre site n'est pas encore construit. Si jamais notre projet était amené à se faire, ce serait quelque chose d'extrêmement important pour nous aussi, de pouvoir avoir des opérations et que les gens puissent venir voir à quoi cela ressemble et puissent comprendre les différents métiers. Évidemment, ce serait de participer à différents événements. D'ailleurs, nous sommes très contents dans le cadre de la concertation : nous allons pouvoir participer à des journées portes ouvertes au lycée professionnel de Port-de-Bouc. Il est extrêmement important pour nous, typiquement, de pouvoir participer à ce genre d'événement que nous créons, de pouvoir rencontrer les personnes et de pouvoir travailler avec les acteurs du territoire.

Cela nous permet de pouvoir attirer un public plus large : les jeunes que j'ai cités, les femmes. Il n'y a clairement pas beaucoup de femmes aujourd'hui dans les métiers de l'industrie. Mais aussi les personnes en réinsertion ou en reconversion professionnelle, ou en situation de handicap. Nous comptons évidemment travailler main dans la main avec les différents acteurs de l'emploi et avec les autres industriels de la zone. France Travail est présent ici. Nous sommes également en lien très étroit avec l'UIMM, qui fait énormément d'actions de formation. France Hydrogène vous présentera un certain nombre d'éléments. Nous découvrons aussi tout ce panel et cette richesse locale. Cela va être grâce à tous ces acteurs que nous allons réussir collectivement ces recrutements avec les autres industriels de la zone.

Le dernier point concerne la formation. Au-delà des sujets locaux, nous allons travailler avec le national. Typiquement sur les filières de l'hydrogène, un certain nombre de travaux sont menés par France Hydrogène auxquels nous contribuons. L'un de nos actionnaires, l'EIT Inno Energie, fait des formations certifiées sur l'hydrogène. S'agissant d'un nouveau secteur, il est clé de pouvoir vraiment travailler au maximum et développer ce vivier de formation. Sur le DRI, c'est aussi par les travaux avec l'UIMM. Nous sommes en train de voir ce qui sera plutôt des formations spécifiques sur certains domaines qui pourront être mutualisées, et puis si besoin des formations ad hoc que nous pourrions mener et mettre en place.

Voilà ce que je propose.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:07:32

Merci beaucoup. Je vais passer la parole à Nicolas Conard de France Travail Provence pour nous faire un rapide panorama de la situation de l'emploi industriel dans la zone.

M. Nicolas CONARD, France Travail 02:07:45

Merci, bonsoir. France travail est une nouvelle structure. Nous avons 10 jours d'existence. Mais pour ceux qui ont suivi, nous venons de Pôle Emploi. C'est la transformation de Pôle Emploi en France Travail dans le cadre de la loi plein emploi qui a été votée, qui vise à atteindre le plein emploi dans les 2-3 ans à venir. C'est un vaste sujet, vous allez me dire. En même temps, cela fait le lien avec vos projets et puis d'autres projets qui ont été cités par Jérémie en introduction. La Région Provence Alpes Côte d'Azur Sud.

Je suis le directeur du Réseau France Travail Provence, et je suis aussi l'expert régional industrie pour France Travail Provence Alpes Côte d'Azur. Qu'est-ce que l'industrie en Provence ? C'est 120 000 salariés, 8 % environ des salariés. Nous sommes sur une zone où vous connaissez l'industrie. À la maille nationale, nous ne considérons pas que c'est une région très industrielle. Bien que toute l'industrie autour de l'étang de Berre fasse 50 % de l'industrie de la Région sud. Nous sommes évidemment sur un territoire d'industries, cela a été rappelé par Jérémie, depuis les années 70. C'est un grand territoire d'industries.

Vous avez dit effectivement peu de femmes : seulement 25 % des femmes travaillent dans l'industrie. C'est un sujet, certainement. Je suis content que vous le signaliez. Quelques métiers recrutent. Aujourd'hui, le monde de l'industrie en PACA : tous les industriels que vous pourrez interroger vous le diront, il est difficile de trouver les compétences, de trouver des candidats tout courts qui se manifestent sur ce territoire un peu plus touché par le chômage que d'autres. Il faut savoir qu'en France, le taux de chômage est environ de 7,2 ou 7,5 %. Sur nos territoires autour de l'étang de Berre, et si nous nous dirigeons vers Fos, nous pouvons atteindre des zones où nous touchons 8,5 voire 9 % de taux de chômage. Le taux de chômage est un peu supérieur à la moyenne nationale.

Cela s'explique de différentes manières. Des industries se sont implantées avec beaucoup d'emplois et puis à un moment, il y a eu un peu moins d'emplois. Il n'y a pas forcément eu non plus de diversification des emplois sur le territoire.

Aujourd'hui, quel est le rôle de cette nouvelle structure France Travail ? Nos missions principales sont d'accueillir, d'inscrire tous les demandeurs d'emploi, de les orienter, de leur proposer des offres d'emploi et d'accompagner les entreprises en fonction de leurs besoins. Ce sont les missions de base. Sur ce territoire, pour répondre aux enjeux, il faudra aller beaucoup plus loin. Puisque si je vous donne un nouveau chiffre, sur les Bouches-du-Rhône d'une façon générale, entre Fos et Gardanne, nous envisageons plus de 10 000 emplois, 10 000 à 12 000 emplois sur les 3 années à venir. Si je regarde les gens qui sont inscrits et déclarés comme cherchant un emploi dans l'industrie, nous allons nous apercevoir qu'il y a un gros écart entre les demandeurs d'emploi qui cherchent un emploi dans l'industrie, qui sont beaucoup moins nombreux que le potentiel d'offres qui arrive demain.

Vous avez parlé des compétences que vous avez recherchées. Quels sont les enjeux ? Il y aura un enjeu d'attractivité : comment arrivons-nous à attirer des candidats du plus jeune âge, c'est-à-dire à l'école ? Vous avez parlé des lycées pros, mais nous pourrions peut-être remonter un petit peu avant pour aller trouver des vocations. Comment facilitons-nous la reconversion de salariés qui viennent d'autres secteurs d'activité, pour leur démontrer qu'il est possible d'aller travailler dans l'industrie ? Grâce à la formation notamment qui sera le meilleur tremplin vers ces emplois.

Nos offres de service. Nous avons plusieurs agences France Travail autour de l'Étang de Berre, avec des équipes entreprises. Nous ne travaillons pas tous seuls, évidemment. Le réseau des acteurs vers l'emploi, dont France travail fait partie, va travailler particulièrement avec les missions locales qui s'occupent des jeunes. Je m'adresse à nouveau à Jérémie, mais nous avons

sur ce territoire des agences France Travail, des missions locales, des acteurs de l'emploi et de l'insertion, comme IMPLI qui va s'occuper des publics en leur proposant un accompagnement un peu plus global pour les amener vers l'emploi. Notre objectif, dans le cadre de l'ensemble des projets et votre projet, c'est réussir à se coordonner, se concerter, à mener les actions en commun pour rendre les métiers plus attractifs, et pour aller chercher des profils. Je vais m'arrêter là.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:13:04

Merci. Allez-y, Monsieur Boudjeloude pour la Maison de l'Emploi Ouest Provence, pour nous présenter les métiers de l'industrie et le rôle de votre organisme.

M. Rafik BOUDJELOUDE, Maison de l'Emploi Ouest Provence 02:13:04

Bonjour. D'abord, je voulais préciser que c'est la Maison de l'Emploi Ouest Provence et non pas Istres. Nous sommes sur le même territoire. La Maison de l'Emploi est une structure associative qui est née de la volonté politique de l'ex SAN Ouest Provence que vous connaissez tous. La Métropole, qui a pris le relais, poursuit son soutien auprès de la Maison de l'Emploi. Il y a une gouvernance avec 3 piliers : l'État représenté par la DREETS, la Direction du travail, pour ceux qui connaissent, de France Travail désormais. J'ai encore tendance à dire Pôle Emploi, mais cela va arriver. Et puis de la Métropole. Deux missions stratégiques sont fixées par l'État. La première concerne - et c'est le sujet d'actualité - l'implantation de GravitHy, mais pas seulement. C'est la participation à l'accompagnement à l'anticipation à la mutation économique. Le second axe est le développement local de l'emploi. Les deux axes sont fixés par l'État, par le décret de décembre 2013. Il y a un plan d'action de 13 actions sur le territoire, à la fois en termes d'anticipation, de besoins. Aujourd'hui, nous travaillons beaucoup dans le cadre de la transition énergétique sur les métiers du bâtiment. Nous parlons tout à l'heure des métiers vacants. À titre indicatif, la Métropole a un plus de 70 000 logements vacants, donc il y a un potentiel de rénovation en besoins de compétences dans le bâtiment et en même temps de réponse aux enjeux d'accueil de nouveaux salariés sur le territoire.

Je réponds sur répond en partie à Monsieur sur le l'emploi local. L'enjeu de la Maison de l'Emploi, comme pour tous les partenaires, est de favoriser l'emploi local. Tous les moyens qui seront mobilisés en compétences et en écosystème d'organisation, en réponse à un enjeu RH, c'est extraordinaire. Il s'agit d'essayer de mobiliser et d'optimiser l'utilisation du potentiel local. Nous l'avons travaillé ensemble sur le Village de marques, c'est récent : 650 emplois, avec une mobilisation de tous les acteurs. Il s'agissait de voir comment nous pouvions arriver à mobiliser le plus possible les gens qui sont autour, qui habitent sur le bassin d'emploi. Au fur à mesure, nous essayons d'élargir pour répondre aux enjeux. Mais la préoccupation est celle-ci.

La Métropole, qui nous finance, nous demande d'intervenir et de répondre à ce besoin, à cet enjeu d'emploi local. C'est l'axe 2 de notre stratégie.

Enfin, notre rôle avec l'ensemble des partenaires est de répondre. Nous travaillons beaucoup sur ce que nous appelons une gestion prévisionnelle territoriale des emplois et des compétences. Notre rôle pourrait être à la fois en amont, en termes d'études, de cartographie des besoins, de cartographie de l'offre de formation, d'identification des écarts entre les deux, et puis d'essayer de coconstruire avec l'ensemble des acteurs sous l'égide de France Travail en

partenariat avec la mission locale et les organismes de formation, à répondre, à construire une réponse précise sur l'offre de formation, qui permette de faire monter en compétences la ressource locale pour répondre aux besoins. Après bien entendu, il y a des compétences beaucoup plus fines, beaucoup plus exigeantes en termes de niveau de qualification qui feraient que vous allez chercher peut-être la ressource à l'extérieur. Mais l'effort local, c'est celui-là.

Un atout sur le territoire. Je pense que là-dessus, tout le monde est d'accord avec l'ensemble des partenaires : c'est que nous travaillons vraiment en réseau et en partenariat. Nous avons une valeur ajoutée sur le territoire : nous ne nous marchons pas dessus. Chacun connaît son rôle. Nous essayons à chaque fois de créer une synergie pour faire que 1+1=3. J'aime bien cette formule.

GravitHy était présent au challenge marketing. La particularité de la Maison de l'Emploi, c'est que nous avons une capacité à mobiliser le public féminin, à les accompagner, à co-construire avec les partenaires des parcours d'accès à des métiers techniques dans l'industrie. Cela fait 14 ans que nous menons cette action. Nous sommes fiers d'avoir reçu le trophée or FSE des initiatives FSE, dans la catégorie égalité par la DGEFP et France Région de France en mars 2023 pour l'action, la diversité. C'est une richesse pour l'entreprise. Notre rôle est d'essayer d'accompagner GravitHy pour élargir le panel et ne pas se priver de 50 % de la ressource humaine que représentent les femmes. Puisque nous sommes sur des métiers en tension et nous avons un potentiel là-dessus qu'il faudrait absolument exploiter. Nous le travaillons avec l'ensemble des partenaires.

Un dernier sujet. En phase construction, puisque nous parlions d'insertion, la Maison de l'Emploi anime un dispositif clause d'insertion. Nous accompagnons des donneurs d'ordres à l'introduction des clauses dans les marchés publics, en imposant aux entreprises qui répondent aux appels d'offres à réserver des heures d'insertion à des publics en insertion. Vous me direz que c'est marché privé. Nous l'avons réalisé aussi sur Miramas grâce à la volonté politique, Monsieur le Maire, Monsieur Vigouroux qui a poussé cela. Ce n'était pas facile, mais nous y sommes arrivés quand même, à mettre en place une clause dans la phase construction du Village de marques. Cela fonctionne très bien.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:13:04

Merci beaucoup. Nous allons passer la parole à Madame Anne-Marie Perez de Capenergies pour nous présenter la stratégie de formation et de recrutement autour des métiers de l'hydrogène.

Mme Anne-Marie PEREZ, Capenergies 02:20:54

Bonjour à toutes et à tous, et bravo pour votre courage de rester jusque-là. Capenergies est un pôle de compétitivité qui est basé à Aix-en-Provence. Notre mission essentielle est de fédérer des entreprises, des grandes et des petites entreprises, des organismes de recherche, de formation, des financeurs, pour développer des projets innovants et pour les accompagner dans leur déploiement, leur industrialisation. Lorsque tout fonctionne bien pour les projets, nous accompagnons également leur recrutement. Nous sommes aussi membres de France Hydrogène. Je suis la déléguée régionale de France Hydrogène.

Sur ces questions de compétences dans le domaine de l'hydrogène, ce ne sont pas tous les emplois de GravitHy, mais une partie, nous sommes bien d'accord. Le sujet a été pris très tôt au niveau national et au niveau local. Au niveau national, si vous allez sur le site de France Hydrogène et que vous tapez « emploi », vous verrez qu'il y a 2 études qui ont été faites avec la participation de toutes les régions, dont celle de la Région sud, pour identifier quels étaient les emplois qui allaient être concernés par la compétence hydrogène. Il y en a une petite centaine. Ceci depuis la conception des projets jusqu'à l'exploitation et la maintenance des installations. Parmi ces métiers-là, quels étaient ceux qui pouvaient être en tension ? Quel était le degré de connaissance nécessaire dans le domaine de l'hydrogène ? Puis il y a une deuxième étude qui a été réalisée l'année dernière, qui a permis de faire une analyse sur les formations qui étaient existantes et sur quels étaient les trous dans la raquette, et qu'est-ce qu'il manquait ? Il y a toute une série de recommandations qui ont été élaborées au niveau national. Vous verrez, c'est très simple : ce sont des cartes comme cela avec du rouge, du vert sur les différents métiers. Puis il y a des cartes sur les formations. Pour ceux qui n'ont pas beaucoup de temps, il y a une synthèse de 15 pages sur la carte des formations à la maille française. Pour ceux qui ont plus de temps, il y a un rapport d'une centaine de pages. C'est au niveau national.

Sur la question des formations, avant de passer au niveau régional qui s'est mobilisé très tôt sur ce sujet, je voulais insister sur ce que tu as dit Alice, sur l'importance de travailler sur l'attractivité des métiers de l'industrie au sens large, et de ceux de l'hydrogène en particulier, pour vraiment changer cette image des métiers de l'industrie qui pour certains ont plein de préjugés : métiers salissants, métiers dangereux, métiers contraignants. Il y a un vrai travail à faire pour montrer que ces métiers ont beaucoup évolué, se sont modernisés, qu'ils sont très intéressants. Pour ce faire, il y a des actions à mener en local vers les organismes de formation, les élèves, les professeurs et vers ceux qui orientent les élèves, mais aussi plus globalement vers toute la société et vers les parents qui ont aussi un rôle très important. Pour cela il y a des actions à mener en local. Il y a aussi une action qui est née ici en région sud, qui est l'action fort industrie, qui s'adresse à des classes entières qui peuvent participer dans une formule numérique à des jeux, à des visites virtuelles d'industries. De nombreux industriels se sont regroupés pour faire visiter leurs usines. C'est plus facile quand l'usine est construite, mais pourquoi ne pas faire de la virtualité et les faire jouer ? Parce que finalement, cette nouvelle génération apprend aussi comme cela, elle découvre, elle s'intéresse. D'année en année, c'est une opération qui fonctionne de mieux en mieux.

Au niveau régional, en matière de formation, c'est ce que vous voyez sur le slide derrière : de nombreuses initiatives ont d'ores et déjà été menées par les industriels, avec le soutien de la Région sud. Si vous allez sur le site de IRFED, le projet Flexiforme que vous voyez a fait des expérimentations de formation de techniciens dans le domaine de l'hydrogène, et des formations de formateur. Pour certains métiers, il y a besoin d'une formation complète sur l'hydrogène. Mais pour la majorité des métiers, il y a besoin d'amener des modules complémentaires à des formations qui existent déjà. Ce ne sont pas forcément des choses qui sont très lourdes à mettre en place. Ceci a été le cas de Flexiforme, avec des expérimentations de formations, et aussi un centre de ressources qui est disponible sur le site Internet, qui explique « C'est quoi l'hydrogène ? Comment fonctionne un électrolyseur ? » Là aussi pour donner envie, désacraliser un peu le sujet. Ceci présente les projets qui vont arriver en région sud. Parce qu'il y a GravitHy bien sûr, et il y en a d'autres. C'est l'intérêt aussi, c'est une force pour GravitHy que de travailler avec les autres.

Il y a un projet qui est porté par la CCI du Var avec des transporteurs, qui focalise des formations pour le transport qui va utiliser de l'hydrogène. Cela concerne plutôt des très gros camions. L'ordre de grandeur, c'est plus de 40 tonnes. Ils ont travaillé sur le transport hydrogène. Nous avons également l'AFPA. Vous avez la carte de France avec les points rouges qui expérimente. L'AFPA expérimente des formations sur toute la France avec le dispositif des incubateurs, qui leur est propre. À Marseille, nous expérimentons une formation autour de la soudure. Puisque nous savons que les métiers de la soudure sont sur le chemin critique de toutes les industries, pour l'hydrogène aussi. Il faut travailler sur la filière hydrogène, mais il faut aussi avoir la vision transverse. C'est une initiative de l'AFPA.

Puis il y a une initiative d'industriels qui ont travaillé ensemble, avec l'École nationale supérieure des officiers sapeurs-pompiers qui est basée à Aix-en-Provence, qui forme tous les officiers pompiers, et qui a développé des plateformes qui permettent de montrer comment nous intervenons en sécurité sur l'hydrogène. Ils se sont associés avec Engie, Total Énergie et le Bureau Veritas pour développer une académie de la sécurité des interventions sur l'hydrogène qui est ouverte à tous les industriels au niveau français et aussi au niveau international.

Il y a l'ENSAM, l'École des arts et métiers d'Aix-en-Provence, qui travaille aussi sur un master hydrogène, pour un niveau bac +5. Puis au niveau de la Région, et c'est là que Capenergies a joué tout son rôle, nous avons fédéré tous les acteurs qui avaient besoin de travailler ensemble, d'abord les industriels pour donner de la visibilité sur les besoins en quantité et en qualité, les organismes de formation, et puis aussi les structures de l'emploi comme France Travail et d'autres. Pour se dire « Finalement qu'est-ce qu'il faut que l'on construise au niveau de la Région en matière d'attractivité et en matière de formation ? » Nous avons aussi travaillé avec le campus d'excellence industrie du futur sud. Ce campus travaille justement sur les formations dans le domaine de l'industrie. Nous sommes en train de finaliser ce projet pour travailler sur la détermination de la plateforme dont nous avons besoin pour que les étudiants, les élèves puissent se former concrètement. De quelles formations complémentaires avons-nous besoin ? Nous sommes en train de travailler sur le financement de ces besoins complémentaires, puisque France 2030 a mis à disposition une enveloppe financière pour créer les formations complémentaires afin de permettre le développement des projets hydrogènes, industriels et mobilité.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:30:22

Merci beaucoup pour ces trois interventions. Je me retourne vers la salle, pour savoir s'il y a des questions relatives au sujet de l'emploi. Monsieur ? Je vais faire un tout petit sondage, puisque l'heure est avancée. Il est 20h37. Combien y aurait-il de mains qui se lèvent, encore ? Monsieur et Monsieur. Est-ce qu'il y a d'autres personnes qui souhaitent s'exprimer, ou est-ce que nous considérons que ce sont les deux dernières questions de notre soirée ? Sans regrets ? Parce que tout à l'heure, des regrets ont été exprimés. Je ne voudrais pas qu'il y ait de nouveaux regrets. Les deux dernières questions de ce soir, Monsieur et Monsieur. Ensuite, je repasserai la parole au garant pour un mot de conclusion.

Question#10 : M. Nourdine ALI, habitant de Miramas 02:31:01

J'ai des questions pour France Travail. En France, les personnes ne veulent soi-disant pas travailler. Je crois que certains patrons sont des menteurs : ils ne veulent pas embaucher. Par exemple, un restaurateur a besoin d'un cuisinier. Une personne vient de 100 kilomètres et cherche du travail. Elle va négocier sur le salaire, mais il n'y a pas de logements. Que fait-elle ? Elle ne travaille pas. Si un chômeur ou une personne au RSA perçoit 1 300 euros par mois d'aides, des boîtes d'intérim veulent bien les embaucher mais seulement pour 2 mois. La personne va travailler 2 mois pour toucher 1 400 euros mais elle prendra sa voiture, il y aura des frais d'essence, les repas. La boîte d'intérim ne paye pas le panier et le déplacement. Il lui reste 900 euros. Pourquoi ces personnes iraient travailler, alors même qu'elles touchent 1 300 euros au RSA ? Elles ne travaillent pas.

Il y a des formations, c'est bien. J'ai passé presque un mois à l'hôpital. Les étudiantes infirmières ont 3 ans à faire : 1 an à l'école et 2 ans à l'hôpital ou en clinique. Le stage se finit, la clinique ou l'hôpital en ont besoin pour faire le même travail. J'ai discuté avec ces jeunes. Pourquoi ne sont-ils pas embauchés ? Il y a des formations, des stages payés 17 euros par mois, pour faire 40 kilomètres. Leurs parents leur achètent des voitures pour aller travailler. Nous sommes en Europe, cela devrait être harmonisé. Si vous allez à Londres, l'État paye les loyers, ces personnes ont des aides. Ma fille vient de sortir de 5 ans de stage d'ergothérapeute. Nous avons dû acheter une voiture, prendre le bateau Marseille. Pour aller travailler à Istres il faut une voiture, il faut payer l'essence. Or, nous n'avons aucune aide.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 02:33:34

Avez-vous une question précise pour nos interlocuteurs ?

Question#10 : M. Nourdine ALI, habitant de Miramas 02:33:38

Pourquoi nous ne les embauchons pas ? Nous formons les gens. Des intérimaires travaillaient avec moi. Dès que leur contrat de 16 mois se termine, ils sont virés. Nous les avons formés comme techniciens, mais je n'avais pas le droit de les laisser seuls alors que j'avais confiance en eux. On ne les embauche pas, c'est juste du pipo, car cela revient trop cher. À l'usine où je travaillais, début 76, nous étions à 8 000 salariés, sans compter les sous-traitants. À la fin, nous étions 2 500 dont 300 intérimaires. Lorsque nous avons moins de commandes, moins de production, les intérimaires sont virés. Nous faisons le travail. Nous étions parfois obligés de venir travailler sur nos jours de repos.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-moderateur 02:34:28

Merci. Je vous en prie.

M. Nicolas CONARD, France Travail 02:34:29

Merci Monsieur pour votre intervention, qui est plus un témoignage qu'une question. Au-delà de la quantité d'emplois, vous posez la question de la qualité de l'emploi. Ceci est tout à fait légitime.

Dans les projets qui arrivent sur le territoire, je pense que la grosse différence avec ce qu'il se passait avant, c'est qu'il y a une prise en compte de cette qualité de l'emploi. Les entreprises souhaitant recruter de façon pragmatique n'auront pas le choix que d'augmenter cette qualité de l'emploi si elles veulent trouver les personnes pour venir travailler chez elles. Tous les jours, il y a des recrutements, des embauches en CDI partout en France, mais il est vrai qu'une partie de l'emploi reste temporaire, ou avec pas assez de qualitatif. C'est un sujet. Cela fait partie de l'attractivité des métiers que de travailler sur la qualité de l'emploi.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:35:24

Un complément éventuel sur les statuts et les profils attendus ?

Mme Alice VIEILLEFOSSE, GraviHy 02:35:27

Au niveau de GraviHy, nous souhaitons vraiment les différents employés que nous vous avons présentés, notamment dans les graphiques CDI. Ce seront des employés que nous allons former pour avoir cette qualité de l'emploi. Nous allons également travailler sur la qualité au travail pour assurer en termes de sécurité, en termes de formation, en termes de perspectives pour les gens. Lorsque nous rentrons dans une entreprise, c'est aussi de savoir comment nous pourrions évoluer, comment nous pouvons être sûrs aussi que notre avis sera important. C'est aussi un enjeu de sécurité, de s'assurer que l'on écoute bien les salariés et les remontées qu'ils feront. Ce sont ces différents éléments sur lesquels nous allons travailler en tant qu'employeur, avec aussi les acteurs du territoire pour les aspects de formation, y compris pour des personnes qui n'auraient pas forcément de formation aujourd'hui mais qui pourraient justement atteindre par le biais de formations complémentaires des postes plus qualifiés et adaptés aux besoins de GraviHy.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:13:04

Merci. Monsieur, pour la dernière intervention de ce soir ?

Question#11 : M. Jean-Marc MAUCHAUFFEE, Génération Ecologie 13 02:36:29

Sur l'emploi, il est souvent question dans la salle ou chez les intervenants d'emploi local. Or, si nous regardons la réussite de tous les projets industriels passés, cela s'est fait aussi avec des compétences importées d'autres régions ou d'autres pays. La réussite par exemple de la sidérurgie ici s'est faite avec des compétences qui venaient de Lorraine ou du Nord. Je crois qu'il ne faut pas mésestimer ou sous-estimer cet intérêt à aller chercher des compétences

ailleurs que dans la zone, alors que vous faites la démonstration qu'il y a une très forte tension sur le marché de l'emploi, et notamment de l'emploi industriel. Je pense qu'il faut avoir un volet spécifique sur aller chercher des compétences et des emplois qui existent ailleurs, qui seraient déjà entre guillemets un point positif, un tremplin pour faire réussir le projet après. Je pense qu'il y a un petit manque dans ce projet. Il est un petit peu trop cocooning si je peux me permettre l'expression sur la zone de Fos ou la zone de l'étang de Berre. Je pense qu'il faut aller bien au-delà chercher les compétences et les emplois.

Deuxième chose, nous parlons de l'emploi interne à GraviHy. Or, nous savons que dans le monde industriel, il y a les emplois internes mais aussi tous les emplois externes. La sous-traitance généralement, je vais faire une proportion invérifiable aujourd'hui, c'est 2/3, 1/3. 2/3 de sous-traitants pour 1/3 d'emplois internes. Or, vos sous-traitants vont intervenir également dans les domaines un peu spécialisés, un peu spécifiques, qu'est l'activité d'hydrogène. Qu'est-il prévu au niveau des Chambres de Commerce et de l'Industrie ? Qu'est-il prévu au niveau des grands ensembles pour pouvoir former ces gens qui seront sous-traitants ? Qui vont venir ici, mais qui vont aller travailler aussi dans d'autres industries ? Nous avons créé des compétences, etc. Je pense qu'il faut aussi travailler sur l'emploi de sous-traitance qui est très important dans ces zones-là, et qui est souvent lié à des mêmes périodes.

Dernier point sur l'emploi : vos besoins de recrutement - je parle à GraviHy - viennent se superposer à tous les autres besoins de recrutement des autres projets en développement. Il y aura donc déjà une concurrence entre vous, mais aussi avec ceux qui existent déjà, puisqu'il va être question de « débauchage de compétences » dans les autres secteurs industriels de la zone, qui eux aussi sont déjà en tension. Qu'existe-t-il comme relation entre les industriels d'aujourd'hui et les industriels porteurs de projets pour demain ? Pour justement s'organiser sur ce marché du travail et de la compétence.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:39:20

Merci beaucoup pour ces trois questions. Peut-être un premier temps de réponse par GraviHy, puis je laisserai et France Travail et Capenergies compléter.

Mme Alice VIEILLEFOSSE, GraviHy 02:39:50

Merci beaucoup pour vos questions. Aujourd'hui, nous nous sommes plutôt focalisés sur la partie territoriale, sur l'objectif de 75 % plutôt local. Mais vous avez complètement raison, nous aurons au moins 25 % qui seraient des talents attirés de l'extérieur. Nous allons chercher des compétences extrêmement spécifiques. D'ailleurs dans l'équipe de GraviHy aujourd'hui, nous avons d'ores et déjà fait des recrutements très internationaux. Nous allons justement chercher des compétences qui sont absolument clés. Notre idée est d'aller chercher des compétences clés et, ensuite avec du compagnonnage, d'avoir une diffusion, d'avoir vraiment aussi cette expertise qui peut être diffusée, y compris en interne de GraviHy, pour pouvoir former les gens. Lorsque nous regardons nos 2 grosses briques de process, nous avons d'un côté l'électrolyse, de l'autre côté le DRI. Finalement, sur l'un comme sur l'autre aujourd'hui en France, nous n'avons pas de projet de DRI, nous n'avons pas de grands projets d'électrolyses. C'est pour cela que nous avons beaucoup accentué aujourd'hui l'enjeu sur la formation, parce qu'il nous semble que l'une des réussites de GraviHy vraiment passer par la formation sur les

métiers de l'hydrogène, comme l'a exposé Capenergies. Il faut que collectivement -et ce n'est pas juste GraviHy, concernant l'hydrogène il y a énormément de projets - nous arrivions à mutualiser, à comprendre et à développer des tests pour que les gens arrivent à manipuler. Nous trouvons intéressant que vous puissiez avoir une idée des différents projets qui peuvent être menés.

Sur l'aspect DRI, de la même manière, nous devons travailler là-dessus de manière très forte. Il y a beaucoup moins de projets environnants, mais nous y travaillons aussi avec l'UIMM. Nous allons essayer justement de trouver les briques les plus importantes.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:41:23

Sur la sous-traitance, peut-être ?

Mme Alice VIEILLEFOSSE, GraviHy 02:41:25

Sur la sous-traitance, nous envisageons avant tout des recrutements de GraviHy. Par rapport aux compétences vraiment spécifiques les plus clés, je pense que c'est avant tout pendant nos périodes de maintenance que nous risquons d'avoir des besoins. Sur l'aspect électrolyse, exploitation du DRI, ce sont vraiment des personnes de GraviHy. Vous avez raison, c'est un sujet sur lequel il faut évidemment que l'on travaille avec nos différents sous-traitants en amont. Ce sujet sera intégré.

Sur la concurrence, j'ai beaucoup parlé de l'attractivité de l'industrie. Je pense qu'il ne faut pas que l'on s'amuse à commencer à se piquer entre industriels. Parce que à ce jeu-là, tout le monde finira par perdre assez vite. Il faut que nous arrivions à augmenter le vivier, à augmenter le vivier, à former.

Si je prends mon exemple personnel, lorsque j'ai fait mes études il y a 15 ans et qu'on me disait « Tu vas aller travailler dans l'industrie », je m'étais dit « Jamais de la vie je n'irais travailler dans l'industrie. » Et puis finalement, il y a eu des projets de décarbonisation, il y a eu l'aventure GraviHy. J'ai une formation d'ingénieur. Je me suis dit « Mais en fait, c'est super. C'est hyper intéressant. » J'ai énormément de personnes dans mon école d'ingénieurs qui ne sont pas allés travailler dans l'industrie, qui m'ont appelé et m'ont dit « C'est super, ce que tu fais. Nous aimerions avoir des projets comme cela ». Il y a quand même énormément de gens qui aujourd'hui, ne travaillent pas dans l'industrie, qui sont en quête de sens avec des backgrounds ou des formations quand même techniques, et qui cherchent avant tout à contribuer à ces projets. Selon moi, ce sont aussi ces personnes-là que nous devons réussir à attirer collectivement sur GraviHy, CARBON, mais aussi sur des projets de décarbonation, parce que les industriels existants ont des projets extrêmement intéressants, extrêmement ambitieux et vraiment complémentaires.

Selon nous, ce n'est pas la concurrence : c'est vraiment cette synergie collective pour arriver à développer des emplois. Qui dit emploi qui sont capables d'aller dans GraviHy, si typiquement nous allons chercher les gens qui n'ont pas fait de l'industrie, cela nécessite aussi des périodes de formation adaptées et adéquates, y compris en termes de sécurité.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:43:36

Est-ce que vous voulez apporter un complément ?

M. Nicolas CONARD, France Travail 02:07:45

Je ne ferais pas beaucoup mieux que le témoignage personnel. Je viens aussi du Nord, je connais les déplacements de populations pour l'industrie.

Peut-être pour compléter sur la notion de concurrence, il est intéressant de voir ce qu'il se passe en ce moment. Concernant les acteurs institutionnels, mais aussi les branches, je pense que l'enjeu est bien compris d'une nécessité de se coordonner pour ne pas se marcher les uns sur les autres, se piquer les talents, les profils. Forcément, il y a de la concurrence entre les entreprises puisque l'objectif est de réussir et de réussir son activité. Pour autant, en tout cas de mon point de vue et de mon témoignage, c'est la première fois que je vois ce souci d'aller se coordonner. La Région a tout à l'heure parlé d'un contrat d'objectif sectoriel. Sur ce territoire, le sous-préfet était là tout à l'heure et a lancé un Lab territorial pour travailler sur l'acceptation de l'industrie, de cette nouvelle industrie qui s'installe. Les citoyens se sont mis autour de la table, comme aujourd'hui, les professionnels, les entreprises. Il y a de fortes opérations d'attractivité qui sont lancées, comme Forum Industrie. Ces sujets-là se sont rarement passés. Je pense que nous sommes capables de faire autrement que ce qu'il s'est passé auparavant. Il y a des personnalités qui sont nommées, Monsieur Goninet par exemple qui va travailler sur la coordination des acteurs. Je pense que nous sommes capables d'agir ensemble, en laissant tomber les enjeux de chaque structure. Car de toute façon, il y a 10 à 15 000 personnes à recruter sur le territoire. Il ne faut pas réfléchir autrement que d'essayer de le faire ensemble.

Que cela bénéficie d'abord aux habitants du territoire, je pense qu'il est essentiel d'aller leur proposer d'abord les emplois. Ils sont à côté, puis ils ont le droit d'avoir la plus-value de ces installations d'entreprise. Après forcément, nous sommes un monde ouvert, donc les gens bougent. Ce n'est pas comme avant, pas comme dans les années 60, 70 où il y avait des planifications. Maintenant, on ne dit pas aux gens de bouger : il faut les attirer. Mais d'abord les gens du territoire. Je pense qu'il est important de se le redire.

Les missions de France Travail, localement, sont notamment de proposer les offres d'emploi aux demandeurs d'emploi qui sont là. Nos offres sont diffusées de partout.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:46:07

Merci. Madame Perez, vous vouliez faire un tout petit complément ?

Mme Anne-Marie PEREZ, Capenergies 02:46:11

Deux exemples. Sur l'hydrogène, non seulement nous travaillons ensemble sur le territoire et nous associons les entreprises du territoire qui font de la maintenance industrielle car demain, elles feront aussi de la maintenance industrielle dans l'hydrogène. Elles sont très présentes sur

cette région. Dans ce travail collectif que je mentionnais sur les formations, elles sont associées.

Nous nous coordonnons aussi avec le niveau national, justement pour éviter que toutes les régions fassent la même formation et pour que nous ayons bien des formations. Pour les techniciens, c'est plutôt en local. Mais pour des niveaux Bac +3 ou Bac + x, nous pouvons avoir une carte nationale.

Cette coordination que tu mentionnais, Nicolas, se joue aussi au niveau national. La CCI régionale, que je n'ai pas citée, fait cette étude transversale entre les filières au niveau de la Région. Il y a vraiment cette démarche de travailler ensemble. Sur le territoire industriel, vous avez sans doute entendu parler d'un programme d'études qui s'appelle SIRIUS. Dans ce programme d'études, qui mobilise la trentaine d'industriels de la zone de Marseille, Fos, pourtour de l'Etang de Berre jusqu'à Gardanne, il y a aussi un volet sur les besoins de compétences.

Tout cela converge et tout le monde travaille ensemble.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:47:46

Merci beaucoup, merci à tous les intervenants, merci au public. Je vais me tourner vers les garants pour un rapide mot de conclusion de la réunion de ce soir.

M. Philippe QUEVREMONT, garant 02:47:56

Monsieur Poinclou, notre animateur, nous avait annoncé beaucoup de sujets pour ce soir. Il y en a 3 qui se sont invités en plus dont l'eau et l'électricité. Il y a eu des réunions à ce sujet. Le site peut être consulté. Vous pouvez toujours poser des questions sur le site Internet jusqu'à la fin du mois. Pour l'électricité, pour l'ensemble des besoins sur PACA et en particulier sur Fos conduisant à un projet de nouvelle ligne à haute tension entre les environs d'Avignon et Fos-sur-Mer, il y a une concertation spécifique qui est organisée par la préfecture, avec le concours de RTE, dont nous ne connaissons pas encore tous les rendez-vous. Si vous voulez vous exprimer sur ce point, surtout n'hésitez pas.

Je voulais rappeler aussi, pour un autre sujet qui avait été évoqué, que sur la question des remblais, dans le cadre de la coordination des trois concertations, dont celle de Gravithy, vous pouvez trouver sur le site une estimation cumulée des volumes de remblais.

Dernier retour sur la concertation d'aujourd'hui, avant de parler des réunions futures. Je suis très heureux que nous ayons parlé de logement. Dans le cadre de cette coordination, nous avons été un peu rapides sur ce point. Ce sont les demandes du public sur les transports qui nous avaient amenés à faire court. Ce sujet a été abordé aujourd'hui. Je voudrais redire publiquement ce que j'ai dit tout à l'heure à Monsieur Gournès : non seulement nous sommes contents que ce point ait été évoqué, mais je voulais également remercier les représentants de la Métropole pour leur franchise. Les garants sont aussi là pour veiller à la qualité de l'information. Il est bien que les choses soient dites de manière franche et directe.

Nous avons encore deux réunions publiques. Peut-être que le temps vous semble tourner vite, peut-être en partie à cause de la coupure des fêtes de fin d'année. Je voulais rappeler que la prochaine réunion publique sera principalement consacrée aux impacts et aux risques industriels, qui constituent un sujet important, avec un sujet qualité de l'air dont nous

connaissions la sensibilité locale. Cette réunion aura lieu le 16 janvier. Lors de cette réunion, je redis ce qui a déjà été dit : la loi demande que dans ce type de concertation, nous puissions parler des alternatives au projet, y compris des alternatives présentées par le public. Si parmi le public, vous connaissez des gens qui veulent soutenir des alternatives, y compris celles consistant à ne rien faire, dites-le au maître d'ouvrage, dites-le-nous. Un temps d'expression vous sera consacré sur ce point. Cela fait partie de l'exercice de la concertation préalable. Je vous remercie pour votre attention.

Jean-Baptiste POINCLOU, animateur-modérateur 02:51:02

Merci, bonne soirée à tous. La réunion de synthèse aura lieu lundi 22 janvier. Bonne soirée.

La séance est levée à 21 heures.