

NOTE DE POSITIONNEMENT

Contribution à concertation publique Projet Medhyterra

Novembre 2024

France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur est la fédération des associations de protection de la nature et de l'environnement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. FNE 13 est la fédération des associations de protection de la nature et de l'environnement dans le département des Bouches-du-Rhône. Nous œuvrons à réconcilier l'humain et l'environnement dans l'objectif de ramener l'empreinte écologique de la France à 1,5 planète par an en 2030 et à 1 planète en 2050 en agissant à l'échelle territoriale pour une transition écologique et sociale vers un autre modèle de société.

La société Elengy souhaite implanter un terminal d'importation d'ammoniac bas carbone sur un site de la zone de Fos-sur-Mer, constituant le projet Medhyterra. La Commission Nationale du Débat Public a été saisie, en application de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, afin de mener à bien la concertation préalable obligatoire.

Au regard de l'importance de ce projet, France Nature Environnement Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 souhaitent contribuer à cette concertation publique par l'intermédiaire du présent document.

Le projet Medhyterra a vocation à **alimenter en ammoniac les industries présentes en région Provence-Alpes-Côte d'Azur** en « *relocalisant l'offre de distribution* » et en « *réduisant la dépendance aux longs trajets* ». Cet ammoniac est destiné à **50% à la production d'hydrogène¹**, et à **50% aux industries pétrochimiques et chimiques** de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et au-delà.

Dans cet esprit, **le projet Medhyterra ne peut être analysé indépendamment des autres projets qui font l'objet de réflexion sur la zone de Fos-sur-Mer, à savoir les projets CARBON, H2V, GravitHy, DEOS et NeoCarb** comme cela a été pris en compte par la CNDP. Aussi, les points que nous soulevons seront le plus souvent à mettre en relation avec les éléments dont nous disposons au sujet de ces autres projets.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 s'interrogent quant à la pertinence de la création d'un nouveau terminal d'ammoniac sur la zone de Fos-sur-Mer. Le projet semble en effet répondre davantage à une logique économique qu'aux enjeux de la décarbonation.

¹ Réponse d'Elengy en date du 3 novembre 2024 à la question de Monsieur Grégoire ATICHIAN pour FNE PACA

1. **Un projet qui peine à trouver une justification**

Les arguments principaux de la société Elengy justifiant le développement d'une structure de réception, de stockage et distribution d'ammoniac repose sur trois éléments :

- ➔ Relocaliser l'offre de distribution d'ammoniac ;
- ➔ Approvisionner en circuit court des industries en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- ➔ Favoriser l'importation d'ammoniac bas-carbone ;

La question est donc : *la France a-t-elle besoin d'importer plus d'ammoniac pour les besoins de son industrie ? Les industriels présents sur le territoire national ne sont-ils pas en capacité de fournir l'ammoniac nécessaire aux besoins français ?*

Des capacités de production nationale conséquentes

En 2023, l'ADEME estimait les **besoins français en ammoniac à 1,7 millions de tonnes par an**. La France possède actuellement **quatre sites de production d'ammoniac** produisant 1,1 millions de tonnes d'ammoniac par an, mais possédant une **capacité de production s'élevant à 1,5 millions de tonnes par an**. Nous importons donc sur le territoire national depuis l'étranger 600.000 tonnes d'ammoniac en moyenne tous les ans.

Si les industriels français poussaient leur production au maximum de leurs capacités, la France serait en mesure de produire 1,5 MT par an d'ammoniac. A consommation équivalente sur les années à venir, il resterait alors 200.000 tonnes à importer.

Sachant que trois terminaux d'ammoniac existent déjà en France, il n'apparaît pas nécessaire d'aménager un nouveau terminal.

Une mise en concurrence supplémentaire pour la filière nationale inutile

L'aménagement d'un nouveau terminal destiné à augmenter les importations d'ammoniac en France n'inciterait pas les industries existantes à produire de l'ammoniac à la mesure de leurs capacités de production. Un nouvel acteur sur le marché de l'ammoniac risquerait également de défavoriser les entreprises productrices, mettant en danger plusieurs centaines d'emploi.

Des « circuits courts » depuis l'Amérique, l'Afrique et le Moyen-Orient

Le nouveau terminal permettrait d'assurer l'approvisionnement d'un certain nombre d'industries de la zone de Fos-sur-Mer par canalisation sur de courtes distances. D'après Elengy, 50% de l'ammoniac importé est destiné à terme à la production d'hydrogène sur la zone de Fos-sur-Mer.

Seulement, **cet ammoniac aura été produit à des milliers, parfois des dizaines de milliers de kilomètres, avant d'être acheminé par navire jusqu'au terminal**. Le projet prévoit donc d'importer 200.000 tonnes d'ammoniac alors même que la France est en capacité de produire 400.000 tonnes d'ammoniac supplémentaires.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 ne peuvent admettre une justification de proximité pour le projet Medhyterra.

Incertitude quant aux conditions de production des énergies renouvelables

L'ammoniac importé sera qualifié de « bas-carbone », l'énergie ayant servi à sa production étant issue d'énergies renouvelables. Seulement, aux Etats-Unis, au Chili, en Namibie comme à Oman², les conditions d'implantations des énergies renouvelables ne tiennent pas toujours compte des impacts sur l'environnement. Les forêts, les zones humides et d'autres types de milieux sont essentiels dans la captation du carbone, et leur destruction favorise le réchauffement climatique. Les milieux naturels pâtissent fortement d'un développement anarchique des installations photovoltaïques, et **aucunes garanties ne peut être apportés que la production de cet ammoniac « bas-carbone » est réellement issu d'une production vertueuse.**

Utilisation de l'hydrogène comme énergie pour la production d'ammoniac

Le schéma de la page 24 semble indiquer que parmi les énergies renouvelables ayant servi à la production d'ammoniac figure l'hydrogène. Si tel est le cas, alors il n'est pas possible de parler d'ammoniac bas-carbone.

Pour produire de l'hydrogène, il a fallu de l'énergie, dont nous n'avons aucune garantie qu'elle soit renouvelable. Si cet hydrogène est ensuite consommé pour la production d'électricité nécessaire à la production d'ammoniac, et non intégré au procédé chimique, alors la perte d'énergie est telle qu'une production d'ammoniac de cet ordre ne peut avoir que des raisons économiques.

2. Un projet à rebours de la stratégie de réindustrialisation française

Agriculture

L'usage principal de l'ammoniac en France demeure la production d'engrais azotés. FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 rappellent que l'usage intensif de ces engrais ont de lourdes conséquences sur la qualité des sols, la biodiversité, les ressources en eau, et in fine, la santé humaine. Ces usages doivent donc diminuer, et l'augmentation des importations d'ammoniac n'irait pas dans ce sens.

L'évolution des différents secteurs utilisant de l'ammoniac doit aller dans le sens de la sobriété, non d'un usage toujours plus massif de produits chimiques.

Hydrogène

Le projet Medhyterra prévoit que 50% des importations réalisées via le nouveau terminal seraient destinées à la production d'hydrogène « vert ». A l'heure actuel, l'usage de l'hydrogène n'est que prédictif, et relativement incertain au regard du nombre de projets en cours et des investissements publics et privés colossaux que sa production et son utilisation vont demander.

La production d'hydrogène pourra se faire à Fos-sur-Mer dans un premier temps par électrolyse, avant toute considération pour une production par craquage dont le coût demeure prohibitif. Le projet Medhyterra ne peut être justifié par un éventuel usage de ce procédé.

² Pays ciblés par le dossier de concertation, page 24

Indépendance énergétique

Pour autant, les industriels du secteur pourraient envisager la production d'hydrogène par craquage en cas de développement d'un site d'importation à proximité. Cela irait pourtant à l'encontre de toute logique d'indépendance énergétique : la France dépendrait alors de pays étrangers, et de la sûreté des voies de transports maritimes pour son approvisionnement.

Le projet Medhyterra va donc à l'encontre des stratégies de réindustrialisation et d'indépendance énergétique de la France et de l'Europe.

La sobriété, grande oubliée du projet

Les usages et niveaux de consommation annoncés dans le dossier de concertation sont issus des données 2023, et tablent sur un maintien voire une augmentation des usages de l'ammoniac en France. Cependant, **FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 rappellent à nouveau que nos usages actuels doivent être remis en question au regard des enjeux de la transition écologique et énergétique.**

Les différents scénarios de l'ADEME³ établissent une diminution de la consommation d'ammoniac en France entre 23% et 54%. Seuls les scénarios « Résilience et ammoniac renouvelable » et « Référence » tiennent compte des enjeux liés à l'environnement et font état d'une logique de sobriété dans la production et les usages de l'ammoniac. Ils sont donc à privilégier.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 recommandent ainsi que l'ensemble du secteur engage une transition en ce sens en reconsidérant les modes et niveaux de production et d'importation, ainsi que les usages de l'ammoniac.

Financement public

La France étant en capacité de produire près de 90% de l'ammoniac nécessaire aux usages actuels, et possédant sur son sol des terminaux aptes à recevoir l'ammoniac bas-carbone de la société Trammo, **il apparaît fort inopportun que de l'argent public, à échelle régionale, nationale et européenne, serve à financer une filière d'importation non nécessaire et défavorisant une production à l'échelle nationale.** Ces fonds pourraient plutôt participer à soutenir les industries de production d'ammoniac déjà établies en France dans leur décarbonation et l'éventuelle reconversion future de leurs sites de production.

3. Enjeux locaux

Transport de la production

Il faut saluer les démarches de connexion au réseau ferroviaire, et de transport par canalisation, moins impactant pour la qualité de l'air et l'environnement pour peu que ces aménagements tiennent compte réellement des enjeux liés aux milieux et à la biodiversité sur la zone de Fos-sur-Mer.

³ ADEME. A. Deswaziere, S. Sourisseau, A. Pillet, C. Borde, S. Padilla 2023. *Plan de Transition Sectoriel de l'industrie de l'ammoniac en France : Rapport de synthèse*

En revanche, le projet implique la circulation de 10 à 15 camions par jour. Sur une zone déjà fortement impactée, ces chiffres demeurent importants. D'autant que le projet Medhyterra ne doit pas être regardé seul, mais comme un ensemble aux côtés des autres projets du secteur comme indiqué plus haut.

Mobilité des salariés

Les nouveaux salariés du projet Medhyterra devront se déplacer jusqu'au site de production depuis divers endroits de la zone, qui peut s'étendre jusqu'à Marseille, Miramas, Arles... Il est essentiel de solliciter d'abord le maillage ferroviaire existant, et que la société Elengy favorise le développement de ce maillage.

Il sera pour cela nécessaire de prêter attention :

- Aux horaires des lignes de trains et de bus au regard des horaires des salariés ;
- A la fréquence des lignes, adaptée à un afflux massif de salariés sur la zone ;
- A la correspondance entre lignes de train et de bus ;

Bien entendu, l'ensemble des autres solutions de mobilités (covoiturage, vélo, marche à pied) sont également à prioriser avant tout autre développement d'une mobilité plus carbonée. L'implantation des projets Medhyterra, CARBON, H2V, GravitHy, DEOS, NeoCarb et Rhône Décarbonation ne doivent en aucun cas devenir un facteur d'accroissement des mobilités carbonées.

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 portent depuis de nombreuses années des propositions pour améliorer la part des transports collectifs dans les déplacements de personnes. Présentées aussi bien lors des débats menés autour des plans stratégiques successifs du GPMM que lors de différentes concertations, elles restent d'actualité.

Pollution de l'air

La qualité de l'air de la zone de Fos fait l'objet d'une attention particulière d'un certain nombre d'acteurs publics, privés et associatifs, en raison d'une grande diversité de sources d'émissions (permanentes et occasionnelles).

Dans la lignée des démarches déjà engagées par le GPMM, le projet Medhyterra devrait favoriser le développement de l'électrification des navires à quais, afin que le déchargement de l'ammoniac ne soit pas synonyme d'émissions polluantes supplémentaires.

Également, la phase éventuelle de rechargement de navires pour le cas de moteur à ammoniac, n'a pas été suffisamment développée par le porteur de projet. **FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 recommandent que l'intensification du trafic maritime dans le secteur soit évaluée en termes de qualité de l'air, des eaux, de bruit, d'impact sur la biodiversité et l'environnement, etc.**

Eau

Le projet Medhyterra pourrait atteindre des consommations d'eau de l'ordre de 50 à 80.000 m³ d'eau potable par an. Au regard des consommations prévues par les autres projets sur la zone de Fos, ces chiffres peuvent paraître anecdotiques.

Mais nous ne pouvons pourtant raisonner seulement par le prisme de Medhyterra, nous avons besoin d'une vision globale : il serait cohérent de raisonner, d'une part, à l'échelle de la zone de Fos-sur-Mer pour envisager toutes les consommations à venir, et ensuite à l'échelle du bassin. S'il existe un plan Rhône, une nouvelle gouvernance de la ressource en eau sur le bassin du Rhône paraît plus que jamais indispensable, par exemple par la création d'un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux du Rhône (SAGE). **Il est primordial qu'Elengy aille plus loin, et engage des réflexions sur une réutilisation de l'eau sur la zone de Fos, en connexion avec les autres projets du site.**

Enfin, il est important de maximiser le choix d'un **raisonnement en circuit fermé** pour une réutilisation de l'eau au sein de l'usine, voire sur la zone de Fos, en connexion avec les autres projets du site.

S'agissant des enjeux liés à l'utilisation de l'eau de mer, nous rappelons que **FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 préconisent que les rejets d'eau de mer en milieu naturel soient réalisés au plus proche des températures du milieu**, afin de ne pas impacter les milieux aquatiques de la zone, déjà trop fortement impactés. De la même façon, **les rejets doivent être débarrassés de toute trace des produits chimiques utilisés** pour éviter la prolifération de micro-organismes dans les tuyaux.

Aménagement et submersion marine

Contrairement aux autres projets comme CARBON, il n'apparaît aucune référence aux solutions de surélévation des infrastructures, en particulier les voies ferrées et les pipelines. **FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 s'interrogent sur les solutions envisagées par Elengy pour lutter contre le phénomène de submersion marine.**

Enjeux sociaux

FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 sont conscients que le projet permet de conserver les emplois du site, sur site. Toutefois, **un projet différent permettrait d'allier préservation de l'emploi, décarbonation, réindustrialisation, et protection de l'environnement.**

Risques

La zone de Fos-sur-Mer est classé SEVESO seuil haut, en raison de la multiplicité des risques industriels, notamment s'agissant des impacts cumulés, et de l'effet domino. **FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 s'interrogent quant à l'ajout de ce type de structure et de molécules sur la zone de Fos-sur-Mer.**

Les fédérations de France Nature Environnement en région Provence-Alpes-Côte d'Azur et dans les Bouches-du-Rhône estiment donc que le projet Medhyterra ne répond pas aux enjeux de la décarbonation, de la réindustrialisation et de l'indépendance énergétique. Plus que cela, le projet s'inscrit dans une logique purement économique, et d'augmentation des usages de produits chimiques, à rebours des enjeux climatiques et de sobriété. Par conséquent, FNE Provence-Alpes-Côte d'Azur et FNE 13 émettent un avis négatif au projet Medhyterra.

Gilles MARCEL
Président de FNE Provence-Alpes-Côte
d'Azur



Richard HARDOUIN
Président de FNE 13

