

BILAN DE LA CONCERTATION

—
Concertation préalable décidée au titre de l'article L 121-17

Projet MEDHYTERRA

Concertation du 14 octobre 2024
au 24 novembre 2024

Garantes désignées par la CNDP:

Corinne Larrue

Ginette Vastel

Rapport remis le 24 décembre 2024



Sommaire

Sommaire	2
Avant-propos	3
Synthèse pour les décideurs et pour le public	3
Les enseignements clefs de la concertation	3
Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes.....	5
Introduction.....	7
Le projet objet de la concertation	7
<i>Une implantation industrielle historique ouverte sur la méditerranée</i>	9
<i>Un rôle stratégique dans la diversification des approvisionnements</i>	9
<i>Le projet de réaménagement du terminal</i>	9
La saisine de la CNDP	11
Garantir le droit à l'information et à la participation	12
Le travail préparatoire des garantes	13
Les résultats de l'étude de contexte	13
L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation	16
Avis sur le déroulement de la concertation.....	18
Le droit à l'information a-t-il été effectif ?	18
Le droit à la participation a-t-il été effectif ?.....	19
Synthèse des arguments exprimés	22
Évolution du projet résultant de la concertation	35
Demande de précisions et recommandations au responsable du projet/ plan/ programme ..	35
Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées	35
Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique	36
Liste des annexes	37

Avant-propos

Le présent bilan est rédigé par les garantes de la concertation préalable. Il est communiqué par les garantes dans sa version finale le 24 décembre 2024 sous format PDF non modifiable au responsable du projet pour publication sans délai par ses soins, sur le site dédié au projet (art. R121-23 du Code de l'Environnement). <https://www.concertation-medhyterra.fr/>

Ce bilan a également été remis à cette même date à la Commission nationale du débat public.

Le responsable du projet publiera de son côté sous deux mois sa réponse à ce bilan ; réponse qui sera transmise à la CNDP par ses soins (R.121-24 CE).

Synthèse pour les décideurs et pour le public

Les enseignements clefs de la concertation

Le projet Medhyterra, porté par la Société Elengy, a pour objet la construction, sur le site de Fos Tonkin, d'un réservoir de 30 000 m³ de stockage d'ammoniac cryogénique en lieu et place d'un réservoir de GNL hors d'utilisation, et démantelé avant l'implantation du nouveau réservoir. Outre le réservoir, seraient aménagés sur le site : des installations de transfert pour charger ou décharger des navires transportant de l'ammoniac, sur la jetée existante ; une canalisation alimentant les sites industriels voisins ; une installation permettant de diluer l'ammoniac avec de l'eau pour préparer une solution d'ammoniacque ; des baies de chargement de wagons et de camions-citernes et une voie de raccordement au Réseau Ferré National.

Dans la zone industrialo portuaire (ZIP) de Fos plusieurs projets de décarbonation ont été engagés dans le cadre notamment l'appel à projet « zones industrielles bas carbone » lancé par France 2030, qui vise une division par deux des émissions de gaz à effet de serre cette prochaine décennie sur la ZIP.

La **concertation** s'est déroulée du 14 octobre au 24 novembre 2024 sur le territoire de quatre communes de la zone industrialo portuaire de Fos-sur-Mer. Elle a comporté deux réunions publiques, un webinaire, une soirée thématique et deux rencontres de proximité permettant d'informer le public et de traiter de l'opportunité et des enjeux environnementaux du projet mais également de sa contribution à la décarbonation de l'industrie. Le dossier de concertation mis à disposition du public était clair et complet, et accompagné d'un dépliant reprenant les essentiels du projet. Un site internet dédié a permis de mettre à disposition l'ensemble des documents de présentation du projet ainsi que les comptes rendus des réunions, et de recueillir les avis et questions du public.

La **participation** a été satisfaisante ; le dispositif retenu pour la concertation a globalement permis de réels échanges d'arguments. Les réponses du maître d'ouvrage ont globalement répondu aux attentes même si certains points méritent d'être précisés. Les deux rencontres de proximité ont permis de recueillir la parole de personnes moins sensibilisées à un dispositif de concertation. Toutefois on notera que, de manière globale durant la concertation, peu de jeunes étaient présents aux réunions ou ont accepté une information lors des rencontres de

proximité, et que les questions ont été posées surtout par la société civile organisée et plus volontiers par des hommes que par des femmes.

L'**opportunité** du projet a été saluée dans le cadre de la concertation, notamment par les milieux industriels (qui voient dans la capacité d'importation d'ammoniac bas carbone un intérêt à disposer d'un levier complémentaire pour assurer la décarbonation de l'industrie tant régionale que nationale). Cependant des arguments mettant en question la contribution du projet à la décarbonation ont également été formulés : l'importation d'ammoniac bas carbone n'étant pour certains pas garantis, d'autant plus que le bilan carbone de l'importation d'ammoniac n'apparaît pas forcément favorable au regard d'une production locale. L'ammoniac bas-carbone est produit à partir d'hydrogène bas carbone, lui-même produit à partir de sources d'électricité renouvelables comme le solaire ou l'éolien. La traçabilité du caractère bas carbone de l'ammoniac a été interrogée par les participants. La réponse du maître d'ouvrage s'appuyant sur la certification est restée questionnée tout au long du débat de même que l'argument du coût de l'énergie et de la disponibilité en foncier avancés pour justifier l'importation au regard d'une production locale.

Ont également été salués la réutilisation de zones déjà anthropisées, ainsi que le maintien des emplois sur le site, et le recours au fret ferroviaire pour la distribution de l'ammoniac.

En matière de **sécurité industrielle**, dans un territoire de tradition industrielle, la présence d'industries semble bénéficier d'une bonne acceptation de la part de plusieurs participants qui se sont exprimés dans ce sens. Toutefois, la population accorde une grande importance au cadre de vie (sécurité et santé des riverains).

Les riverains apparaissent donc en alerte vis-à-vis de la sécurité, et souhaitent que le PPRT soit respecté par ce nouveau projet. Il y a une forte inquiétude sur une possible atteinte des terrains aujourd'hui accessibles par les riverains. En effet, à Fos-sur-Mer l'industrie couvre un périmètre important inaccessible aux riverains, seul 10% reste libre.

En matière **d'impacts environnementaux** plusieurs points de sensibilité sont apparus : ont été principalement questionnés les dispositifs d'épuration des rejets d'ammoniac dans l'atmosphère, tant en marche normale qu'en cas d'accident ; les risques d'odeurs et le bruit émis, mais également les rejets de chlore dans l'eau associés à l'utilisation de l'eau de mer préalablement traitée, la température de l'eau rejetée, les impacts du projet sur la biodiversité terrestre (notamment de la voie ferrée à créer) mais également marine. Concernant la biodiversité et l'eau de mer la réponse apportée par le maître d'ouvrage vis-à-vis de la toxicité de l'ammoniac mériterait d'être complétée.

En matière de **transport**, les enjeux routiers liés au projet sont apparus minimisés par le recours au fret, mais la situation actuelle du trafic routier dans la région étant tellement saturée que la question des enjeux routiers a été posée de manière récurrente. Des questions sur la faisabilité du fret ferroviaire et celle des accidents liés au trafic maritime ont également été évoquées. Au cours de la concertation le ferroviaire s'est révélé être un facteur indispensable du projet. Le maître d'ouvrage a déclaré que sans le ferroviaire le projet ne se ferait pas.

La **dimension économique** du projet a été peu abordée durant la concertation, seuls les emplois ont fait l'objet de quelques questions. La réponse du maître d'ouvrage reste à préciser.

Les principales demandes de précisions et recommandations des garantes

Tableau des demandes de précisions et/ou recommandations

Suite(s) à donner à des interrogations ayant émergé mais n'ayant pas trouvé de réponse

1. Concernant la **traçabilité de l'ammoniac bas-carbone** : il est demandé d'informer plus précisément le public sur le dispositif mis en place pour s'assurer que le produit importé est réellement bas carbone. Et dans le cas où l'ammoniac ne serait pas certifié bas carbone, de préciser le dispositif mis en place par le maître d'ouvrage pour ne pas l'importer.
2. Concernant le **bilan du projet**, il est demandé une évaluation du bilan carbone global du projet et de toutes ses étapes.
3. Concernant la **dimension économique** du projet : il est demandé de préciser s'il y aura 50 emplois en plus de l'activité GNL ou si le projet viendrait seulement assurer la pérennité des emplois si l'activité GNL s'arrête.
4. Concernant la **biodiversité et l'eau de mer** : il est demandé un complément d'information vis-à-vis de la toxicité de l'ammoniac et ses impacts vis-à-vis de la faune et la flore marine y compris lors du transport maritime. Plus généralement, l'impact lié au **transport maritime** devrait être pris en compte dans l'étude d'impact du projet
5. Concernant le **transport routier** de l'ammoniac il est demandé des précisions sur les risques liés à son transport, notamment sur un réseau routier fortement congestionné. En outre, dans le cas du maintien de l'activité GNL il est demandé de présenter le nombre de camions en circulation pour la distribution des deux produits (Ammoniac et GNL).
6. Concernant le **transport routier**, il est demandé aux responsables de la circulation routière de préciser quels aménagements sont prévus pour améliorer la fluidité de la desserte routière de la ZIP, que ce soit en termes d'amélioration de l'infrastructure (RD 268), notamment en prévision de la phase chantier, mais aussi en termes d'amélioration des mobilités alternatives pour les salariés.
7. Concernant le **transport ferroviaire** sont attendues des précisions concernant la capacité d'accueil par le réseau national du fret associé à ce projet, et notamment pour le trafic ferroviaire dans la basse vallée du Rhône.
8. Concernant la **submersion marine**, il est demandé de préciser quelles seront les installations impactées par une élévation à 2,40 m au-dessus du niveau de la mer.
9. Concernant le **marché de l'ammoniac**, sont attendues des précisions sur le marché de l'ammoniac actuel et à venir auquel le projet Medhyterra souhaite répondre.
10. Concernant l'**alimentation des navires en carburant ammoniac** et le soutage des navires il est demandé de préciser les réglementations et mesures de précaution qui seront appliquées.

Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s.

1. Concernant l'**étude de danger**, il est recommandé de la mettre à disposition sur le site de la concertation dès qu'elle sera disponible, et de ne pas attendre l'enquête publique pour ce faire.
2. De même concernant l'**étude d'impact**, il est recommandé de la mettre à disposition sur le site de la concertation dès qu'elle sera disponible, et de ne pas attendre l'enquête publique pour ce faire, ainsi que tout autre document disponible permettant de mieux comprendre le projet au regard des risques qu'il induit et de ses impacts environnementaux y compris en milieu marin liés au trafic maritime.
3. Il est recommandé au maître d'ouvrage (MO) de **donner suite aux engagements** pris lors de la concertation concernant : la double protection du système d'épuration pour éviter les émanations d'ammoniac et la diminution des normes de détection en cas de fuite, l'engagement à ne pas faire ce projet en l'absence de voie ferroviaire.

4 Il est recommandé d'assurer une **information vis-à-vis des acteurs des communes traversées par les voies ferrées** prévues pour le transport d'ammoniac (notamment Miramas, Istres).

5. Enfin il est recommandé que les enseignements tirés par le MO de la concertation sur le projet Medhyterra soient présentés lors d'une **réunion publique organisée dans le cadre de la concertation du projet Rhône décarbonation**, afin de permettre une mise en perspective de ces deux projets.

6. Plus généralement il est recommandé que la concertation continue du projet Medhyterra soit **coordonnée avec le débat territorial à venir**, permettant d'aborder notamment, comme l'a évoqué le Dreal lors de la concertation, les enjeux routiers sous-jacents à l'ensemble des projets de développement industriel de la zone.

Introduction

Le projet objet de la concertation

L'entreprise française Elengy, filiale de GRTgaz, qui gère trois terminaux méthaniers en France, présente un nouveau projet : Medhyterra. C'est un Terminal destiné à l'importation d'ammoniac bas-carbone à Fos-sur-Mer sur son site de Fos Tonkin.

Vecteur d'hydrogène, l'ammoniac bas-carbone importé sur le terminal de Fos Tonkin pourrait contribuer à la transition énergétique, en complément des objectifs nationaux de production d'hydrogène.

Il s'agit d'un projet de réaménagement du terminal de Fos Tonkin qui comprend notamment des installations de réception et de transfert, un réservoir de stockage d'environ 30 000 m³, des baies de chargement de wagons et de camions-citernes et une canalisation alimentant les sites industriels voisins.

- **Responsable du projet et décideurs impliqués**

Filiale de GRTgaz, Elengy est le deuxième opérateur européen de terminaux méthaniers avec deux sites sur la Méditerranée à Fos-sur-Mer (Fos Tonkin et Fos Cavaou) et un site sur la façade atlantique à Montoir-de-Bretagne.

Expert du gaz naturel liquéfié (GNL) et opérateur pionnier de terminaux méthaniers en France, Elengy bénéficie de presque soixante ans d'expérience dans la conception, le développement, l'exploitation et la maintenance de terminaux GNL. Avec plus de 400 collaborateurs, l'entreprise a développé depuis une dizaine d'années de nouveaux services permettant au GNL de contribuer à la décarbonation de la mobilité lourde.

Le projet porté par Elengy ne concerne que le stockage de l'ammoniac bas carbone. En matière d'approvisionnement et de débouchés, Elengy **envisage de s'associer avec l'entreprise Trammo**, leader mondial dans le transport et la commercialisation de matières premières telles que l'ammoniac. Trammo envisage de mettre à profit la présence de voisins industriels pour proposer des **synergies commerciales locales**, certains sites pouvant être approvisionnés directement depuis le site d'Elengy par l'intermédiaire d'une **canalisation**.

Le site Elengy de Fos Tonkin



Vue aérienne du Terminal Fos Tonkin et emprises envisagées - Airbus, 2024

Source : Dossier de concertation p 22

Objectifs du projet selon leur porteur de projet

L'aménagement du site d'Elengy de Fos Tonkin et l'optimisation des infrastructures existantes

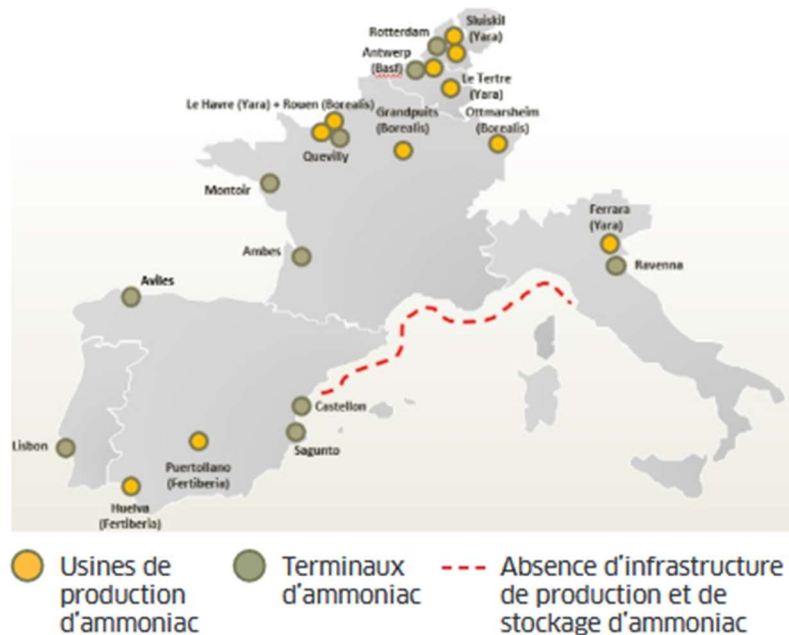
Elengy porte un projet de réaménagement du site de Fos Tonkin en **terminal d'import d'ammoniac bas-carbone**. L'objectif principal du projet consiste à construire un **réservoir d'au moins 30 000 m³ de stockage** d'ammoniac sur le terminal de Fos. Sur la base des infrastructures existantes, **la jetée serait aménagée** pour accueillir des navires transportant de l'ammoniac. Des **baies de chargement** pour les wagons et les camions-citernes permettraient de faciliter l'expédition de l'ammoniac, qui sera également **distribué par canalisation** à des sites industriels voisins. A ce stade de développement du projet, Elengy projette d'accueillir jusqu'à **200 000 tonnes d'ammoniac par an**.

Ce projet répond à un besoin croissant d'ammoniac dans la Région Sud, aujourd'hui dépourvue d'installations dédiées. Plus largement, Elengy a pour ambition de faciliter la décarbonation des industries locales et de contribuer à la production d'engrais décarbonés.

Un positionnement géographique opportun pour alimenter la région Sud en ammoniac

Malgré une forte demande locale, l'ammoniac est aujourd'hui acheminé dans la Région Sud par de **longs trajets routiers et ferroviaires** en raison de l'absence de production et de stockage locaux. Le projet porté par Elengy permettrait de **relocaliser l'offre de distribution**, de **réduire la dépendance** aux longs trajets et ainsi **d'alimenter les industries locales** en circuit plus court qu'actuellement via les ports du nord de l'Europe. L'ammoniac étant un élément clé dans l'objectif de décarbonation industrielle, ce projet contribuerait à la transition énergétique en assurant un approvisionnement plus durable et efficace pour les entreprises de la région.

Production et importation d'ammoniac en Europe



Source : dossier de concertation p21

• **Caractéristiques du projet et alternatives mises au débat**

Le projet comprendrait :

- des **installations de réception et de transfert** permettant d'accueillir des navires qui transportent l'ammoniac bas-carbone ;
- un **réservoir de stockage d'environ 30 000 m³** (soit 18 100 t). L'ammoniac sera sous forme liquide à -33°C ;
- une **unité de conversion d'ammoniac** en ammoniaque (forme aqueuse) ;
- des **baies de chargement de wagons et de camions-citernes** ;
- une **colonne d'épuration** d'urgence et un évènement ;

- des réseaux d'utilités (eau de refroidissement/réchauffage, azote, air, instrument, électricité, réseau incendie, gaz combustible) ;
- une **canalisation** alimentant **les sites industriels voisins**.

Dans le dossier de concertation le porteur de projet aborde les alternatives à son projet.

Le scénario « zéro »

L'absence de réalisation du projet impliquerait l'absence des effets abordés ci-dessus concernant la décarbonation et la production d'hydrogène bas carbone ainsi que la pérennisation de l'activité du site de Fos Tonkin. Ainsi, l'absence de la mise en œuvre du projet freinerait le développement de la filière d'approvisionnement d'ammoniac pour la Région Sud et sur le territoire national.

Les autres sites envisagés

Le terrain d'implantation a été sélectionné car il constitue une situation optimale tant en matière d'infrastructures qu'en matière de connexions, notamment par l'accès maritime que permet la jetée existante. Développer ce projet ailleurs nécessiterait de construire un accès maritime et ne permettrait certainement pas d'être à proximité d'un utilisateur.

Avec ce projet, Elengy propose le réaménagement d'un site voué à devenir obsolète et permet d'éviter la friche industrielle. Elengy n'envisage aujourd'hui pas d'alternative à ce choix.

- **Coût**

À ce stade du projet, **le montant d'investissement global est estimé à un montant entre 120 et 150 millions d'euros**. Les études d'ingénierie à venir permettront d'évaluer plus précisément les montants d'investissement.

- **Contexte du projet**

Une implantation industrielle historique ouverte sur la méditerranée

Inauguré en 1972, le terminal de Fos Tonkin est l'un des trois terminaux méthaniers exploités par Elengy en France. Il constitue une **plateforme multimodale** à l'ouest du bassin méditerranéen sur la Zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, au lieu-dit « Le Tonkin ».

Un rôle stratégique dans la diversification des approvisionnements

En 2022, les tensions géopolitiques et les sanctions économiques liées à la guerre en Ukraine ont provoqué de **fortes pressions** sur les chaînes d'approvisionnement énergétiques.

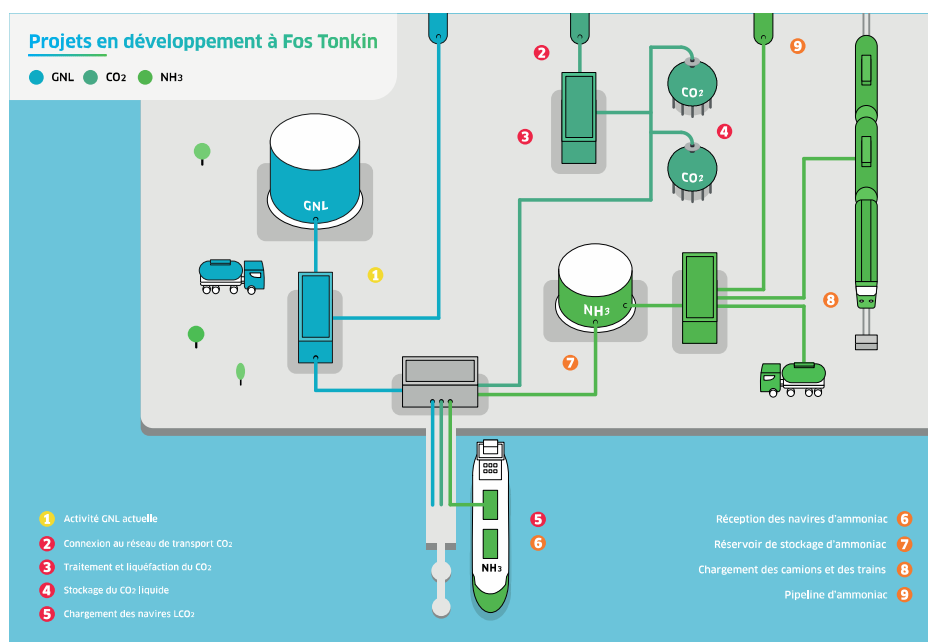
Dans ce contexte, les terminaux d'Elengy, notamment celui de Fos Tonkin, ont joué un rôle stratégique pour la sécurité énergétique de la France.

Fidèle à l'histoire du développement de Fos Tonkin, Elengy souhaite adapter le site aux **évolutions du paysage énergétique** afin de contribuer pleinement à la **décarbonation des industries** de la région et répondre aux impératifs de la transition énergétique.

Le projet de réaménagement du terminal

Selon le maître d'ouvrage le projet de réaménagement d'une partie du terminal de Fos Tonkin en **terminal d'importation d'ammoniac bas-carbone** revêt une importance stratégique dans le contexte actuel de transition énergétique et de décarbonation de l'industrie.

Les projets en développement à Fos Tonkin



En jaune : les aménagements actuels sur le site de Fos Tonkin.

En orange : les aménagements prévus dans le cadre du **projet Medhyterra**.

En rouge : les aménagements prévus dans le cadre du projet de liquéfaction et d'export du CO₂ **Rhône décarbonation**.

Source : Dossier de concertation p 23



D'autres projets devraient s'installer dans la même zone

Le projet MEDHYTERRA s'ajoute aux projets Carbon, H2V Fos, et Gravithy pour lesquels la concertation continue est en cours. Il existe 2 nouveaux projets en concertation en même temps que le projet MEDHYTERRA, il s'agit des projets DEOS et NEOCARB. Puis lors de sa séance du 11 décembre 2024, la CNDP a été saisie par les Préfets des Bouches du Rhône, des Alpes de haute Provence et du Gard pour la mise en place d'un débat territorial annoncé dans la loi industrie verte, ce débat devra certainement avoir lieu durant le premier semestre 2025. Au cours de ces concertations en cours ou passées, plusieurs éléments ont été pointés dont les problèmes liés à la mobilité, la consommation en énergie, le raccordement électrique, la consommation en eau, le développement économique, l'aménagement urbain, la formation des personnels, les impacts sur la santé et l'environnement.

D'autres projets sont annoncés : Rhône décarbonation sera en partie sur le site du Tonkin avec un stockage de CO₂ (cf carte ci-dessous) et Hynframed qui concerne un réseau d'hydrogène allant de Fos-sur-Mer à Manosque.

Le site Elengy de Fos Tonkin



-  Emprise du projet de liquéfaction et d'export de CO₂, **Rhône décarbonation**
-  Emprise du **projet Medhyterra**

Les thèmes communs correspondent à des enjeux à traiter en termes de cumul des effets des projets. Ce sujet bénéficie d'un espace sur le site de la CNDP. [Coordination des concertations Carbon, H2V, GravitHy, DEOS, Medhyterra et Neocarb | CNDP](#)

- **Calendrier du projet et de la mise en service envisagée**

Le calendrier prévisionnel du projet se déploie ainsi :

- **Concertation préalable** : 4^{ème} trimestre 2024
- **Dépôt du permis de construire (PC) et du dossier de demande d'autorisation environnementale (DDAE)*** : 2^{ème} semestre 2025
- **Enquête publique*** : 2^{ème} semestre 2025
- **Obtention du permis de construire et des arrêtés préfectoraux d'autorisation** : 1^{er} trimestre 2026
- **Démarrage du chantier** : 2^{ème} semestre 2026
- **Mise en service** : 2029

Selon le Code de l'environnement, le porteur de projet publie dans un délai de deux mois à compter de la publication du bilan des garanties, sur son site internet, les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour tenir compte des enseignements tirés de la concertation.

La saisine de la CNDP

- **Contexte de la concertation**

La concertation se situe en amont de la décision du MO de poursuivre le projet et de la demande d'autorisation environnementale, celles-ci devant intervenir en 2026. L'étude de dangers préliminaire a permis de définir des cercles de risque de façon très provisoire, dans le but de comprendre les mesures que le porteur de projet doit mettre en place pour limiter autant que possible l'extension des zones concernées par les risques.-Mais on peut dire que toutes les options sont encore ouvertes.

- **Décision d'organiser une concertation**

Par décision, lors de la séance plénière du 3 juillet 2024, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser une concertation préalable selon l'article L.121-17 du code de l'environnement et a désigné Madame Corinne LARRUE et Madame Ginette VASTEL comme garantes de la concertation préalable pour le projet porté par Elengy de réaménagement d'une partie de son terminal méthanier en terminal d'import d'ammoniac bas-carbone, à Fos-Tonkin (13).

Garantir le droit à l'information et à la participation

« Toute personne a le droit, dans les conditions et les limites définies par la loi, d'accéder aux informations relatives à l'environnement détenues par les autorités publiques, et de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement » - Article 7 de la charte de l'environnement.

La Commission nationale du débat public est l'autorité indépendante chargée de garantir le respect du droit individuel à l'information et à la participation sur les projets ou les politiques qui ont un impact sur l'environnement. Il s'agit d'un droit constitutionnel, qui est conféré à chacune et à chacun.

Afin de veiller au respect de ces droits, la CNDP nomme des tiers garant.e.s neutres, qui ont pour rôle de garantir au nom de l'institution la qualité des démarches de concertation mises en œuvre par les porteurs de projet. Les attentes précises pour cette mission ont été formulées dans la lettre de mission du/ de la garant.e qui se trouve en annexe de ce bilan.

- **Le rôle des garant.e.s**

Un.e garant.e est une personne inscrite sur la liste nationale des garant.e.s, neutre et indépendante, nommée par la CNDP pour garantir une concertation, c'est-à-dire pour garantir le droit à l'information et le droit à la participation selon le Code de l'Environnement. L'absence de conflit d'intérêt est un prérequis indispensable à la désignation d'un.e garant.e. Pour chaque nouveau dispositif dans les territoires, la CNDP mandate un.e ou plusieurs garant.e.s pour garantir la qualité du dispositif participatif au nom de l'institution et dans le respect de ses principes ; à savoir l'indépendance vis-à-vis des parties prenantes, la neutralité par rapport au projet, la transparence de l'information, l'argumentation des points de vue, l'égalité de traitement et l'inclusion de tous les publics concernés. Chaque tiers garant.e est lié.e à la CNDP par une lettre de mission rendue publique qui leur présente leur rôle ainsi que les attentes de la CNDP vis-à-vis du responsable du projet. A l'issue de la concertation, les garant.e.s rédigent un bilan qui est transmis aux porteurs de projet, à la CNDP et à tous les acteurs.

Lors de la séance plénière du 3 juillet 2024, la Commission nationale du débat public nous a nommées garantes de la concertation qui s'organise dans le cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement. Notre attention a été attirée sur :

- l'absence d'alternative et l'absence de propositions autres que la présentation d'un seul projet par le maître d'ouvrage, or conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux ;
- les impacts environnementaux de l'activité (extrême toxicité de l'ammoniac et les enjeux liés au transport et au stockage de l'ammoniac) ;
- la question de l'organisation au sein de la plateforme industrielle du Caban Tonkin au regard des synergies de ce projet prévues avec les industriels clients envisagés et pour certains desquels les concertations sous l'égide de la CNDP sont en cours, en préparation ou à venir, voire en concertation continue. Il convient de noter d'ailleurs qu'une concertation préalable est en préparation pour un projet dont l'une des composantes concerne précisément la reconversion d'un autre des terminaux méthanier d'Elengy actuellement désaffecté en terminal d'accueil du CO2 capté puis liquéfié (Projet Rhône Décarbonation) ;
- la coexistence de ce projet avec d'autres projets industriels sur la plateforme et leur interdépendance pose également la question : des impacts environnementaux cumulés ; des enjeux socio-économiques

généraux liés à la création d'emploi et à la formation sur ce territoire d'autant plus que son développement serait concomitant à ceux des projets industriels CARBON, H2V FOS, GRAVITHY, DEOS, HYNFRAMED, RHÔNE DECARBONATION, notamment, envisagés sur la plateforme de Fos-sur-Mer ; des enjeux socio-économiques spécifiques au projet sur les questions liées à la création d'emplois (**1000 emplois seraient créés en phase chantier**) mais surtout liées à la pérennisation des emplois à laquelle le MO s'engage sur ce site en reconversion.

La lettre de mission précise que les garantes devront formuler des préconisations très précises au maître d'ouvrage (MO) quant à la mobilisation des publics. Le périmètre de la concertation devra notamment tenir compte de la multiplicité des projets sur la plateforme de Fos-sur-Mer. Il est demandé de veiller à la coordination de la préparation et de l'organisation de cette concertation avec les concertations concomitantes sur les projets industriels cités plus haut et en particulier ceux, d'une part, de Rhône décarbonation, et d'autre part, du projet d'infrastructures portuaires pour le développement de la filière de l'éolien flottant sur le port de Fos-sur-Mer (Projet DEOS).

Le travail préparatoire des garantes

Les garantes ont mené leur étude de contexte entre mi-juillet et mi-septembre 2024 ; parallèlement, et durant cette même période, le dispositif de concertation et le dossier de concertation ont été discutés régulièrement avec le maître d'ouvrage et son assistance à maîtrise d'ouvrage pour la concertation.

Les résultats de l'étude de contexte

Le préalable à l'étude

Documentation :

- l'étude du dossier de saisine,
- l'étude de différents documents notamment sur l'histoire de la zone industrielle de Fos, sur l'ammoniac et ses usages industriels et les risques associés, et également des documents relatifs aux risques associés au transport et usages de l'ammoniac : accidentologie de l'ammoniac (base ARIA, Rapport INERIS : *Référentiels, normes et guides de bonnes pratiques pour le stockage, le chargement et le déchargement de l'ammoniac*, 2010) ;

Visite et réunions :

- une première réunion avec le maître d'ouvrage (représentants d'Elengy et du cabinet d'assistance en maîtrise d'ouvrage concertation),
- une réunion avec les garants en charge de la concertation de projets voisins (Vincent Delcroix et Philippe Quevremont)
- une réunion avec les garants en charge du projet Rhône décarbonation
- une visite du site

Les entretiens

Des entretiens ont été menés avec les acteurs en charge du développement industriel du territoire et de ses enjeux économiques et technologiques : une représentante du Groupement maritime et industriel de Fos (GMIF,) représentant du Medef, des représentants de l'association PIICTO (Plateforme industrielle et d'innovation du Caban-Tonkin) et du Grand Port Maritime de Marseille. Ces rencontres ont permis de cerner les enjeux du projet en termes de décarbonation de la zone mais aussi de diversification et renouvellement des activités industrielles.

Au titre des services de l'Etat ont eu lieu : une rencontre avec le sous-préfet d'Istres, un entretien avec le service chargé du contrôle des impacts sur l'environnement industriel (Responsable du pôle Seveso de la Dreal).

Un entretien avec le *responsable de l'usine du site de Fos Tonkin* permettant d'appréhender les enjeux de sécurité industrielle et les enjeux liés au personnel.

Des entretiens avec les élus des quatre communes concernées par le périmètre de la concertation ont permis de valider le périmètre géographique de la concertation proposé par le maître d'ouvrage et d'évoquer les problématiques apparaissant importantes à retenir pour le débat autour de ce projet.

Des entretiens avec les associations environnementales agissant sur ce territoire ont permis d'aborder les enjeux environnementaux liés au projet tel que perçus par ces associations et leur position vis-à-vis du projet : FNE Bouches du Rhône, deux représentants de l'association MCTB Golfe de Fos, et un représentant du collectif Sauvons les étangs.

Un entretien avec un représentant des syndicats de dockers a permis d'aborder le ressenti du point de vue des salariés de la zone.

A ces entretiens se sont ajoutées des rencontres avec des organismes assurant des liens entre milieux industriels, administratifs, associatifs et scientifiques. Ont ainsi été rencontrés, le responsable de l'Institut écocitoyen pour la connaissance des pollutions, la déléguée générale du SPPPI (Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles), permettant d'aborder les questions de risques industriels.

En outre un entretien avec *une représentante du Parc régional de Camargue*, nous a permis d'aborder les problématiques associés à la préservation des milieux naturels de la région.

Enfin, un entretien avec un expert des enjeux de la décarbonation, expert de l'Ademe, a permis de mieux saisir les processus de décarbonation de l'industrie.

Les enseignements de cette étude de contexte et les problématiques à retenir pour la concertation

Le projet Medhyterra intéresse principalement les quatre communes Fos-sur-Mer, Martigues, Port de Bouc, Port-Saint-Louis-du-Rhône, également impliquées dans le PPRT Fos ouest. La population de ces communes a été invitée à participer à de nombreuses concertations ces dernières années, liées à l'émergence de nombreux projets industriels sur cette zone. Cela mène à une interrogation quant à la coexistence de ces projets et la multiplication de réunions.

L'entreprise Elengy est installée depuis longtemps sur les deux sites de Fos Tonkin et Fos Cavaou. Elle semble bénéficier d'une confiance des habitants quant à la sécurité des installations et de leurs fonctionnements.

Dans ce territoire de tradition industrielle, la présence d'industries semble bénéficier d'une bonne acceptation de la part de la population. Toutefois, la population accorde une grande importance au cadre de vie (sécurité et santé des riverains) et à la possibilité d'accéder aux espaces non industrialisés voire encore naturels.

Les élus locaux sont globalement en faveur de la réindustrialisation de la ZIP de Fos-sur-Mer, et accueillent les nouvelles implantations industrielles sur la ZIP pour autant qu'elles n'apportent pas de nouvelles nuisances et pollutions, notamment du point de vue de la mobilité et des transports.

Les participants aux réunions de concertations sont surtout les représentants de la société civile organisée, les acteurs industriels et administratifs impliqués dans la ZIP. Les habitants viennent peu et lorsqu'ils sont présents ils n'interviennent peu voire pas.

○ Les transports et la mobilité

D'une manière générale, **l'infrastructure routière de la zone n'est pas adaptée** aux exigences de la réindustrialisation en marche. La RD268 est empruntée par les 40 000 travailleurs de la zone mais aussi par les camions et notamment le transport de marchandises dangereuses. Cette inadaptation a été pointée par plusieurs de nos interlocuteurs

Dans le projet Medhyterra, le transport de l'ammoniac, importé par voie maritime, vers les usagers finaux devrait se faire majoritairement par train ; les associations souhaitent au moins 50% par ce moyen. Il s'agit pour que ce soit possible de remettre en état une voie ferrée sur la zone qui rejoindra le réseau ferré de la SNCF.

Pour le transport maritime, il serait légitime pour l'information des citoyens de connaître l'origine de l'ammoniac et le statut du gaz en termes d'émission de carbone pour sa production et son transport : vert, bleu ou gris.

Néanmoins, que ce soit par la route, la mer ou le train nous sommes face à des risques liés au transport de marchandises dangereuses.

- **Les risques industriels**

Il ressort de l'enquête que les risques liés à l'ammoniac ne sont pas réellement redoutés, mais ne semblent pas réellement connus de nos interlocuteurs.

Sans forcément percevoir l'importance de ces risques, il reste pour nos interlocuteurs qu'Elengy devra montrer que son projet est compatible avec le PPRT existant, et décrire les barrières de sécurité mises en place pour la maîtrise des risques.

Lors de la séance consacrée aux risques sera présentée notamment la manière dont le projet Medhyterra s'insère dans le PPRT et jusqu'à quel point les mesures de sécurité mises en place n'induisent pas de risques supplémentaires, ni de nouvelles contraintes sur les espaces environnants.

- **Le chantier**

Parmi les thèmes qui émergent des rencontres réalisées, celui du chantier de déconstruction et de construction associé à la réalisation du projet a été évoqué plusieurs fois : la question de la temporalité et des modalités du démantèlement des bacs existants apparaît comme une préoccupation.

- **L'opportunité du projet**

L'ammoniac (NH₃) est le deuxième composé chimique le plus employé dans le monde, après l'acide sulfurique. (1). Cette molécule-clé, présentant des applications majeures dans le secteur de l'agriculture, et a également la capacité d'être un vecteur énergétique (utilisé directement ou sous forme d'hydrogène). L'ammoniac sous forme liquide peut également servir de carburant pouvant se substituer au gaz de pétrole liquéfié d'origine fossile.

- **Emploi**

Sur le plan des emplois, le projet pérennisera les emplois actuels dédiés à l'importation du GNL dont la pérennité est actuellement questionnée. Dans ce cas, une formation des salariés concernés sera mise en place. Dans l'hypothèse où l'activité GNL perdure, de nouveaux postes seront alors à créer.

- **Les impacts sur l'environnement**

Les impacts du projet sur l'environnement ont été abordés par les interlocuteurs relevant plusieurs points d'attention.

Tout d'abord, si l'implantation du projet sur un site déjà anthropisé a été saluée, une inquiétude demeure sur les conséquences du projet sur les espaces encore naturels de Fos, ou tout au moins non réservés à l'industrie. La faible quantité d'espaces non réservés à l'industrie ou à l'urbanisation à Fos a été relevée par plusieurs interlocuteurs, et l'importance de la préservation des accès aux espaces « naturels » de la commune a été pointée, ainsi que la question de l'impact du projet au regard de la consommation de l'eau dans une région qui connaît des tensions sur ce point ; enfin l'impact sur la biodiversité marine associée au trafic maritime, qui peut perturber des écosystèmes aujourd'hui préservés a été évoqué.

- **Les attentes des acteurs du territoire au regard du projet**

Ainsi en résumé, aux dires des acteurs rencontrés, la population riveraine du projet ne semble pas vouloir développer une opposition de principe au projet. Elle sera toutefois attentive au maintien de son cadre de vie, à sa sécurité et sa santé. Les habitants veulent garder une possibilité d'accéder aux espaces de nature libres. A Fos, il reste moins de 10% du territoire libre. Le projet ne devra pas, pour des raisons notamment de sécurité, diminuer cette zone déjà restreinte.

¹ Nicolas Louis 23 octobre 2023 [Un nouveau procédé pour fabriquer de l'ammoniac avec peu d'énergie | Techniques de l'Ingénieur](#)

Pour ce qui concerne les risques, il est attendu que ceux-ci ne soient pas augmentés, même s'il est reconnu que le risque 0 n'existe pas. Il est attendu du maître d'ouvrage qu'il démontre la compatibilité du projet avec le PPRT existant, et qu'il décrive les mesures de maîtrise des risques mises en place.

L'élaboration du dispositif de concertation : périmètre, calendrier, modalités d'information, de mobilisation et de participation

Pour ce qui concerne le **périmètre géographique de la concertation, les quatre communes proposées par le MO apparaissent adaptées** du fait notamment que ce périmètre correspond au périmètre du PPRT. Toutefois une attention spécifique à porter aux communes d'Istres et de Miramas a été évoquée, liées à la présence de la gare de triage et des voies de chemins de fer que pourraient emprunter les wagons d'ammoniac. Si une inclusion dans la concertation à venir n'a pas été réclamée, un effort d'information vis-à-vis des acteurs de ces communes a été évoqué.

Pour ce qui concerne les **modalités de concertation**, plusieurs éléments peuvent être mis en exergue :

- d'une part le constat d'une faible participation des habitants lors des concertations préalables passées, conduisant à proposer des rencontres de proximité, une **accessibilité des rencontres à distance et en présentiel**, et un nombre de réunions limité le plus possible coordonné avec les concertations organisées pour les autres projets ;
- d'autre part la mobilisation d'acteurs locaux comme PIICTO, la DREAL, et des experts thématiques extra territoriaux capables **de présenter, de façon simple, l'opportunité ainsi que les conséquences économiques et environnementales du projet** ;
- les acteurs seront attentifs à la qualité des informations et à la prise au sérieux de la concertation ; l'expression des riverains devra être prise en compte.

Une attention devra être portée sur :

- la qualité des informations sur les risques industriels afin de la rendre accessible à tout un chacun,
- une évaluation des impacts environnementaux sur le cadre de vie et l'accès aux espaces de nature de la zone,
- une mise en perspective du projet au regard de la décarbonation de la ZIP via une expertise diversifiée (Ademe, RAC, PIICTO) ...

Le **dossier de concertation** a été élaboré par le Maître d'ouvrage (MO) et son Assistance à maîtrise d'ouvrage pour la concertation (AMO), parallèlement au déroulé de l'étude de contexte des garantes. Son contenu a fait l'objet de trois allers retours avec les garantes. Les remarques des garantes portaient sur la forme et l'intelligibilité, plus qu'en général sur le fond, même si certains points nécessitaient des clarifications et des approfondissements. Les préconisations des garantes ont été dans l'ensemble retenues dans les versions successives du dossier de concertation.

Les préconisations concernant les contenus à donner à voir et questionner lors de la concertation, issues de l'étude de contexte (cf ci-dessus) ont été dans l'ensemble retenues.

- **Le dispositif de concertation**

Le calendrier : par rapport au calendrier initialement prévu dans le dossier de saisine, les garantes ont demandé le décalage de la concertation à la fin septembre, au lieu du 15/9/2024 initialement prévu. Les 6 semaines retenues pour la réalisation de cette concertation sont apparues suffisantes et adaptées au calendrier des autres concertations à venir.

Le périmètre : le périmètre de la concertation prévue par le MO apparaît approprié. Toutefois, un effort d'information vis-à-vis des acteurs des communes traversées par les voies ferrées prévues pour le transport d'ammoniac (notamment Miramas, Istres) serait à prévoir.

- **Les recommandations des garantes concernant les modalités d'information, de mobilisation et de participation**

Les modalités d'information proposées par le MO nous ont paru suffisantes : elles reposent sur les éléments suivants :

- Un point presse : le 24/9 permettant d'informer en amont du lancement de la concertation.
- Une annonce de la concertation le 30/9/2024 par voie d'affichage dans les quatre mairies du périmètre de la concertation, par voie dématérialisée sur le site internet de la concertation (www.concertationmedhyterra.fr) ; et par des encarts presse dans deux journaux locaux : la Provence (édition Martigues/Istres), la Marseillaise.
- La mise à disposition sur le site internet de la concertation (www.concertationmedhyterra.fr) : de la présentation du site et du résumé du projet (onglet 1) ; de la présentation des grandes lignes, des enjeux du projet et du porteur du projet (onglet 2) ; du dossier de concertation et l'avis réglementaire d'annonce de la concertation disponibles au téléchargement ;
- La diffusion d'un dépliant d'information présentant les modalités de la concertation et invitant le public à y participer par boitage dans les boîtes aux lettres des quatre communes du périmètre de la concertation.

En outre, il a été prévu l'envoi d'un kit de communication aux quatre communes du périmètre de la concertation ainsi qu'aux établissements scolaire et/ou d'enseignement supérieur situés dans le périmètre de la concertation. Le kit contiendra : article pour les bulletins municipaux, panneau Pocket, article pour les réseaux sociaux, etc.

Enfin un Affichage « grand public » (A3) dans les commerces, les lieux publics et autour du site du projet pour informer les habitants des modalités de la concertation

Les propositions du MO sont apparues satisfaisantes. Néanmoins des ajustements de lieux, de calendrier et d'accessibilité ont été demandés.

La réunion publique d'ouverture le mardi 15 octobre 2024, à 18h, à la Maison de la Mer et du Sport; les garantes ont insisté pour que cette réunion puisse être suivie à distance, avec possibilité de poser des questions pour les personnes non présentes, afin de faciliter l'accessibilité de la concertation.

Un webinaire thématique le mercredi 30 octobre 2024, à 18h. L'idée pour les garantes est que cette séance permette un débat sur la décarbonation et ses solutions avec l'ensemble des acteurs de la zone concernés afin d'approcher la stratégie territoriale et son inscription dans la stratégie nationale. Le statut des différentes solutions proposées et leur contribution pour atteindre les objectifs fixés pour contrer le réchauffement climatique pourrait y être abordée.

Une soirée thématique le mardi 5 novembre 2024 à la Maison de la Mer et du Sport organisée sous forme de tables rondes avec des experts des trois thématiques retenues : sécurité industrielle, transports, impacts environnementaux. Il était initialement prévu une après-midi avec visite de site, qui s'est avérée impossible pour des raisons de sécurité (application du plan Vigipirate).

La réunion publique de synthèse le lundi 18 novembre 2024, à 18h à la Maison de la Mer et du Sport à Fos-sur-Mer. Ici encore, les garantes ont insisté pour que cette réunion puisse être suivie à distance, avec possibilité de poser des questions pour les personnes non présentes, afin de faciliter l'accessibilité de la concertation.

Deux rencontres de proximité ont eu lieu sur des marchés Port de Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

La prise en compte des recommandations par le responsable du projet

Globalement le MO a tenu compte des recommandations des garantes. Une remarque pourtant : les garantes avaient proposé d'organiser une réunion à destination d'un public jeune, qui n'a pas été retenue par le MO.

Le dispositif de concertation :

255 affiches distribuées dans les commerces de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Martigues ;

2 encarts presse réglementaires publiés dans La Marseillaise et La Provence, en amont de la concertation.

3 réunions publiques et une séance d'ateliers

2 autres rencontres publiques, débats mobiles sur des marchés

1 site Internet de la concertation www.concertationmedhyterra.fr

Avis sur le déroulement de la concertation

La CNDP garantit deux droits complémentaires pour l'ensemble des citoyen.ne.s, le droit d'accéder aux informations et le droit de participer aux décisions, pour tous les projets, plans et programmes qui ont un impact significatif sur l'environnement. En France, ces droits sont constitutionnels, il s'impose à tous les responsables de projet, sans restriction. En d'autres termes, les porteurs de projet ne choisissent pas librement de permettre, ou non, la participation du public ; au contraire, ils sont tenus par la loi de permettre aux publics d'exercer leurs droits.

Le droit à l'information a-t-il été effectif ?

Le dispositif de concertation tel que discuté avec les garantes et prévu au début de la concertation a été globalement respecté.

La concertation préalable a été annoncée 15 jours avant son ouverture :

- sur le site internet de la concertation ;
- dans la presse locale par la parution des avis légaux dans La Provence et La Marseillaise ;
- par affichage de l'avis légal dans les mairies des quatre communes du périmètre de la concertation : Fos-sur-Mer, Martigues, Port-de-Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône.

En complément de cette annonce réglementaire, une affiche informant des dates et des lieux des temps de concertation a été diffusée dans les communes du périmètre de la concertation (255 affiches distribuées dans les commerces de Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Port-de-Bouc et Martigues). Par ailleurs, les quatre mairies du périmètre de concertation ont exposé deux kakemonos présentant le projet et la concertation et les mairies de Fos-sur-Mer, Port de Bouc et Port-Saint-Louis-du-Rhône ont relayé l'information sur leur site internet ou leur journal municipal. Un dépliant d'information a été distribué dans les boîtes aux lettres des habitants des communes du périmètre de la concertation. En outre, un kit de communication a été diffusé à trois lycées de la zone (à Martigues, Port-de-Bouc et Istres) afin qu'il puisse être diffusé en interne aux élèves.

Au lancement de la concertation le dossier de concertation et sa synthèse accompagnés des supports de communication (affiches, dépliants) ainsi que des registres papier ont été envoyés aux quatre mairies du périmètre de la concertation.

En outre, en amont de l'ouverture de la concertation, une conférence de presse a été organisée le 24 septembre 2024 à la Maison de la Mer et du Sport de Fos-sur-Mer à laquelle ont participé des journalistes de 5 journaux locaux ou thématiques (La Marseillaise, FOSSA FM, L'Usine Nouvelle, Le Journal des Entreprises et La Tribune). 11 articles ont été publiés permettant de relayer l'information sur le projet et la concertation.

A noter également que le porteur de projet a présenté son projet dans le cadre du Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI) le 25/9 où des représentants d'association et d'industriels ont pu prendre connaissance du projet et poser des questions. En outre, en amont de la concertation, le maître d'ouvrage a présenté son projet aux principales associations de la zone ainsi qu'aux maires concernés.

Ainsi, on peut dire que le droit à l'information a été respecté : la diffusion de l'information tant sur le projet que sur le dispositif de concertation a été importante et a mobilisé de multiples canaux. La consultation du site ainsi que la présence, bien que variable, aux réunions publiques et à la soirée thématique atteste de la diffusion de l'information sur le territoire. Enfin, une attention a été portée par les garantes sur l'accessibilité de l'information dans le dossier de concertation, ce qui a été salué, même si des compléments d'information ont été demandés durant la concertation.

La mise en place d'un site de coordination des concertations menés sur les projets de la ZIP a été évoquée lors de chacune des réunions publiques, et un lien de renvoi à ce site était disponible sur le site de la concertation.

Quelques faiblesses à relever toutefois. Tout d'abord il a été remarqué, par plusieurs habitants, la distribution tardive dans leurs boîtes aux lettres, des dépliants d'information sur le projet et la concertation, certains l'ayant reçu après la réunion publique d'ouverture de la concertation. On notera également que l'attention portée aux scolaires de la zone (par l'envoi du dépliant d'information dans trois établissements scolaires) n'a pas conduit à une participation particulière de la part de ces établissements ni des élèves, absents des réunions ou du site. Ce qui n'exclue cependant pas leur prise d'information en tant que visiteurs du site internet de manière anonyme. Pour mémoire les garantes avaient conseillé une réunion spécifique avec les jeunes qui n'a pas été retenue par le maître d'ouvrage. Enfin, il a été déploré par plusieurs interlocuteurs le retard de la mise en ligne des comptes rendus des réunions, tout au moins pour les premières réunions : « *entre la réunion webinaire et aujourd'hui, il n'y a pas eu de compte-rendu de réunion, donc personne ne peut rattraper le train de la semaine dernière* ». On notera en réponse que le Maître d'ouvrage s'est engagé à une mise en ligne plus rapide des comptes rendus ce qui a été tenu pour la fin de la période de concertation.

Le droit à la participation a-t-il été effectif ?

Numériquement, la participation a été progressive ; on note peu de contributions sur le site internet au début de la période, peu de questions lors des deux premières réunions publiques, mais une accélération notable vers la fin de la période tant sur le site internet que lors des rencontres.

Ainsi la réunion publique d'ouverture a rassemblé une soixantaine de participants (et 4 à distance), et a été consacrée principalement à une présentation du projet par les maîtres d'ouvrage. En introduction la parole a été donnée pour un accueil institutionnel (mairie de Fos-sur-Mer, représentant de l'Etat) et pour la présentation des garantes et de leur rôle.

Ces présentations ont été suivies d'un temps d'échange d'une trentaine de minutes, qui a donné lieu à des demandes de compléments d'information sur différents aspects du projet de la part de représentants d'association environnementale et syndicale.

La seconde réunion publique a eu lieu sous forme de webinaire, qui visait à mobiliser un public plus large que le public local car il abordait la question de la décarbonation de l'industrie en général et la contribution du projet Medhyterra à ce processus. Le webinaire a débuté par un rappel des caractéristiques du projet et la présentation d'experts sur les processus de décarbonation dans le monde, en France et plus précisément dans la Zone industrialo-portuaire de Fos. La participation a été moindre (24 personnes) et a donné lieu à plusieurs critiques de la part des participants notamment lors du temps d'échanges car seuls les experts, maître d'ouvrage et garantes étaient visibles sur les écrans : les personnes qui prenaient la parole pour poser des questions restaient non visibles tant pour les participants au webinaire que pour eux-mêmes. Ce dispositif a été décrié, lors du webinaire mais également lors des réunions suivantes :

La critique a porté tant sur la modalité même du webinaire : « *Je trouve que de but en blanc d'enlever les concertations dans les salles de Fos, pour moi c'est exagéré* », que sur le choix fait de ne pas mettre en visibilité les personnes qui posaient des questions : « *Je trouve que c'est une concertation mal menée. Mal menée dans le sens qu'on ne voit pas les personnes qui sont à l'écoute, on ne voit pas les personnes qui discutent. Là, je viens d'apprendre à 24 personnes, ce n'est vraiment pas une solution pour faire de la concertation ces webinaires* ».

Pour autant certains participants ont néanmoins apprécié ce format webinaire : « *ce format a aussi ceci de bon, qu'il permet de s'exprimer sans que d'aucun ne monopolise la parole.* »

Nonobstant ces critiques on peut considérer que le droit à la participation a été respecté car le dispositif a comporté plusieurs moments permettant aux participants d'échanger avec les maîtres d'ouvrage et les experts, de poser leurs questions et d'obtenir des réponses. Cela est particulièrement vrai pour la soirée thématique du 5 novembre organisée en 3 tables rondes tournantes autour de trois sujets identifiés en concertation avec les garantes : la sécurité industrielle, les transports et les impacts du projet sur l'environnement. Le format de cette réunion, qui a rassemblé une trentaine de personnes, a réellement permis des échanges entre les participants et le maître d'ouvrage mais aussi avec les représentants des services de l'Etat concernés (Dreal). De même la réunion de clôture qui a rassemblé

68 participants et 8 en ligne a donné lieu à de nombreux échanges entre les participants et le Maître d'ouvrage.

Il nous semble ainsi que le dispositif retenu pour la concertation a globalement permis de réels échanges d'arguments et que le maître d'ouvrage a sincèrement et généralement clairement répondu aux questions ou observations. En outre les deux rencontres de proximité ont permis de recueillir la parole de personnes moins sensibilisées à un dispositif de concertation. Toutefois on notera que, de manière globale durant la concertation, peu de jeunes étaient présents aux réunions ou ont accepté une information lors des rencontres de proximité, et que les questions ont été posées plus volontiers par des hommes que par des femmes.

A noter que plusieurs participants ont regretté que la concertation ne porte pas sur le projet Rhône décarbonation dont le réservoir de stockage sera localisé à côté du réservoir d'ammoniac projeté. On reviendra sur ce point dans le cadre de la synthèse des arguments échangés.

Quelques chiffres clefs de la concertation :

231 nombre global de participant.e.s aux rencontres

494 connexions uniques au site internet

15 contributions : 7 questions écrites / 8 avis écrits

Pas de cahiers d'acteurs

Pour finir on notera que d'une manière générale, le caractère volontaire de la concertation a été apprécié des participants, qui ont bien compris que le dispositif n'était pas obligatoire. *« Je crois qu'on ne peut que vous féliciter d'avoir volontairement choisi le dispositif de concertation piloté par la CNDP. Vous n'étiez pas obligé de le faire. C'est un point important dans la démocratie, dans la construction de votre projet ».*

Pour autant, les remarques recueillies lors des rencontres de proximité laissent pointer une certaine lassitude vis-à-vis des processus de concertation : *« Pas la peine d'organiser des réunions publiques, je suis en overdose ! Ils ont toujours réponse à tout »*, voire une interrogation quant à son utilité : *« Le projet se fera s'il est déjà décidé, je ne crois pas à la concertation, on a bien vu comment ça s'est passé avec la concertation de l'incinérateur des déchets de Marseille ».*



Réunion d'ouverture 15 octobre



Marché de Port-Saint-Louis-du-Rhône 16 octobre



Atelier de la soirée thématique du 5 novembre



Réunion de clôture 18 novembre

Synthèse des arguments exprimés

Quant à l'opportunité du projet Medhyterra

Dans le cadre des différentes réunions de concertation, à plusieurs reprises la question de l'opportunité du projet s'est posée. Elle a été discutée à travers différentes dimensions et notamment la décarbonation et l'importation. A Fos-sur-Mer il y a une accumulation de projets industriels dans un même espace qui pose question : « *Pourquoi pas ailleurs et qui profite de la richesse créée par cette activité économique ?* ». Cette réflexion dépasse Medhyterra mais anime certains riverains.

Les personnes favorables au projet ont exprimé leur soutien car il « *répond à des besoins actuels d'un certain nombre d'industriels* » et à des besoins à venir, mais aussi parce que le projet s'installe sur un terrain déjà utilisé par une activité industrielle et qu'il permet, a minima, de pérenniser des emplois.

Toutefois certains se sont interrogés sur l'effectivité de la décarbonation annoncée dans le cadre de ce projet « *Est-ce que c'est vraiment un projet de décarbonation ? C'est un projet, pour moi, d'importation* ». En effet, au-delà du projet lui-même, les riverains s'intéressent à la décarbonation dans sa globalité. Beaucoup d'interventions ont concerné la réalité de la notion bas carbone et comment un projet participe réellement à la décarbonation.

« Nous n'avons pas d'opposition particulière à votre projet qui nous semble un bon projet. Seulement, le diable se cache souvent dans les détails et aux détails nous sommes très attentifs. Est-ce que c'est vraiment un projet de décarbonation ? »

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

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

« Il est intéressant en termes d'importation d'une molécule fabriquée ailleurs. C'est un projet industriel, un projet économique, mais pas vraiment un projet de décarbonation. »

Des propos sont venus questionner un marché qui ne se laisse pas appréhender facilement.

« Pourquoi il n'y a jamais eu d'importation sur Fos ? Est-ce que c'est un manque de stockage ou c'est parce qu'il n'y a pas de demande, ce n'est pas le marché qui est organisé comme ça ou qu'on comprend bien ? Et puis surtout, en quoi vous pouvez dire que c'est un projet de décarbonisation alors »

« Mais en tout cas, qu'on ait une petite idée, qu'on sache bien, effectivement, si on est là pour répondre à des besoins actuels ou si, effectivement, on est là, par rapport aux quantités en question, pour répondre à des besoins futurs. »

Le maître d'ouvrage a rappelé les besoins en ammoniac bas carbone : l'ammoniac est une molécule de synthèse très utilisée dans le secteur de l'agriculture mais pourrait aussi intervenir dans la politique de décarbonation avec l'hydrogène. La consommation devrait augmenter avec les nouveaux usages en tant que transporteur d'hydrogène et en tant que potentiel carburant maritime. L'importation d'ammoniac bas carbone viendrait donc permettre de remplacer l'utilisation actuellement d'ammoniac gris.

Cette position a été confortée par l'expert en décarbonation mobilisé lors du webinaire. « *L'hydrogène qu'on fait exprès, c'est pour moitié pour raffiner les produits pétroliers et pour moitié pour faire de l'ammoniac qui va servir principalement de 70% à 80% pour faire des engrais azotés et le reste pour faire des explosifs, pour faire des produits industriels réfrigérants, des nettoyeurs, etc.* »

Intérêt du projet pour la ZIP

Selon, certains acteurs de la ZIP, le terminal ammoniac a été positionné avec l'enjeu d'importer de l'hydrogène sous forme d'ammoniac bas-carbone pour être au plus près des utilisateurs. Aujourd'hui en effet l'approvisionnement fait appel à de longs trajets routiers.

« On a positionné entre autres le terminal NH3 avec donc cet enjeu d'importer de l'hydrogène bas-carbone pour servir les intérêts de la zone industrielle portuaire. ».

Les acteurs industriels de la ZIP qui ont aussi pointé *« l'importance cruciale du projet Medhyterra dans le contexte actuel de transition énergétique et de la profonde transformation industrielle de la zone de Fos et de la région ».*

Pour les acteurs industriels de la zone, *« en fournissant de l'ammoniac bas-carbone au territoire, le projet Medhyterra aura un impact sur la décarbonation des industries déjà présentes, tout en favorisant l'implantation de nouveaux projets industriels ».*

« Un projet comme Medhyterra pour nous s'avèrerait être assez stratégique pour la décarbonation de la zone industrialo-portuaire dans son ensemble, de Fos jusqu'à Gardanne-Meyreuil et bien évidemment au-delà avec des consommateurs d'hydrogène qui sont, de plus en plus on va dire, friands de cette molécule pour leur trajectoire de décarbonation »

Les questions se posent aussi sur l'importation plutôt que la production sur place.

La stratégie actuelle, en France, pour la décarbonation met en avant l'hydrogène et de nombreux projets sont prévus sur l'hexagone. Durant les réunions le sujet a été abordé à savoir pourquoi importer si la production d'hydrogène sur place est possible.

Pour l'ammoniac, l'argument qui revient le plus pour ceux qui sont fortement en faveur du projet c'est que la demande est si forte que la production locale d'ammoniac bas-carbone seule ne sera pas suffisante pour remplacer les usages de l'ammoniac gris.

« Mais vous nous dites bien que l'ammoniac vient d'Amérique latine, qu'il vient d'Afrique et que le coût serait trop cher en France. »

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

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

« Quand on regarde sur votre brochure, on voit que les principaux exportateurs sont l'Arabie saoudite, la Russie, les Etats-Unis qui, permettez-moi de le dire, ne sont quand même pas particulièrement réputés pour le bas-carbone. »

Question par rapport à la sobriété

La sobriété n'a pas été abordée dans le cadre du projet mais des participants aux réunions ont posé la question :

« 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 »

Selon le maître d'ouvrage, pour assurer la décarbonation, on se doit d'activer les différents leviers simultanément. C'est ce qui en fait toute la complexité. A ce titre il évoque la sobriété.

« Un, c'est l'efficacité énergétique et avant ça, certains pourraient nous dire même que c'est la sobriété d'une certaine manière. Mais pour ce qui est de notre registre des industriels, c'est l'efficacité énergétique. »

Des questions sur les alternatives au projet

La question des alternatives au projet a été posée *« Quelles sont les alternatives à la décarbonation via l'ammoniac pour le site de Fos ? »* ; Cette question dépasse le projet Medhyterra et renvoie à l'ensemble des leviers de décarbonation explicités lors du webinaire : *« nous devons nous appuyer sur toute une série de leviers, parmi lesquels l'efficacité énergétique bien évidemment, l'électrification des procédés, (...), la substitution de certains intrants ou les travaux sur des intrants décarbonés, notamment sur*

l'hydrogène, et puis de la capture de carbone, donc du captage de CO2 sur la partie incompressible, non adaptable par d'autres technologies, et pour en faire soit de nouvelles molécules, à travers ce qu'on appelle des projets de CCU, donc carbone capture et utilisation, ou de CCS, carbone capture et stockage géologique. »

Coût global du projet par rapport à l'intérêt de l'importation

Le coût de l'énergie est une variable importante en fonction de ses usages et conduit à se poser la question de l'importation.

« Si on a un différentiel de prix dans l'électricité, on justifie assez facilement d'importer de l'ammoniac par rapport au prix de l'ammoniac chez nous. Si on veut importer de l'ammoniac pour faire de l'hydrogène, au prix de base de l'hydrogène, on ajoute la transformation en ammoniac avec les pertes afférentes, puis la retransformation en hydrogène. Et là, le différentiel de prix avec l'hydrogène produit localement est beaucoup moins évident ».

Le maître d'ouvrage justifie l'importation pour des raisons de coût de l'énergie.

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

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

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

Le lien du projet par rapport aux risques géopolitiques

Les participants se sont interrogés sur le lien de ce projet avec les risques géopolitiques : *« Ce projet, incluant le produit hydrogène, a-t-il été pensé en termes de sécurité et résistance face aux risques géopolitiques accrus ? »*

Le maître d'ouvrage explique : *« Notre terminal ne sera pas lié à une source d'approvisionnement unique. De la même façon que le GNL. Finalement, aujourd'hui, on ne sera pas lié à une source. Au contraire, notre terminal permet une diversification des approvisionnements. On l'a vu aujourd'hui avec l'ammoniac en provenance de Russie et la guerre en Ukraine. Il y a eu des ruptures d'approvisionnement en ammoniac qui ont pu mettre en péril certains équilibres et provoquer des crises alimentaires, in fine par pipe, on est relié à un point de production. Et avec un terminal, au contraire, si une source venait à tomber, on peut faire appel à une autre source. »*

Comment Medhyterra s'insère dans la réindustrialisation ?

Le projet Medhyterra qui consiste à importer de l'ammoniac semble aller à l'encontre des stratégies de réindustrialisation selon une partie des participants.

« 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. »

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

Le maître d'ouvrage a rappelé l'importance de la diversification du mix énergétique. Medhyterra devrait prendre sa place dans la diversification du mix énergétique en substitution d'énergies fossiles, notamment du charbon et du pétrole.

Opportunité de financement public

La question posée par les participants est de pouvoir faire la différence entre vrai projet de décarbonation pouvant être soutenu et des projets d'opportunité, car il y a des aides possibles.

« Il apparaît fort inopportun que de l'argent public, à l'échelle régionale, nationale et européenne, serve à financer une filière d'importation non nécessaire et défavorisant une production à l'échelle nationale ».

Dans le dossier de concertation on trouve les justificatifs de financement. *« Elengy prévoit de financer le projet Medhyterra en fonds propres et par des sources de financements externes (fonds privés). Un financement partiel des phases d'études via le fond SYRIUS ZIBaC de l'ADEME et un financement des coûts de réalisation via des subventions européennes dans le cadre du règlement européen STEP (Plateforme "Technologies stratégiques pour l'Europe") sont à l'étude. »*

Comment assurer la traçabilité

L'ammoniac bas-carbone sera produit à partir d'hydrogène bas carbone, lui-même produit à partir de sources d'électricité renouvelables comme le solaire ou l'éolien. La traçabilité du caractère bas carbone de l'ammoniac a été interrogée par les participants.

« Comment les promoteurs du projet comptent-ils s'assurer du caractère bas-carbone de l'ammoniac qu'ils vont importer ? Parce qu'il va venir de plusieurs endroits »

Ce qui est apporté comme réponse c'est la certification de l'hydrogène, argument qui est cependant resté questionné par les riverains.

« Comment garantir le traçage de l'origine des livraisons d'ammoniac bas carbone en provenance d'autres pays et continents, alors que l'expérience des certificats verts dans l'électricité montrent la limite de la traçabilité au sein de l'union européenne ? »

« Les milieux naturels pâtissent fortement d'un développement anarchique des installations photovoltaïques, et aucune garantie ne peut être apportée que la production de cet ammoniac « bas-carbone » est réellement issue d'une production vertueuse. »

Selon le maître d'ouvrage l'ammoniac bas-carbone sera certifié. Il répondra aux exigences de la réglementation européenne. L'hydrogène bas-carbone est défini. Il y a des seuils de kilos de CO2 par kilos d'hydrogène à respecter. Ce sera la même chose pour l'ammoniac. Et des organismes de certification seront là pour tamponner, finalement, que cet ammoniac est bien bas-carbone au sens de la réglementation européenne et française.

Sur la sécurité industrielle

Le stockage de l'ammoniac introduit une nouvelle molécule sur la zone industrielle. Selon le MO il s'agit d'une molécule ancienne dont les risques ont été déjà étudiés.

Des précisions ont été demandées concernant les caractéristiques de l'ammoniac, que le MO a apporté : la température d'auto-inflammation de l'ammoniac est de 650°C, ce qui est élevé, bien plus que le GNL (600°C).

Mais même si certains s'expriment à ce sujet, l'ensemble des riverains connaissent-ils vraiment tous les risques liés à l'ammoniac ? *« L'ammoniac est un produit dangereux. L'ammoniac est un produit légal. Ça, il faut toujours se le garder en mémoire. »*

Même si Elengy a su développer selon plusieurs participants un climat de confiance, certains riverains se posent des questions. Elengy déploie en effet l'activité GNL depuis plus de 50 ans et leur savoir-faire a été reconnu de manière récurrente par certains participants. Pour autant certains riverains sont très soucieux de leur santé et de leur environnement et restent vigilants sur ces deux éléments.

Une crainte vis-à-vis de l'ammoniac

La crainte vis-à-vis de l'ammoniac s'exprime à travers le danger auquel est exposé le personnel d'Elengy et celui des entreprises voisines et les riverains...

« Le personnel actuel du site sera-t-il chargé de la manipulation de l'ammoniac sur le futur terminal ?

« Quels équipements de protection seront utilisés par le personnel »

« Le personnel en proximité et des entreprises qui sont à côté sont aussi en danger. Et les gens qui circulent sur la voie » « Le personnel des entreprises voisines du site sera-t-il formé aux risques associés à la nouvelle activité ? »

« Nous avons noté que plusieurs formations sont envisagées par ELENGY : Formation sur la sécurité chimique, formation aux équipements, formation aux procédures d'urgence, formation sur la manipulation et stockage, formation sur la maintenance des équipements. Ces mesures nous paraissent indispensables pour garantir la sécurité des employés et le bon fonctionnement du terminal »

Beaucoup de questions se sont aussi posées sur les risques et la dangerosité de l'ammoniac qui apparaît connue de certains participants.

« L'ammoniac est très dangereux j'ai failli mourir à cause de l'ammoniac. 30000m3 c'est énorme ! »

« Quel est le seuil de mortalité de l'ammoniac ? », « Trente minutes d'exposition à l'ammoniac avec une concentration de 1 600 parties par million peuvent être mortelles »

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

« Quelles mesures sont prévues pour limiter les fuites » « Est-ce que les installations prévues seront bien adaptées aux risques futurs ? »

Parfois, la crainte déjà ressentie par les riverains de la zone peut conduire à un rejet du projet.

« On vit avec la trouille d'un incident ; aussi je dis fermement non à votre intention d'implanter un réservoir d'ammoniac ».

Le maître d'ouvrage reconnaît que l'ammoniac est un produit dangereux mais rappelle qu'il existe des mesures de sécurité.

Ainsi, durant la concertation le maître d'ouvrage a eu l'occasion de présenter les barrières qui seront mises en place pour assurer la sécurité des riverains et des employés et notamment : *« Le réservoir d'ammoniac prévu bénéficiera d'une triple enceinte pour contenir les fuites et éviter l'impact des agressions externes (comme l'impact de projectile). C'est un exemple, finalement, de meilleure technologie disponible que l'on veut implémenter, justement, pour minimiser au maximum les risques à la source ».*

En outre, il précise qu'Elengy a mis en place une organisation dédiée à la prévention des risques. Les parkings actuels du terminal sont situés près de la sortie, de sorte que les véhicules ne pénètrent pas dans la zone des procédés. La zone dédiée aux activités liées à l'ammoniac serait conçue pour se trouver à l'opposé des points d'entrée et de stationnement des employés. Les installations projetées prendront en compte la mise en place des meilleures techniques disponibles. Des vannes d'isolement qui se fermeront automatiquement sur détection d'ammoniac seront mises en place pour limiter les quantités relâchées.

Les incidences du projet Medhyterra sur le PPRT

Le projet Medhyterra intègrerait des mesures visant à limiter les impacts sur l'environnement et le cadre de vie des riverains et à réduire les risques. Concernant le PPRT le nouveau projet doit être compatible avec le PPRT existant moyennant si besoin de nouvelles servitudes d'utilité publique inconnues à ce stade. Il y a une forte demande pour que le risque induit par le projet ne sorte pas du site d'Elengy. Il y a une forte inquiétude sur une possible atteinte des terrains aujourd'hui accessibles par les riverains.

En effet, à Fos-sur-Mer l'industrie couvre un périmètre important inaccessible aux riverains, seul 10% reste libre.

« Pour ce qui est du stockage et distribution du produit : Le stockage de l'ammoniac relève d'une classification seveso seuil haut prenant le relais du stockage GNL... une activité qui ne réduit ainsi pas les risques environnementaux et pour le vivant. »

« Quid des impacts et des accidents sur le cadre de vie des riverains ? »

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

« Sur le périmètre du risque technologique. Nous souhaitons que le risque technologique induit par cette nouvelle installation soit circonscrit à l'intérieur du périmètre de la propriété d'Elengy et ne déborde pas à l'extérieur. »

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

En réponse le maître d'ouvrage a rappelé que l'étude de danger n'est pas encore disponible pour connaître les cercles dans lesquels va s'insérer le projet.

- **Une répartition des responsabilités entre Elengy et Trammo**

Avec le projet Medhyterra comme avec le GNL il y a une responsabilité partagée entre l'industriel qui stocke l'ammoniac et celui qui transporte et distribue la molécule. Les riverains posent la question.

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

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

En réponse, le maître d'ouvrage a précisé qu'en cas d'incident, Elengy qui manipule les molécules d'ammoniac, devra en assumer les conséquences sur le terminal. Lorsque le produit est en dehors du terminal la responsabilité d'Elengy ne s'exerce plus.

Les impacts du projet sur l'environnement et la santé

Les impacts sur l'environnement et la santé ont été une thématique évoquée dans toutes les réunions organisées dans le cadre de la concertation, et la question de la santé l'a été plus particulièrement lors des rencontres de proximité.

Un constat émis par plusieurs personnes rencontrées est que **« Fos est un territoire sacrifié en terme pollution »**, qu'il y a **« trop d'industries polluantes ici »**, que **« des gens prennent des risques pour avoir du boulot »** ce qui induit des inquiétudes relatives à l'impact sur l'environnement des activités industrielles : **« À chaque fois qu'une industrie s'installe ça rajoute de la pollution, ça fait peur »**. Ce constat va même jusqu'à lancer un cri d'alerte : **« Arrêtez de nous demander la permission de nous tuer à petit feu à plus ou moins longue échéance. Alerte pour nos poumons nos oreilles et notre moral »**. On note également le constat d'une recrudescence de cancers dans la zone, qui a été avancée par plusieurs des personnes rencontrées.

De même des remarques et questions ont également porté **sur la pollution émise actuellement** par l'usine d'Elengy à Tonkin et Cavaou en lien avec les opérations de torchage du GNL. **« Notre association se bat depuis 8, 9 ans, justement, au sujet de vos torches »** conduisant à demander à Elengy **« de mettre en place un procédé permettant de reliquifier ses gaz revenus à l'état gazeux afin d'éviter leurs rejets, ce que Elengy ne fait pas à Fos-sur-Mer »**.

Le maître d'ouvrage, en réponse à cette demande, a fait part des travaux déjà réalisés sur Cavaou. *« les torches sont des organes de sécurité on y est particulièrement attentifs et on fait en sorte de le réduire, ce torchage. On l'a fait à Cavaou, lors d'un arrêt l'année dernière, en fin d'année 2023, où on a réussi à recomprimer une partie de notre gaz naturel qui s'évapore, en fait, c'est une matière un peu vivante qui s'évapore, et à les mettre sur le réseau au cours d'un arrêt on y travaille en permanence, c'est quelque chose qu'on a à l'esprit. Et le sujet dont vous parliez, qui est le fait de pouvoir recomprimer les gaz d'évaporation, ça fait bien partie de ce qu'on a en tête pour les 4 années qui viennent ça fait bien partie de notre demande à la commission de régulation de l'énergie de pouvoir développer un projet de zéro « send-out » à Cavaou ».*

Pour ce qui concerne les rejets à venir, des inquiétudes ont émergées et tous les milieux susceptibles d'être impactés sont cités.

Des questions ainsi ont porté de manière récurrente sur **les rejets d'ammoniac dans l'air**. Il a été demandé des précisions sur les moyens mis en place pour éviter les rejets, apportées par le MO à l'oral : *« en fonctionnement normal, l'ammoniac gazeux est traité par un « laveur » (système d'absorption) qui dilue l'ammoniac en solution, permettant ainsi de le récupérer et de le réutiliser dans le procédé ».* Ces explications ont conduit par la suite à la formulation d'une autre demande concernant la révision à la baisse des normes de rejets que le projet envisage de respecter : *« ce système d'épuration qui prévoit de se mettre en fonctionnement pour une valeur inférieure à 20 particules par million. Il se trouve que l'être humain est capable de déceler de l'ammoniac à partir de 1 ppm, couramment entre 4 et 5. Les insectes et les animaux, beaucoup plus précisément que ça. Il sera donc nécessaire de réduire les seuils de détection de fuite à des valeurs < 5 ppm. ».*

En réponse, le maître d'ouvrage prend en compte cette demande disant que cela *« fera partie du dossier administratif que nous déposerons courant d'année prochaine, dans lequel il y aura l'étude de dangers. On prend votre remarque, votre souhait d'avoir une double protection sur les émanations. Effectivement, est-ce que le 20 ppm ou pas suffit ? »*

Ainsi pour les participants, sur la base du constat que *« l'ammoniac est une base irritante pour la peau et les voies respiratoires, qu'il présente une toxicité avérée et qu'il est très volatil »*, il apparaît *« nécessaire que soient mis en œuvre un ou des procédés de re-liquéfaction afin de supprimer tout risque d'émanation »*. Mais si certains sont convaincus *« que Medhyterra prend les bonnes mesures pour réduire considérablement les risques de fuites d'ammoniac, pour protéger à la fois les travailleurs et l'environnement »* ; pour autant **le système est jugé incomplet** : certains vont jusqu'à refuser un quelconque rejet dans l'atmosphère et proposent un renforcement des systèmes épurateurs *« Mais vous prévoyez quand même de le relâcher à l'atmosphère en cas de défaillance de ce système d'épuration. Et ce système d'épuration, comme tout système, peut arriver un jour à être en panne. Il nous semble absolument nécessaire d'éviter le rejet à l'atmosphère. Nous souhaitons un doublement de votre système, ou quelque chose qui prévoit ce cas de figure. »*

Plus précisément, des craintes ont été émises quant aux **« torchages » et à leur occurrence**. En effet pour certains participants, *« si le système d'épuration ELENGY-Medhyterra prévoit de reliquéfier les gaz avant évaporation dans l'atmosphère et en cas d'urgence d'utiliser l'organe de sécurité qu'est la torche », ce schéma « semble incomplet car la torche ne doit être utilisée que lors d'incident. Or lorsque l'épurateur doit être maintenu ou remplacé, ce n'est pas un incident mais tout simplement une opération planifiée ; il nous paraît anormal d'utiliser la torche dans les cas de maintenance. C'est pourquoi nous insistons pour qu'il y ait redondance de cet équipement pour pallier ces situations d'entretien et obtenir un projet de zéro « send-out ».*

En réponse à ces demandes le MO a annoncé que ces éléments seront précisés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, en lien avec l'autorité compétente. Le maître d'ouvrage a confirmé que le projet comprend bien une torchère, mais que *« celle-ci ne serait utilisée qu'à de rares occasions, pour réguler la pression des installations ou pour des raisons de sécurité. Cette torchère permettrait de détruire les vapeurs par combustion »* afin *« d'éviter la dispersion de vapeurs toxiques dans l'atmosphère »*.

« Nous prenons en compte. La torche, encore une fois, vient si le système d'épuration est en dysfonctionnement. On a déjà ce deuxième niveau de redondance. L'ammoniac serait brûlé si le système d'épuration venait à tomber en panne. On a déjà finalement une double protection dans le design qui est prévu aujourd'hui. »

En lien avec les rejets dans l'air on note une **préoccupation pour les odeurs potentiellement liées à la manipulation de l'ammoniac** (« Y aura-t-il des odeurs liées à l'ammoniac, et comment seront-elles gérées ? »), mais également vis-à-vis de celles déjà perceptibles sur la zone : « des fois il y a des trucs dans l'air et ça pue. » En réponse le Maître d'ouvrage a précisé d'une part que le terminal « aura les meilleures technologies disponibles pour réduire tout risque à la source, tout dégagement d'ammoniac » et d'autre part qu'une étude « odeur » sera menée en 2025 et enfin que l'objectif du maître d'ouvrage « est de s'assurer qu'il n'y ait pas d'odeur ».

Par ailleurs, une crainte a été évoquée concernant le **bruit émis par le terminal et sa propagation** sur la ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône et surtout sur la ville de Fos-sur-Mer. « La ville de Fos, elle se prend les nuisances sonores qui viennent de l'ouest, de l'est, et de la base 125 aussi, plus la circulation. » A cet égard le MO a fait état d'études « bruit » qui seront menées en 2025 lors de la préparation du dossier d'autorisation environnementale. Il a pu néanmoins préciser que « l'installation en elle-même, le terminal en lui-même, ne générera pas plus de bruit que l'activité GNL existante. »

Pour ce qui concerne l'**impact sur les milieux aquatiques** plusieurs thématiques ont été abordées.

Les questions ont porté sur **les rejets chlore dans l'eau**, associés au processus de réchauffement de l'ammoniac. En effet comme précisé par le MO, « L'eau de mer est utilisée pour réchauffer l'ammoniac, qui arrive sur le terminal à l'état liquide, à -33°C. Il doit être réchauffé à environ 5°C pour être chargé dans les wagons ou camions-citernes. ». Cette utilisation conduit à la chloration de l'eau de mer utilisée afin d'éviter la prolifération de micro-organismes dans les tuyaux, in fine rejeté dans le milieu naturel. Or si pour certains « le procédé industriel » paraît « respectueux au niveau de la qualité des eaux en matière de rejets » pour d'autres cela pose problème : « les rejets doivent être débarrassés de toute trace des produits chimiques utilisés pour éviter la prolifération de micro-organismes dans les tuyaux ».

A cet égard le MO a fait état d'une innovation en cours de test sur le site de Cavaou, recourant à des biopolymères pour limiter la prolifération de ces micro-organismes. Toutefois, le maître d'ouvrage a fait état de « quelques déconvenues fin 2023 » en train d'être traitées « pour pouvoir faire fonctionner l'installation correctement sur toute l'année 2025 et faire un véritable bilan de cette utilisation des biopolymères ». Aussi il n'est pas en mesure de dire aujourd'hui si ce dispositif pourra être mobilisé pour le réservoir d'ammoniac.

Outre les rejets de chlore des questions ont été posées concernant la **température de l'eau rejetée en mer** et ses potentiels impacts. Certains préconisant « 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. ». Le maître d'ouvrage en réponse a indiqué que « les études d'impact veilleront à ce que les gradients de température respectent les normes environnementales pour minimiser les effets sur la biodiversité marine ».

Pour ce qui concerne le **milieu marin**, les **impacts en cas de déversement en mer** ont été questionnés. « L'ammoniac forme également de l'hydroxyde d'ammonium au contact de l'eau, ce qui peut être corrosif. Un rejet accidentel d'ammoniac pose donc des problèmes très différents de ceux causés par une marée noire. L'ammoniac se dissout facilement dans l'eau de mer, rendant inefficace les fuites et le matériel de confinement utilisés pour contenir la marée noire. ». A cet égard le maître d'ouvrage a reconnu qu'en « cas de déversement, l'ammoniac se dissoudra rapidement dans l'eau. Cependant, il reste toxique pour l'environnement, impactant potentiellement la faune et la flore ».

Concernant la **consommation de ressource en eau**, l'importance de la consommation projetée par le projet a été soulignée conduisant un participant à demander si « des alternatives sont envisagées pour limiter le recours à l'eau potable ? », tandis qu'un autre propose à Elengy « d'engager des réflexions sur une réutilisation de l'eau sur la zone de Fos, en connexion avec les autres projets du site », précisant « qu'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 ». A noter

qu'au cours des échanges, le maître d'ouvrage a précisé que d'autres options, comme la désalinisation de l'eau de mer et l'utilisation du réseau d'eau industrielle locale, sont en cours d'étude. « *Ces solutions permettraient de réduire la pression sur la ressource en eau potable, particulièrement en période de sécheresse* ».

Pour ce qui concerne **le sol**, beaucoup de participants ont salué la réutilisation d'un espace déjà industrialisé : « *L'intégration du projet au sein d'un site existant avec remplacement d'un bac inutilisé, le projet étant lui-même situé dans le périmètre de la ZIP de Fos dédiée aux activités industrielles, correspond à une gestion maîtrisée de l'espace* » permettant d'optimiser les infrastructures existantes mais aussi d'épargner les zones de biodiversité.

Pour autant, la question de l'étanchéité du sol a été posée (« *les sols du site seront-ils étanches ?* »), le maître d'ouvrage précisant alors que « *les sols des zones à risque, notamment les sols des baies de chargement seront étanches* ».

Les impacts du projet sur la biodiversité autour du site ont été questionnés notamment lors de la soirée thématique « *Quels impacts aura le projet sur la biodiversité autour du site ?* ». Dans ce cadre le maître d'ouvrage a précisé qu'« *un inventaire faune-flore a été mené pour identifier les espèces protégées et les habitats sensibles, autour du site, et le long du tracé ferroviaire. Des mesures d'évitement, de réduction et de compensation seront mises en place pour limiter les impacts, notamment pour les zones humides et les marais situés à proximité.* ». Il a précisé également que ces études seront mises à disposition du public lors de l'enquête publique.

Plus précisément, le maître d'ouvrage a indiqué que « *ces études faune-flore ont effectivement mis en exergue tout un tas d'enjeux environnementaux, des plantes protégées, des habitats sensibles et autres. Nous prendrons évidemment en compte toutes ces études, encore une fois au moment du dossier d'autorisation. Nous appliquerons la démarche éviter, réduire, compenser. Le seul impact à l'extérieur du terminal de notre projet c'est justement ce tracé ferroviaire sur a priori à peu près 1 km.* »

Au regard de la biodiversité, l'implantation de la voie ferrée a été particulièrement pointée, car localisée en zone humide. Certaines associations environnementales, s'étant déjà positionnées sur « *le non bien fondé de faire un terminal multimodal à cet endroit-là* », et font remarquer dans le cadre de la concertation Medhyterra « *que la Zone Fos/Tonkin est un secteur particulièrement fragile et que la voie ferrée doit éviter la zone des marais du Tonkin* ». En réponse le maître d'ouvrage a précisé que plusieurs tracés étaient à l'étude pour relier le terminal au réseau ferré, notamment avec le Grand-Port de Marseille qui est propriétaire des parcelles. Il a précisé, que « *la parcelle au nord, effectivement, comporte des zones humides et donc nos tracés à l'étude cherchent à minimiser les impacts sur l'environnement.* ». Cependant, la nécessité d'une nouvelle ligne ferroviaire est questionnée et des préconisations énoncées : « *Il existe à proximité du site une ancienne voie ferrée qui mériterait d'être restaurée et prolongée afin de limiter les coûts et préserver l'artificialisation des sols* ».

Toujours concernant la biodiversité, une question concernant la connaissance des **effets de l'ammoniac sur l'eau de mer et la biodiversité marine** a conduit le maître d'ouvrage à préciser que ces effets étaient fonction de la concentration de l'ammoniac dans l'eau : s'il y a une concentration très forte, en cas d'accident, par exemple, « *il y aura un effet local important. Ça stérilise tout localement. Après, ça se dilue* ».

Enfin, la question de la **prise en compte des effets cumulés** sur l'environnement du projet avec les autres installations industrielles a été abordée (« *Comment le projet prend-il en compte les effets cumulés sur l'environnement avec les autres installations industrielles ?* ») conduisant le maître d'ouvrage à préciser qu'une évaluation des effets cumulés des activités industrielles dans la région, notamment en ce qui concerne la qualité de l'air, l'utilisation des ressources en eau et les infrastructures partagées serait réalisée en lien avec les autorités afin de les « *gérer correctement* ». Une demande a été formulée afin 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.* ». Plus précisément, pour ce qui concerne les consommations en eau ; il est proposé 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.* »

Enfin, sur **les impacts environnementaux globaux** plusieurs remarques et demandes ont été émises. D'une part des précisions ont été demandées sur le bilan carbone du projet et plus précisément sur la manière dont « *le transport par bateau, train et camion serait-il optimisé pour minimiser l'empreinte carbone ?* ». En réponse le maître d'ouvrage a avancé que le recours privilégié au rail permettait de minimiser l'empreinte carbone liée au transport routier pour la distribution de l'ammoniac. Il a aussi annoncé que son partenaire pour le négoce maritime, la société avec Trammo « *a récemment annoncé la commande de navires alimentés en carburant ammoniac.* ». Toutefois, cette perspective d'alimentation des navires en combustible ammoniac (bas carbone ou pas) a quant à elle conduit à des remarques :

- « *la phase éventuelle de rechargement de navires pour le cas de moteur à ammoniac, n'a pas été suffisamment développé par le porteur de projet* »
- En outre, il a été suggéré dans une contribution de « *favoriser le développement de l'électrification des navires à quais, afin que le déchargement de l'ammoniac ne soit pas synonyme d'émissions polluantes* ».

Enfin, plus ponctuellement, des échanges ont porté sur les canalisations prévues dans le projet : « *Vous dites des canalisations vers des sites très proches. Est-ce que les sites très proches sont à l'intérieur de la ZIP ou à l'extérieur de la ZIP ?* ». La localisation au sein de la zone industrialo-portuaire a été confirmée.

De même la prise en compte de la submersion marine par une surélévation du sol de 2.4 m a été interrogée. Le maître d'ouvrage a confirmé que cette côte a été intégrée pour le design du projet, mais que des études en cours permettront de préciser les zones et les types de remblais nécessaires. Plus généralement des précisions sont attendues « *sur les solutions envisagées par Elengy pour lutter contre le phénomène de submersion marine* ».

Les enjeux relatifs aux transports

En matière de mobilité plusieurs thématiques ont été abordées, ici encore de manière récurrente dans quasiment toutes les rencontres. Ces contributions écrites et orales ont porté d'une part sur l'impact du projet sur la circulation routière, dans une région où les encombrements sont d'ores et déjà décriés, mais également sur les autres modes mobilisés : les navires pour l'importation de l'ammoniac et le rail pour sa distribution, tant pour en préciser les modalités qu'en questionner la pertinence.

1. Les enjeux routiers

Concernant les enjeux routiers ceux-ci ont été pointés comme particulièrement préoccupants : « *comment vont circuler tous les camions ? Comment vont circuler tous les ouvriers ? Comment vont partir les ouvriers aux heures de pointe ? Comment ça va faire ? Il y a une départementale aujourd'hui qui est toujours départementale, accidentogène à n'en plus pouvoir.* »

C'est pourquoi la thématique transport avait été identifiée comme l'une des thématiques particulièrement à travailler dans le cadre de la concertation notamment lors de la soirée thématique du 5 novembre. A noter que la quantité de camions mobilisés estimée pour la distribution de l'ammoniac a bien été précisée par le maître d'ouvrage dans son dossier de concertation.

La préoccupation au regard de cet enjeux routier est surtout **associée à la situation actuelle et de celle projetée avec l'arrivée des autres projets** de la zone ayant fait dernièrement l'objet d'une concertation. Cette question apparaissant très ancienne : « *ça fait 70 ans qu'on attend* ». Le nombre de camion induit par le projet Medhyterra apparaît réduit aux yeux des participants du fait du recours au rail : « *Le mode de distribution par camion-citerne à raison de 10/15 par jour, correspond à notre souhait de limiter au maximum les transports routiers tant que les infrastructures routières n'auront pas été adaptées et modernisées. Nous voyons par ces propositions, vraisemblablement un moindre impact routier si le développement du maritime et du ferroviaire sont privilégiés comme le prévoit le projet* ». Pour autant la situation actuelle du transport routier rend cette nouvelle circulation problématique : « *le*

projet implique la circulation de 10 à 15 camions par jour. Sur une zone déjà fortement impactée, ces chiffres demeurent importants ».

En outre, cet apport supplémentaire a fait l'objet d'une demande d'intégration dans le plan de circulation routière de la zone : « *Pouvez-vous étudier l'intégration de 10 à 15 camions dans le plan de circulation global de la ZIP* » Or selon le maître d'ouvrage un tel plan n'est pas élaboré sur cette zone.

Des demandes précises ont été émises envers les acteurs de la circulation routière : « *Nous insistons essentiellement auprès de l'Etat et du Département, pour obtenir le doublement de la CD 268 et la desserte de la ZIP afin de fluidifier le trafic. Ces aspects transport routier doivent être considérés à la fois en période de construction de la plateforme et ensuite en période d'exploitation.* »

En outre des solutions sont également proposées : « *Peut-on favoriser le transport des camions de nuit ?* » ; ou encore il est proposé de demander aux porteurs de projets de contribuer au financement du contournement autoroutier.

Une question reste en suspens car les informations données par le maître d'ouvrage semblent contradictoires : en effet lors de la réunion d'ouverture, le MO a mentionné une incertitude sur la pérennisation de l'activité GNL du site du Tonkin qui pourrait donc perdurer. De l'autre, lorsque la question du transport a été évoquée, le MO a annoncé que les camions d'ammoniac viendraient se substituer aux camions transportant du GNL. Une précision sur ce point est donc attendue : les 10 à 15 camions par jour viendront-ils se substituer aux camions transportant du GNL si l'activité GNL perdure ?

Par ailleurs la question de la **sécurité du transport routier d'ammoniac** a également été abordée. « *Quel est le risque sur la route du transport de l'ammoniac notamment sur un réseau routier fortement congestionné* ». A cette question, le maître d'ouvrage a avancé que « *l'ammoniac n'est pas un nouveau produit. On transporte depuis très longtemps sur la route et par le train. Son transport est encadré* » ; Rappelant par ailleurs que « *Le transport de l'ammoniac est soumis à l'accord relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, (accord ADR : Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) et (que) les accidents sont rares* ». Les éléments quant aux types de risques associés au transport d'ammoniac restent à préciser. Dans ce cadre la question des conditions météorologiques de la circulation a été évoquée : « *Comment sont gérés les risques liés au transport en cas d'inondation et autres catastrophes naturelles ?* » conduisant le maître d'ouvrage à préciser que « *les risques sont pris en compte dans les études de danger, avec suspension possible des transports en cas de vigilance pour éviter des incidents dus à des conditions extrêmes* ».

A noter qu'une attention particulière est demandée pour la phase chantier : « *Les travaux de la plateforme vont entraîner un trafic de camions qui n'a pas encore été chiffré, ceci va rajouter un trafic supplémentaire à l'existant en apportant un lot additif de véhicules alors que les aménagements de la CD 268 n'ont toujours pas évolués.* »

Enfin, des préconisations pour le développement des mobilités alternatives pour les salariés sont énoncées : « *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.* »

A noter que lors de la soirée thématique, le représentant de la Dreal a renvoyé au débat territorial à venir la discussion de ces enjeux routiers.

2. Les enjeux ferroviaires

Le recours au rail tel que présenté dans le projet a été salué comme un point positif du projet. « *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 comptent réellement des enjeux liés aux milieux et à la biodiversité sur la zone de Fos-sur-Mer.* »

Pour sécuriser ce recours, certains souhaitent « attirer l'attention des aménageurs sur la nécessité d'étudier dans les plus brefs délais le raccordement au réseau ferré national (RFN) ainsi que le doublement de la voie ferrée desservant la ZIP », proposant même que « l'ensemble de ce tracé ferroviaire devrait être ouvert à l'utilisation des autres industriels qui souhaiteraient reporter leurs trafics routiers vers le rail. »

Pour autant ce recours est interrogé en termes de capacité du réseau ferré national à intégrer cette nouvelle demande « reste à savoir si le ferroviaire suivra dans la vallée du Rhône et au départ de Miramas pour des fréquences supérieures », certains considérant même que « depuis 20 ans, même presque 30, le fret ferroviaire en France, c'est une calamité. »

Ces constats et interrogations faisant redouter des conséquences en termes de report sur le trafic routier : « Si cette ligne de chemin de fer ne se fait pas, est-ce que vous allez mettre plus de camions sur la route ? » A cet égard le maître d'ouvrage a énoncé une position très ferme lors de la réunion de clôture : « si le raccordement ferroviaire du terminal ne pouvait pas se faire, le projet ne pourrait pas se faire. »

Enfin des craintes concernant la capacité d'implantation de la voie ferrée ont été émises : « il suffit qu'il y ait une plante protégée et ça ne se fera pas ».

3. Les enjeux liés au trafic maritime

Enfin concernant le trafic maritime, si le nombre de bateaux est apparu pour certains comme peu important, ce type de trafic a suscité des questions quant à leur sécurité. « Les navires utilisés sont-ils spécialement conçus pour le transport de l'ammoniac ? ». Les précisions apportées sur ce point sont qu'il s'agit de « bateaux réfrigérés à double coque », et que le transport d'ammoniac est déjà largement réalisé via la voie maritime aujourd'hui : « 10 % de la production mondiale totale qui est transportée par mer ».

Des questions ont également émergé sur les accidents sur les routes maritimes. Le maître d'ouvrage comme les experts mobilisés lors du webinaire ont fait état d'une absence d'accidents liée au transport d'ammoniac « Je n'ai pas entendu parler d'accidents d'ampleur, récents sur le transport maritime. Je n'ai pas entendu parler d'accidents mais ça ne veut pas dire qu'il n'y aura jamais un accident », constat étant fait que dans ce cas, « c'est plus un impact sur l'environnement qu'un impact dangereux sur la santé humaine qui est en jeu ».

Un dernier point concernant le trafic maritime a porté sur le carburant utilisé par les bateaux : « Les bateaux de Trammo qui accosteront seront-ils mus par diesel ammoniac ? ». En réponse, si le constat est fait par le maître d'ouvrage qu'actuellement les bateaux tournent plutôt au fioul maritime, il précise que « Trammo a commandé déjà des bateaux qui pourront tourner à l'ammoniac qu'ils transportent. ». Toutefois cette question de la mobilisation de l'ammoniac comme carburant est réellement questionnée du point de vue de la sécurité : « Les prescriptions opérationnelles et de sécurité applicables aux transporteurs d'ammoniac manipulant de l'ammoniac en tant que cargaison sont bien établies. Il n'existe pas de telles directives pour utiliser l'ammoniac comme combustible marin » ; le contributeur concluant qu' « il est nécessaire d'examiner simultanément les réponses sécuritaires harmonisées pour le soutage de l'ammoniac ». En réponse, le maître d'ouvrage a précisé que « l'utilisation de l'ammoniac comme carburant pour le transport maritime reste pour l'instant marginale et dépendra du développement de son potentiel dans ce domaine » ; et que dans cette perspective, « le projet Medhyterra prévoit la possibilité de recharger en ammoniac des navires de soutage qui seront eux-mêmes capables d'alimenter les navires propulsés à l'ammoniac » mais que « ce sujet, bien qu'intéressant, n'est pas au cœur du projet Medhyterra ».

Les enjeux liés à l'emploi

La question de savoir combien d'emploi vont être créés a été posée plusieurs fois. Le porteur de projet indique qu'en termes d'emploi le projet Medhyterra devrait fournir comme l'activité GNL une cinquantaine d'emplois. L'inconnu est de savoir s'il y aura 50 emplois en plus de l'activité GNL ou si le

projet viendrait assurer la pérennité des emplois si l'activité GNL s'arrête : la réponse à cette question n'est pas très claire.

« J'ai bien entendu que c'est une activité supplémentaire à l'activité existante. »

« Ce projet un atout pour le développement et le maintien de l'emploi de notre zone Industrialoportuaire et pour l'économie de notre Région »

« sont conscients que le projet permet de conserver les emplois du site »

« Ça fera un danger en plus. Il ne faut pas faire primer les enjeux financiers sur la sécurité, mais il faut des emplois. »

« L'usine, actuellement, ELENGY, pour la pérennité de l'entreprise et l'avenir des salariés, c'est une très bonne chose parce que dans la vie, il faut avancer. »

Le calendrier du projet et ses liens avec les autres projets

Quelques questions ont émergé quant au calendrier du projet et notamment son lien avec le démantèlement des installations actuelles : *« Qu'en est-il du démantèlement des installations actuelles et quelle est la date prévue pour l'entrée en exploitation de la nouvelle installation ? »* conduisant le maître d'ouvrage à préciser que le démantèlement des installations était une activité distincte du projet Medhyterra et qu'elle serait achevée avant le démarrage du projet.

« Deux réservoirs et d'autres installations devront être démontés, avec des études en cours sur le volet démantèlement. ELENGY vise à installer des infrastructures neuves, conçues pour être opérationnelles pendant 30 ans. La décision finale d'investissement est prévue pour 2026, avec un début des travaux envisagé entre fin 2026 et début 2027. La mise en service du terminal est projetée pour 2029, après environ deux ans et demi de travaux »

Concernant le calendrier une attention sur le respect du calendrier présenté a été émise par les acteurs industriels de la zone car *« Le projet Medhyterra permet de mettre à disposition des autres industriels une ressource nécessaire, il doit être effectif dès 2029 pour permettre ces synergies et mettre en place les conditions nécessaires à l'atterrissage d'autres projets »*.

Enfin les perspectives de développement du projet ont également été interrogée : *« Quelles sont les perspectives d'extension du projet si succès ? »* conduisant le maître d'ouvrage à préciser que le projet Medhyterra est finalement *« un projet de taille relativement modeste. Si ces 200 000 tonnes d'ammoniac bas-carbone étaient un succès, si je puis dire, on pourrait éventuellement envisager des extensions »* notamment à côté du site du Tonkin.

Au regard des autres projets de développement industriel envisagée sur la zone, plusieurs questions ont été énoncées quant au projet Rhône CO2 dont l'implantation est prévue sur le même site. *« Rhône Energie consistera en quoi ? Parce que ça va se greffer sur Medhyterra, donc j'aimerais bien savoir en quoi ça va consister »*. Aussi le maître d'ouvrage a pu préciser en réponse que *« Nous allons réceptionner du CO2 à l'état gazeux, que l'on va traiter et purifier, nous allons le liquéfier sur notre site du Tonkin, nous allons ensuite le stocker temporairement via un stockage que l'on appelle tampon, pour le charger sur des navires qui ont vocation à aller l'emmenner vers sa destination géologique permanente »*.

Comme évoqué plus haut il a été regretté que ce *« 2ème projet devant également s'implanter sur le même site, le projet Rhône décarbonation, n'ait pas été évoqué en début de concertation (bien qu'il n'ait pas la même temporalité) car il aura forcément lui aussi des impacts sur les milieux. »* concluant qu' *« il aurait été intéressant de pouvoir analyser les effets cumulés des deux projets, cela aurait permis de renforcer notamment les besoins d'aménagement en infrastructures routières, ferroviaires et maritime et de mieux apprécier les impacts sur tous les milieux, naturels tels que la flore et la faune et sur les milieux eau, air sol »*.

A cet égard tant le maître d'ouvrage que les garantes ont suggéré qu'une telle prise en compte des effets cumulés des deux projets soit intégrée au sein de la concertation concernant le projet Rhone CO2 dont la temporalité se prête mieux à cette analyse croisée.

Enfin, une représentante d'un collectif d'industriels s'intéressant au développement de l'écologie industrielle territoriale, a demandé « *quelles sont vos pistes de réflexion pour répondre à ces enjeux-là* » (d'écologie industrielle) « *qu'est-ce qui va être mis en place ou proposé* ». A cette question le maître d'ouvrage a proposé d'avoir des échanges avec ces entrepreneurs notamment « *le 28 novembre, lors du business meeting organisé par monsieur le maire (de Fos-sur-Mer)*».

Plus généralement, il a été noté dans une contribution que « *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* ».

Évolution du projet résultant de la concertation

Le maître d'ouvrage a dit prendre en note l'ensemble des questions et des suggestions émises de la part des participants. Il s'est engagé à étudier la question d'une réduction des normes et d'une double protection, et annoncé que ces éléments seront précisés dans le dossier de demande d'autorisation environnementale, en lien avec l'autorité compétente.

Demande de précisions et recommandations au responsable du projet

Ce que dit la loi sur le principe de reddition des comptes : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable indique les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. » (L121-16 CE) Concrètement, suite à la publication du bilan de la concertation par les garant.e.s le responsable du projet ou la personne publique responsable de l'élaboration du plan ou du programme décide du principe et des conditions de la poursuite du plan, du programme ou du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au plan, programme ou projet soumis à la concertation. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire de la concertation. Le bilan de la concertation et les enseignements tirés par le responsable du projet doivent figurer dans les dossiers de demande d'autorisation et ces documents font donc partie des dossiers d'enquête publique ou de participation publique par voie électronique.

Précisions à apporter de la part du responsable du projet, des pouvoirs publics et des autorités concernées

Des compléments d'information ou des précisions restent à apporter aux arguments et éléments déjà avancés en réponses aux questions soulevées lors de la concertation.

Il s'agit tout d'abord de précisions concernant la dimension décarbonée du projet : d'une part une évaluation du bilan carbone global du projet et de ses différentes étapes est attendue afin de s'assurer de la contribution du projet à la décarbonation de l'industrie. Dans le même objectif, il est demandé d'informer plus précisément le public sur le dispositif mis en place pour s'assurer que le produit importé est réellement bas carbone. Et dans le cas où l'ammoniac ne serait pas certifié bas carbone, de préciser le dispositif mis en place par le maître d'ouvrage pour ne pas l'importer.

Il s'agit par ailleurs de préciser le statut futur de l'activité GNL sur le site du Tonkin : y aura-t-il 50 emplois en plus de l'activité GNL ou le projet viendra-t-il seulement assurer la pérennité des emplois de ce site si l'activité GNL s'arrête. Et dans le cas du maintien de l'activité GNL de présenter le nombre de camions en circulation pour la distribution des deux produits.

En lien avec le transport, sont attendues des précisions concernant la capacité d'accueil par le réseau national du fret associé à ce projet, et notamment pour le trafic ferroviaire dans la basse vallée du Rhône.

En outre, des précisions sur le marché de l'ammoniac actuel et à venir auquel le projet Medhyterra souhaite répondre sont attendues.

Il s'agit également d'apporter des précisions sur la toxicité de l'ammoniac et ses impacts vis-à-vis de la faune et la flore marine, lors du transport maritime. Plus généralement, l'impact lié au transport maritime devrait être pris en compte dans l'étude d'impact du projet.

De même des précisions sur les risques liés au transport routier, notamment sur un réseau routier fortement congestionné devraient être apportées.

Par ailleurs, il est demandé de préciser les réglementations et mesures de précaution qui seront appliquées pour l'alimentation des navires en carburant ammoniac.

Enfin, concernant la submersion marine, il est demandé de préciser quelles seront les installations impactées par une élévation à 2,40 m au-dessus du niveau de la mer.

Par ailleurs il est demandé aux responsables de la circulation routière de préciser quels aménagements sont prévus pour améliorer la fluidité de la desserte routière de la ZIP, que ce soit en termes d'amélioration de l'infrastructure (RD 268) notamment en prévision de la phase chantier, mais aussi en termes d'amélioration des mobilités alternatives pour les salariés.

Recommandations des garantes pour garantir le droit à l'information et à la participation du public suite à cette concertation, et notamment jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique

Tout d'abord, il est recommandé au maître d'ouvrage (MO) de donner suite aux engagements pris lors de la concertation concernant : la double protection du système d'épuration pour éviter les émanations d'ammoniac et la diminution des normes de détection en cas de fuite, mais aussi l'engagement à ne pas faire ce projet en l'absence de voie ferroviaire.

De façon générale il est recommandé de mettre à disposition sur le site de la concertation, dès qu'elles seront disponibles, l'étude de danger, l'étude d'impact sur l'environnement et tout autre document disponible permettant de mieux comprendre le projet au regard des risques qu'il induit et de ses impacts environnementaux y compris en milieu marin liés au trafic maritime, et ce sans attendre l'enquête publique pour se faire. En effet, plusieurs des réponses attendues par les participants ont été renvoyées à ces études préalables.

Par ailleurs, un effort d'information vis-à-vis des acteurs des communes traversées par les voies ferrées prévues pour le transport d'ammoniac (notamment Miramas, Istres) serait à prévoir.

Concernant la suite de la concertation, il est recommandé que les enseignements tirés par le MO de la concertation sur le projet Medhyterra soient présentés lors d'une réunion publique organisée dans le cadre de la concertation du projet Rhône décarbonation, afin de permettre une mise en perspective de ces deux projets.

Plus généralement il est recommandé que la concertation continue du projet Medhyterra soit coordonnée avec le débat territorial à venir, permettant d'aborder notamment, comme l'a évoqué le Dreal lors de la concertation, les enjeux routiers sous-jacents à l'ensemble des projets de développement industriel de la zone.

Liste des annexes

- Annexe 1 : Lettre de mission des garantes
- Annexe 2 : Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes
- Annexe 1 : Lettre de mission des garantes



Le président

Paris, le 1^{er} aout 2024

Mesdames,

Lors de la séance plénière du 3 juillet 2024, la Commission nationale du débat public vous a désignées garantes du processus de concertation préalable pour le projet porté par Elengy de réaménagement d'une partie de son terminal méthanier en terminal d'import d'ammoniac bas-carbone, à Fos-Tonkin (13).

Je vous remercie d'avoir accepté cette mission d'intérêt général et je souhaite vous préciser les attentes de la CNDP pour celle-ci.

1 - Rappel du cadre légal et des objectifs de la concertation préalable

Cadre légal de la concertation préalable en application de l'article L. 121-17 du code de l'environnement

En application de l'article L.121-17 du code de l'environnement, « *la personne publique responsable du plan ou programme ou le maître d'ouvrage du projet peut prendre l'initiative d'organiser une concertation préalable, soit selon des modalités qu'ils fixent librement, soit en choisissant de recourir à celles définies à l'article L.121-16-1. Dans les deux cas, la concertation préalable respecte les conditions fixées à l'article L.121-16.* ».

Objectifs de la concertation préalable :

Le champ de la concertation est particulièrement large. L'article L.121-15-1 du code de l'environnement précise que la concertation préalable permet de débattre :

- de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques du projet ou des objectifs et principales orientations du plan ou programme ;
- des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
- des solutions alternatives, y compris pour un projet, de l'absence de mise en œuvre ;
- des modalités d'information et de participation du public après concertation préalable.

Cette lettre de mission vise à vous aider dans l'exercice de vos fonctions, notamment en partageant avec vos interlocuteurs et interlocutrices ces exigences légales.

2 - Enjeux généraux de la concertation préalable

Dans le cadre de l'article L.121-17 du code de l'environnement, la définition des modalités de concertation revient au seul maître d'ouvrage (MO). La CNDP ne peut légalement imposer des modalités, néanmoins les préconisations des garantes et

leur prise en compte par le MO doivent être rendues publiques.

De la même manière, votre rôle n'est pas réduit à celui d'observer le dispositif de concertation. Vous prescrivez les modalités de la concertation (information et participation du public) : charge au MO de suivre vos prescriptions ou non. Vous n'êtes pas responsable de ses choix mais de la qualité de vos prescriptions et de la transparence sur leur prise en compte.

Votre rôle et mission de garant : défendre un droit individuel

Votre analyse précise du contexte, de la nature des enjeux et des publics spécifiques vous sera d'une grande aide. Il est important que vous puissiez aller à la rencontre de tous les acteurs concernés afin d'identifier avec précision les thématiques et les enjeux qu'il est souhaitable de soumettre à la concertation. La précision de vos préconisations dépend de la qualité et du temps consacré à cette étude de contexte.

À compter de votre nomination et jusqu'au démarrage du processus de concertation, il vous appartient d'accompagner et de guider le MO dans l'élaboration du dossier de concertation afin qu'il respecte le droit à l'information du public, c'est-à-dire les principes d'accessibilité, de transparence, de clarté et de complétude des informations mises à disposition du public.

L'article L.121-16 du code de l'environnement dispose que le public doit être informé des modalités et de la durée de la concertation par voie dématérialisée et par voie d'affichage sur le ou les lieux concerné(s) par la concertation au minimum 15 jours avant le début de cette dernière. Il vous appartient de veiller au respect de ce délai nécessaire pour que le public puisse se préparer à la concertation, à la pertinence du choix des lieux et espaces de publication afin que le public le plus large et diversifié soit informé de la démarche de concertation. Ces dispositions légales sont un socle minimal à respecter.

S'agissant spécifiquement du projet dont vous garantissez la concertation, j'attire votre attention spécifiquement sur :

- l'absence d'alternative et l'absence de propositions autres que la présentation d'un seul projet par le maître d'ouvrage, or conformément à l'article L121-15-1 du code de l'environnement, le public doit pouvoir débattre de l'opportunité du projet et de ses enjeux ;
- les impacts environnementaux de l'activité (extrême toxicité de l'ammoniac et les enjeux liés au transport et au stockage de l'ammoniac) ;
- la question de l'organisation au sein de la plateforme industrielle du Caban-Tonkin au regard des synergies de ce projet prévues avec les industriels clients envisagés et pour certains desquels les concertations sous l'égide de la CNDP sont en cours, en préparation ou à venir, voire en concertation continue. Il convient de noter d'ailleurs qu'une concertation préalable est en préparation pour un projet dont l'une des composantes concerne précisément la reconversion d'un autre des terminaux méthanier d'Elengy en terminal d'accueil du CO₂ capté puis liquéfié (Projet Rhône Decarbonation) ;

- la coexistence de ce projet avec d'autres projets industriels sur la plateforme et leur interdépendance pose également la question :
 - des impacts environnementaux cumulés ;
 - des enjeux socio-économiques généraux liés à la création d'emploi et à la formation sur ce territoire d'autant plus que son développement serait concomitant à ceux des projets industriels CARBON, H2V FOS, GRAVITY, DEOS, HYNFRAMED, RHÔNE DECARBONATION, notamment, envisagés sur la plateforme de Fos-sur-Mer ;
 - des enjeux socio-économiques spécifiques au projet sur les questions liées à la création d'emplois (1000 emplois seraient créés en phase chantier) mais surtout liées à la pérennisation des emplois à laquelle le MO s'engage sur ce site en reconversion (à l'issue de l'arrêt de l'exploitation en cours des stockages de GNL).

Vous devez faire des préconisations très précises au maître d'ouvrage (MO) quant à la mobilisation des publics. Le périmètre de la concertation devra notamment tenir compte de la multiplicité des projets sur la plateforme de Fos-sur-mer, je vous demande de veiller à la coordination de la préparation et de l'organisation de cette concertation avec les concertations concomitantes sur les projets industriels cités plus haut et en particulier ceux, d'une part, de Rhône décarbonation, et d'autre part, du projet d'infrastructures portuaires pour le développement de la filière de l'éolien flottant sur le port de Fos-sur-Mer (Projet DEOS).

Je vous alerte sur le calendrier particulièrement restreint proposé par le MO qu'il serait utile qu'il assouplisse pour tenir compte des exigences du code de l'environnement.

3 - Conclusions de la concertation préalable

Il s'agit enfin d'élaborer votre bilan, dans le mois suivant la fin de la concertation préalable. Ce bilan, dont un canevas concernant la structure vous est transmis par la CNDP, comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public. Il doit également présenter le choix de méthodes participatives retenu par le MO, ses différences avec vos recommandations et sa qualité. Le cas échéant, il mentionne les évolutions du projet qui résultent de la concertation. Il met l'accent sur la manière dont le MO a pris en compte - ou non - vos prescriptions. Ce bilan, après avoir fait l'objet d'un échange avec l'équipe de la CNDP, est transmis au MO qui le publie sans délai sur son site ou, s'il n'en dispose pas, sur celui des préfectures concernées par son projet, plan ou programme (art. R.121-23 du CE). Ce bilan est joint au dossier d'enquête publique.

La concertation préalable s'achève avec la transmission à la CNDP de la réponse faite par le MO aux demandes de précisions et aux recommandations contenues dans votre bilan, dans les deux mois suivant la publication de ce dernier (art. R.121-24 CE). Cette réponse écrite à la forme libre doit être transmise à la CNDP, aux services de l'État et publiée sur le site internet du MO. Je vous demande d'informer le MO du fait que, dans le cadre de l'article L.121-16-2 du code de l'environnement, il a la possibilité de faire appel à la CNDP pour garantir une participation continue du public entre sa réponse à votre bilan et l'ouverture de l'enquête publique. Cette nouvelle phase de participation se fondera pour partie sur vos recommandations et

sur les engagements du MO.

La CNDP vous confie donc une mission de prescription à l'égard du MO et des parties prenantes afin de veiller aux principes fondamentaux de la participation. Cette procédure a pour objectif de veiller au respect des droits conférés au public par l'article L120-1 du code de l'environnement en application de la Constitution. La garantie de ces droits est placée sous votre responsabilité, au nom de la CNDP.

Vous remerciant à nouveau pour votre engagement au service de l'intérêt général, je vous prie de croire, Mesdames, à l'assurance de ma considération distinguée.

Le Président



Signature numérique de

Marc PAPINUTTI

marc.papinutti

Date : 2024.08.01 09:36:43

+02'00'

Marc PAPINUTTI

Madame Corinne LARRUE
Madame Ginette VASTEL
Garantes de la concertation préalable
Terminal d'import d'ammoniac à Fos-sur-mer (13)

la commission nationale du débat public
244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France - T. +33 1 40 81 12 63 - marc.papinutti@debatpublic.fr
debatpublic.fr

Annexe 2 Tableau des demandes de précisions et recommandations des garantes

Réponses à apporter par le responsable du projet et les acteurs décisionnaires
à la concertation préalable

Demande de précisions et/ ou recommandations 24/12/2024	Réponse du/ des maître(s) d’ouvrage ou de l’entité responsable désignée JJ/MM/AAA	Délais dans lesquels les engagements pris seront tenus JJ/MM/AAA	Moyens mis en place pour tenir les engagements pris JJ/MM/AAA
Suites à donner à des interrogations ayant émergé mais n’ayant pas trouvé de réponse			
1. Concernant la traçabilité de l’ammoniac bas-carbone : il est demandé d’informer plus précisément sur le dispositif mis en place pour s’assurer que le produit importé est réellement bas carbone. Et dans le cas où l’ammoniac ne serait pas certifié bas carbone, de préciser le dispositif mis en place par le maître d’ouvrage pour ne pas l’importer.			
2. Concernant le bilan du projet , il est demandé une évaluation du bilan carbone global du projet et de toutes ses étapes.			
3. Concernant la dimension économique du projet : il est demandé de préciser s’il y aura 50 emplois en plus de l’activité GNL ou si le projet viendrait seulement assurer la pérennité des emplois si l’activité GNL s’arrête.			
4. Concernant la biodiversité et l’eau de mer : il est demandé un complément d’information vis-à-vis de la toxicité de l’ammoniac et ses impacts vis-à-vis de la faune et la flore marine y compris lors du transport maritime. Plus généralement, l’impact lié au transport maritime devrait être pris en compte dans l’étude d’impact du projet			

<p>5. Concernant le transport routier de l'ammoniac il est demandé des précisions sur les risques liés à son transport, notamment sur un réseau routier fortement congestionné. En outre, dans le cas du maintien de l'activité GNL il est demandé de préciser le nombre de camions en circulation pour la distribution des deux produits (Ammoniac et GNL).</p>			
<p>6. Concernant le transport routier, il est demandé aux responsables de la circulation routière de préciser quels aménagements sont prévus pour améliorer la fluidité de la desserte routière de la ZIP, que ce soit en termes d'amélioration de l'infrastructure (RD 268), notamment en prévision de la phase chantier, mais aussi en termes d'amélioration des mobilités alternatives pour les salariés.</p>			
<p>7. Concernant le transport ferroviaire sont attendues des précisions concernant la capacité d'accueil par le réseau national du fret associé à ce projet, et notamment pour le trafic ferroviaire dans la basse vallée du Rhône</p>			
<p>8. Concernant la submersion marine, il est demandé de préciser quelles seront les installations impactées par une élévation à 2,40 m au-dessus du niveau de la mer.</p>			
<p>9. Concernant le marché de l'ammoniac, sont attendues des précisions sur le marché de l'ammoniac actuel et à venir auquel le projet Medhyterra souhaite répondre.</p>			
<p>10. Concernant l'alimentation des navires en carburant ammoniac et le soutage des navires il est demandé de préciser les réglementations et mesures de précaution qui seront appliquées.</p>			

<p>Recommandations portant sur les modalités d'association du public, sur la gouvernance du projet, sur la prise en compte des avis des participant.e.s</p>			
<p>1. Concernant l'étude de danger, il est recommandé de la mettre à disposition sur le site de la concertation dès qu'elle sera disponible, et de ne pas attendre l'enquête publique pour ce faire.</p>			
<p>2. De même concernant l'étude d'impact, il est recommandé de la mettre à disposition sur le site de la concertation dès qu'elle sera disponible, et de ne pas attendre l'enquête publique pour ce faire, ainsi que tout autre document disponible permettant de mieux comprendre le projet au regard des risques qu'il induit et de ses impacts environnementaux y compris en milieu marin liés au trafic maritime.</p>			
<p>3. Il est recommandé au maître d'ouvrage (MO) de donner suite aux engagements pris lors de la concertation concernant : la double protection du système d'épuration pour éviter les émanations d'ammoniac et la diminution des normes de détection en cas de fuite, l'engagement à ne pas faire ce projet en l'absence de voie ferroviaire.</p>			
<p>4 Il est recommandé d'assurer une information vis-à-vis des acteurs des communes traversées par les voies ferrées prévues pour le transport d'ammoniac (notamment Miramas, Istres).</p>			
<p>5. Il est recommandé que les enseignements tirés par le MO de la concertation sur le projet Medhyterra soient présentés lors d'une réunion publique organisée dans le cadre de la concertation du projet Rhône décarbonation, afin de permettre une mise en perspective de ces deux projets.</p>			
<p>6. Il est recommandé que la concertation continue du projet Medhyterra soit coordonnée avec le débat territorial à venir, permettant d'aborder notamment, comme l'a évoqué le Dreal lors de la concertation, les enjeux routiers sous-jacents à l'ensemble des projets de développement industriel de la zone.</p>			

