

Fos-sur-Mer, plongée dans un futur « hub vert »

La décarbonation de l'un des premiers ports de France est en marche. Des millions d'euros sont paradoxalement investis dans des projets industriels ambitieux.

Par Audrey Emery



Publié le 25/09/2023 à 12:00



Du haut de leurs 90 mètres, elles dessinent une nouvelle ligne d'horizon. Entre les volumineuses cuves de chlore du chimiste Kem One et les grues du Grand Port maritime de Marseille (GPMM), le constructeur Eiffage Métal a aménagé la première ferme pilote d'éoliennes flottantes en France. Le projet, baptisé Provence Grand Large, est porté par EDF Renouvelables et Maple Power. Eiffage Métal est chargé de l'assemblage des trois flotteurs qui seront mis en mer à 17 kilomètres des côtes d'ici à la fin de l'année, pour une mise en service début 2024. Leur système d'ancrage inédit permet de limiter l'emprise à quelques dizaines de mètres et de ne pas perturber les fonds marins. Le constructeur est aussi en charge de trois autres flotteurs dans le cadre de l'appel à projets d'éoliennes flottantes du golfe du Lion, qui doit se terminer l'été prochain. Au total, ces deux programmes produiront 54 mégawatts, soit l'équivalent de la consommation de 80 000 personnes. Il faudra y ajouter, à partir de 2031, un parc éolien de 250 mégawatts, à 22 kilomètres des côtes décidé par le ministère de la Transition énergétique.

Aussi impressionnants soient-ils, ces projets ne sont qu'une des pierres des « hubs verts » qu'Emmanuel Macron entend créer sur les deux grandes zones industrielles-portuaires (ZIP) de France : Dunkerque et Fos-sur-Mer. En réunissant à l'Élysée les 50 industriels les plus pollués le 8 novembre 2022, le chef de l'État a fixé l'objectif de diviser par deux les émissions du secteur au cours de la prochaine décennie et mobilisé 5,6 milliards d'euros pour sa décarbonation. À Fos, le montant des projets s'élève déjà à plus de 11 milliards. « Ça a été un choc positif, confie le sous-préfet d'Istres, Régis Passerieux. On pensait vivre ici ce que la Lorraine a vécu avec le charbon et la sidérurgie. Mais on a vu en quelques mois une floraison de projets. »

Solutions. Beaucoup n'ont pas attendu l'impulsion de l'exécutif pour voir le jour. Provence Grand Large est né en 2012. GRTgaz est en train de terminer les essais de son démonstrateur Jupiter 1000, lancé en 2014. Il s'agit de transformer les surplus produits par les énergies renouvelables en hydrogène pour l'injecter dans le réseau. « Notre ambition est d'atteindre 20 % de renouvelables d'ici à 2030 et 100 % d'ici à 2050 », souligne Franck Vincendon, responsable développement chez GRTgaz. La production de ce démonstrateur n'est que d'un mégawatt, « mais l'idée est d'atteindre, demain, plusieurs centaines ». GRTgaz a d'ailleurs bien l'intention de contribuer à l'émergence du futur marché de l'hydrogène, qui passera notamment par Fos. Le réseau H2Ynframed doit relier, d'ici à 2028, la ZIP à Manosque avant d'être connecté au grand corridor qui reliera le Portugal, l'Espagne, la France et, à terme, l'Afrique du Nord. Dans le cadre de Jupiter 1000, GRTgaz a aussi testé la transformation en méthane du CO₂ capté chez son voisin Ascometal. Le transporteur planche désormais sur la séquestration du carbone émis par les industriels pour permettre son stockage géologique en mer Méditerranée. « Si on arrive à mettre toutes ces solutions en place, Fos va devenir une zone stratégique pour l'énergie », affirme Franck Vincendon.

Ces solutions font d'ailleurs partie du programme Syrius (synergies régénératives industrielles sud) qui a permis à la ZIP de Fos d'être l'une des premières lauréates de l'appel à projets de l'État Zibac (zones industrielles bas carbone) en janvier. Son objectif est de réduire de 80 % les émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. « Mais, ce qui nous intéresse, ce sont les nouvelles technologies à l'horizon 2025-2030 », souligne Nicolas Mat, secrétaire général de l'association Piicot, une plateforme d'innovation qui réunit une vingtaine d'industriels de la ZIP et qui est à l'origine du programme. Syrius a ainsi permis d'engager une trentaine d'études, financées par l'Ademe et les industriels eux-mêmes, sur l'hydrogène, la capture du CO₂, la décarbonation de la logistique, la ressource en eau, la formation... « On s'est donné vingt-quatre mois pour définir une trajectoire adaptée au territoire, réfléchir aux opportunités et aux enjeux. Car, pour un raffineur, décarbonation peut signifier disparition », poursuit Nicolas Mat.

Investissements. Pour la plupart, il y va de leur survie. Au bord de la faillite il y a dix ans, aujourd'hui deuxième producteur européen de PVC, le chimiste Kem One prévoit d'investir 150 millions d'euros dans une nouvelle électrolyse qui réduira les émissions de CO₂ de 50 000 tonnes par an et améliorera sa production d'hydrogène bas carbone, à laquelle s'intéressent déjà d'autres industriels de la ZIP. Premier émetteur de CO₂, ArcelorMittal va multiplier par cinq la quantité d'acier recyclé dans sa production d'ici à 2025 avec la construction d'un four-poche. Un investissement de 75 millions d'euros (dont 15 millions de l'État, dans le cadre de France Relance). S'y ajoutera, à l'horizon 2030, un four à arc électrique qui remplacera l'un des hauts fourneaux et réduira les émissions de 35 %.

Autant de projets qui créent un climat propice à une réindustrialisation plus verte du territoire. « Nous avons choisi le site de Fos pour sa démarche de décarbonation, emblématique au niveau national », souligne ainsi Pierre-Emmanuel Martin, président de Carbon. Alliance d'entrepreneurs, d'industriels et d'experts de l'énergie solaire, cette société lyonnaise devrait ouvrir, d'ici à fin 2026, une giga-usine de panneaux photovoltaïques sur un terrain de 62 hectares. Un projet de plus de 1,5 milliard d'euros – auquel CMA CGM apporte son soutien financier – pour une capacité de production annuelle de 5 gigawatts de cellules photovoltaïques. « Pas question de faire une usine à la chinoise. Nous allons créer des espaces de respiration et nous travaillons à sourcer le silicium en dehors de la Chine », souligne Pierre-Emmanuel Martin, qui prévoit de créer 3 000 emplois. Mêmes promesses de recrutement chez GravitHy. Issue d'un consortium mondial porté notamment par Engie New Ventures, cette start-up a choisi Fos pour créer, dès 2024, sa première usine d'acier vert, fabriqué à partir d'hydrogène décarboné. Un projet de 2,2 milliards d'euros, qui promet de réduire de 5 % les émissions du secteur industriel. Quant à la société d'ingénierie H2V, elle a annoncé un investissement de 750 millions d'euros pour l'implantation, entre 2026 et 2031, de six unités de production d'hydrogène qui éviteront le rejet de 750 000 tonnes de CO₂ par an et créeront 165 emplois directs.

« C'est une révolution industrielle. Depuis Lyon/Basel il y a quarante ans, on n'avait pas eu de grande implantation ici », s'enthousiasme Jean-Michel Diaz, président du Groupement maritime et industriel de Fos et sa région. Le maire de Fos, René Raimondi (DVG), y voit la fin des émissions polluantes sur sa commune et la possibilité de sortir de terre son projet de cité de l'industrie : « On y valoriserait ce qu'il y a d'extraordinaire dans ce secteur, avec des visites en réalité augmentée qui permettraient d'attirer les jeunes vers ces filières. Il pourrait aussi y avoir une partie recherche et développement pour les entreprises », détaille l'élu, en quête de financements pour ce projet estimé à 17 millions d'euros.

Pollution. En revanche, la population est plus partagée. « Certains ont l'impression qu'on est reparti comme en 1964, quand l'État a décidé d'implanter des industries ici, sur 10 000 hectares, sans s'interroger sur l'impact environnemental », observe Philippe Chamaret, directeur de l'Institut écotoyon pour la connaissance des pollutions. Ce centre d'études, unique en Europe, a vu le jour au début des années 2000, quand la communauté urbaine de Marseille a construit à Fos son incinérateur de déchets. « Les habitants se sont alors mobilisés, ils n'ont pas compris pourquoi Marseille voulait traiter ses ordures à 50 kilomètres. Le projet a quand même été réalisé, mais les gens ont ouvert les yeux sur l'ensemble de la ZIP », raconte Philippe Chamaret.

Son institut, qui publie des études à la demande des citoyens sur la pollution de l'air, des sols et des eaux, a contribué en 2017 à l'étude participative Fos-Epséal, financée par l'Anses, qui a révélé que les habitants des communes riveraines de la zone industrielle souffraient de deux à trois fois plus de cancers, de maladies respiratoires et chroniques que la moyenne nationale. Des résultats jugés non représentatifs par l'État et Santé publique France. « Ce sera toujours sujet à caution, mais il y a forcément un impact sur la santé. La question, c'est : quelles actions on met en place », souligne Gwenaëlle Hourdin, déléguée générale du Secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles, à l'origine du dispositif Réponses mis en place en 2019 avec l'État, les collectivités, les industriels et les associations pour répondre aux préoccupations des habitants. Il y a cinq ans, une autre étude menée par Atmo Sud a fait état de dépassements d'émissions de composés organiques volatils (polluants spécifiques à l'industrie) par rapport aux valeurs de référence. Elle a débouché sur un arrêté préfectoral qui a imposé de nouvelles normes aux industriels. « Ces vingt dernières années, ils ont investi 1,5 milliard d'euros dans la réduction des émissions de polluants », défend Jean-Michel Diaz.

« On doit co-construire ». En mars, France Nature Environnement a pourtant porté plainte contre ArcelorMittal pour dépassement des seuils de particules fines et d'oxyde d'azote. Cet été, le sidérurgiste a en outre fait l'objet d'une décision de fermeture temporaire par l'inspection du travail pour avoir exposé des employés à des poussières cancérogènes, décision finalement annulée par le tribunal administratif de Marseille, qui a jugé qu'il s'était mis en conformité. « Les enjeux économiques sont trop importants, ils l'emportent sur la santé », estime Julie Andreu. Cette avocate a représenté 14 riverains de Fos-sur-Mer et de Martigues qui avaient attaqué en justice Arcelor, Esso, Dépôts pétroliers de Fos et Kem One pour trouble anormal du voisinage. Ils ont été déboutés en mai. « Le juge reconnaît que les troubles subsistent partout ailleurs en France comme « anormaux », mais que l'État a fait le choix, dans les années 1970, de concentrer des activités économiques sur le secteur de Fos-sur-Mer. Nous avons fait appel de cette décision », précise l'avocate. Elle a également déposé une plainte au pénal contre X pour mise en danger de la vie d'autrui et infractions environnementales, et elle est saisie par plusieurs riverains pour lancer une action administrative pour carence fautive de l'État.

Pourtant, « la qualité de l'air ne cesse de s'améliorer, relève Gwenaëlle Hourdin. Sur le dioxyde de soufre, par exemple, on est passé de 1 000 tonnes émises par jour dans les années 1970 à moins de 50 aujourd'hui. Mais les efforts sont de plus en plus difficiles pour les industriels, à mesure qu'on atteint le noyau dur de la pollution. » Dans le même temps, les exigences de la population se sont renforcées. « Quelles nouvelles pollutions la décarbonation va-t-elle engendrer, et que fait-on pour nous protéger ? » s'interroge Daniel Moutet, président de l'Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos, qui fait partie de ceux qui ont porté plainte contre les industriels. Craignant un rejet des projets, comme ce fut le cas en 2021 pour l'usine Satys à Marignane, pourtant jugée indispensable par Airbus Helicopters, l'État a décidé de mettre en place un laboratoire territorial sur le modèle collégial du dispositif Réponses. « On ne réussira pas cette mutation de manière verticale, comme en 1970. On doit co-construire », estime Régis Passerieux, qui a déjà animé cinq ateliers. Un « simulacre de concertation visant à faire avaler la pilule », comme le craint Daniel Moutet ? « Non, répond catégoriquement le sous-préfet. On n'a pas le droit d'engager le territoire pour les cinquante prochaines années sans prendre de précautions. » Cela ne va pas seulement être l'histoire des industriels, explique Corinne Ramonbordes, directrice générale du site de Solamat-Merx et présidente de Piicot. Si on n'embarque pas les citoyens avec nous, ça ne marchera pas. »

Réseau routier. Outre l'acceptabilité, de nombreuses questions restent à résoudre. À commencer par l'accueil de nouveaux salariés, dont le nombre est estimé à 10 000 personnes. « Le réseau routier n'a jamais été à la hauteur. Il faut faire la liaison Fos-Salon pour nous donner un accès direct à l'autoroute, et on attend toujours le bouclage du financement pour le contournement de Martigues et Port-de-Bouc », liste René Raimondi, qui espère aussi pouvoir étendre l'urbanisation au nord de sa commune. « Il y a eu beaucoup de retards dans les décennies passées, mais tous ces projets sont sur la table », assure Régis Passerieux. La question du report modal vers le ferroviaire et le fluvial est aussi posée, alors que le GPMM a prévu de doubler leur part. Emmanuel Macron a déjà relancé l'idée d'un grand port qui aille de Marseille à Lyon, à l'image de l'intégration des ports de Paris et du Havre. Lors de son déplacement à Marseille, en juin dernier, il a aussi créé la surprise en déclarant envisager la création de centrales nucléaires à proximité. Car il va falloir doubler la production d'électricité, les besoins étant estimés à 5 gigawatts, soit l'équivalent de la consommation actuelle de toute la région sud. Autant de défis qui poussent Jean-Michel Diaz à réclamer la création d'une mission spéciale de l'État, à l'image de Marseille en grand : « On a aussi besoin de faire l'industrie en grand. » 8