

DÉBAT PUBLIC

FOS BERRE PROVENCE
UN AVENIR INDUSTRIEL
EN DÉBAT

ORGANISÉ PAR

LA commission nationale du débat public CNDP

Compte rendu

établi par la commission particulière du débat public

Du 2 avril au 13 juillet 2025

Crédits photographiques et des illustrations : CNDP, AtmoSud, Collectif THT 13/30, DREAL PACA, Franck Pourcel, négaWatt, RTE.

Ce document a été imprimé par le Groupement Nova sur un papier partiellement recyclé.

Ce document est établi
par la présidente et les membres
de la commission particulière
du débat public.

Membres de la commission particulière du débat public

Audrey Richard-Ferroudji

–

Présidente

Etienne Ballan
Jacques Finetti
Michel Gairaud
Anne Laporte
Corinne Larrue
Ken Novellas
Émilie Varraud

L'organisation de ce débat a bénéficié de la contribution de Mathias Bourrissoux et Valérie Sakakini, respectivement garant de la concertation préalable du projet Distriport et garante de la concertation préalable du projet Elyfos (deux projets intégrés au débat public). Les échanges et contributions des garant.e.s des autres concertations garanties par la CNDP sur le territoire ont également été essentiels à la préparation et à l'organisation du débat.

La commission a été assistée par un secrétariat général constitué de quatre personnes : Sébastien Fourmy, secrétaire général, Magalie Martin, secrétaire générale adjointe, Zoé Bessard et Iona Rocci, chargées de mission.

- Vous pouvez retrouver l'intégralité des archives du débat sur le site internet du débat public www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence et sur le site de la CNDP debatpublic.fr.
- Vous retrouverez également un accès à la plateforme participative du débat avec l'ensemble des cahiers d'acteurs, contributions, avis et questions recueillis lors du débat.

Comité de rédaction : la commission particulière du débat public et le secrétariat général.

Sommaire

1 **UN DÉBAT INÉDIT** SUR L'AVENIR INDUSTRIEL DES TERRITOIRES 8

2 **COMMENT** S'EST DÉROULÉ LE DÉBAT ? 12

1 Préparation du débat sur un riche terreau de concertations 13

2 Quelles modalités pour ce débat global ? 15

3 Qui a participé ? 25

4 De quoi a-t-on débattu ? 31

3 **QUELLES INDUSTRIES** POUR L'AVENIR ? 34

1 Une vision globale complétée mais qui reste partielle 35

2 La décarbonation : passage obligé ou révolution ? 38

3 L'hydrogène décarboné comme solution phare ? 42

4 Trois projets pour une transition de la sidérurgie ? 46

5 La massification des activités logistico-portuaires 51

6 Une attention vive aux effets sur l'emploi 56

7 Des attentes de priorisation des projets 60

4 **QUELS BESOINS** EN ÉLECTRICITÉ ET QUELLES SOLUTIONS ? 66

1 Des évaluations controversées des besoins 67

2 Une situation électrique fragile 74

3 Quelles solutions pour un nouveau raccordement ? 79

4 Les impacts des différentes solutions, une discussion inachevée 86

5 Quelles conditions pour forger une solution ? 89

5 VERS UN NOUVEL ÂGE DE L'INDUSTRIE DANS LES TERRITOIRES ? 94

1 Des territoires qui se définissent comme industriels 95

2 La fin des « sacrifices » en faveur de l'industrie ? 98

3 Considérer les différentes vocations des territoires 102

4 Des territoires soumis à des risques industriels et naturels cumulés 105

5 Une première analyse des effets cumulés à poursuivre 108

6 QUELS IMPACTS CUMULÉS SUR LES RESSOURCES ET SUR LES MILIEUX ? 112

1 Atteintes à la biodiversité et cohérence avec les politiques de préservation 113

2 Mesurer l'emprise foncière totale des projets et ses impacts 115

3 Des défis pour l'eau en quantité et en qualité 117

4 Quelles possibilités de compensation ? 120

5 Définir des seuils environnementaux et prioriser les projets 123

7 QUELS EFFETS CUMULÉS SUR LA SANTÉ ? ? 124

1 Des problèmes de santé en lien avec l'industrie 125

2 Suivi et contrôle des émissions atmosphériques et de la qualité de l'air 127

3 Des effets cumulés des projets sur la santé à évaluer 129

4 Protéger la santé des travailleur·se·s 130

5 Mettre le système de santé à niveau dans l'avenir industriel projeté 131

8 QUELS ENJEUX DE MOBILITÉ, LOGEMENT, INFRASTRUCTURES ET SERVICES ? 132

1 Réaffirmation de l'urgence des enjeux de mobilité 133

2 Mettre en œuvre des actions à la hauteur des enjeux de mobilité 136

3 Financements des projets et coordination des acteurs des mobilités 140

4 Plus de logements pour des territoires plus habitables 142

5 Mieux anticiper et planifier l'ensemble des besoins 145

9 QUELLE COORDINATION GLOBALE DES PROJETS ? 148

1 Transparence et arbitrage des soutiens publics aux projets industriels 149

2 Clarifier la gouvernance pour piloter un programme d'ensemble 153

3 Co-construire et piloter collectivement : des attentes fortes vis-à-vis de l'État chef de file 156

10 QUELLES ORIENTATIONS POUR L'AVENIR INDUSTRIEL DES TERRITOIRES ? 160

1 Développer l'emploi et l'économie des territoires 163

2 Faire de Fos-Berre un exemple national et international de réindustrialisation et de décarbonation 164

3 Améliorer la qualité de vie sur les territoires 165

4 Protéger avant tout la santé et la sécurité des personnes 166

5 Renforcer la protection de l'environnement à l'aune des limites planétaires 167

6 Aller vers la sobriété 168



11 **QUELLES SUITES** AU DÉBAT PUBLIC ? 170

1 Concertation continue sur les projets et sur un programme global 171

2 Prendre le temps ou accélérer ?
Phasage de la concertation continue, des études et des décisions 173

3 Modalités d'information et de concertation 174

12 **DEMANDES** DE PRÉCISIONS ET **RECOMMANDATIONS** 178

ANNEXES 192

GLOSSAIRE 195



1

UN DÉBAT INÉDIT
SUR L'AVENIR INDUSTRIEL DES TERRITOIRES

Pourquoi un débat global ?

Le débat public « Fos Berre Provence : un avenir industriel en débat » est le **premier débat global organisé par la CNDP au titre de la loi « Industrie verte »** du 23 octobre 2023 qui offre cette possibilité lorsque plusieurs projets d'aménagement ou d'équipement, ayant une vocation commune, sont envisagés sur un même territoire (voir encadré ci-dessous).

La Commission nationale du débat public (CNDP) a été **saisie le 5 décembre 2024** (voir annexe 5.2) par les préfets des Bouches-du-Rhône, des Alpes-de-Haute-Provence et du Gard sur une liste principale de projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle autour du Golfe de Fos et de l'étang de Berre, relevant de l'article L.121-8-I du Code de l'environnement, dont certains situés sur des territoires connexes. Une liste complémentaire de projets industriels ou d'infrastructures, qui contribueraient à la vocation commune, était également mentionnée dans cette saisine. La saisine de l'État faisait également suite aux mobilisations contre le projet de ligne THT aérienne entre Jonquières-Saint-Vincent (30) et Fos-sur-Mer (13), en sollicitant l'intégration de ce projet au débat.

Le 13 décembre 2024, la CNDP a décidé d'organiser **ce débat global, couvrant l'ensemble des projets ainsi que la vocation de réindustrialisation et de décarbonation proposée par l'État pour le territoire**. Il répondait effectivement à des attentes des parties prenantes et du public exprimées de longue date. Dans les années précédentes, plusieurs industriels avaient saisi la CNDP, donnant lieu à des concertations préalables individuelles concernant des projets d'envergure sur ce territoire. Lors de ces différentes concertations, le public a interrogé les effets cumulés de ces différents projets, en particulier dans le domaine des mobilités et de l'environnement, et a interrogé plus largement l'avenir des territoires.



Plongeon dans le canal à Fos-sur-Mer, au Cavaou

UN DÉBAT PUBLIC GLOBAL ET MUTUALISÉ, QU'EST-CE QUE ÇA CHANGE ?

L'article L.121-8-2 du Code de l'environnement, issu de la loi Industrie verte, prévoit la possibilité d'organiser un débat public global ou une concertation préalable globale pour plusieurs projets d'aménagement ou d'équipement envisagés sur un même territoire *« délimité et homogène »*.
Il s'agit d'examiner ensemble les projets dans une logique de cohérence et d'allègement des procédures.

- Ce qui change :
C'est une « personne publique » (ou plusieurs) qui saisit la CNDP et qui décide des projets qui seront obligatoirement débattus (seulement pour la catégorie des plus grands projets, relevant de l'article L.121-8-II CE).

- Ce qui ne change pas :
Dans le débat public global, les porteurs de projets ainsi désignés doivent informer le public et participer aux échanges, ils doivent financer le débat public, et ils doivent prendre une décision à l'issue du débat public.

- Et pour les projets suivants ?
Pendant les 8 années qui suivent le débat, les nouveaux projets (de la même catégorie des plus grands projets) qui participent à la vocation industrielle du territoire sont potentiellement exonérés de concertation ou de débat public.
Dans les faits, ils doivent quand même saisir la CNDP, qui décide d'appliquer cette exonération, ou pas.

Un débat selon les principes de la CNDP

> ***« 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, Constitution de la République française.**

La Commission nationale du débat public (CNDP) est l'autorité indépendante qui veille au respect de ce droit. Dans ce débat, comme dans tous les débats, elle veille à la transparence de l'information, elle organise les échanges, elle restitue la parole du public et veille à sa prise en considération dans les décisions.

Le rôle du débat public n'est pas de rechercher le consensus entre les participant·e·s, contrairement à d'autres dispositifs. Il est de **permettre l'information et l'expression de tous les arguments** sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales, les conditions de réalisation et tous les effets associés aux projets et à la vocation proposée.

Large mobilisation, écoute mutuelle et richesse des échanges

Le débat s'est déroulé du 2 avril au 13 juillet 2025. Il portait à la fois sur :

- **la vocation proposée par l'État pour le territoire de Fos-Berre de réindustrialisation et de décarbonation et de ses alternatives ;**
- **l'ensemble des projets qui y contribueraient**, aussi bien des projets industriels que des projets d'infrastructures, de transport ou énergétiques par exemple, dans les Alpes-de-Haute-Provence, le Gard et l'ouest des Bouches-du-Rhône ;
- **les effets cumulés des projets et les enjeux liés** (énergie, environnement, économie, santé, risques, mobilités, emploi, logements, etc.).

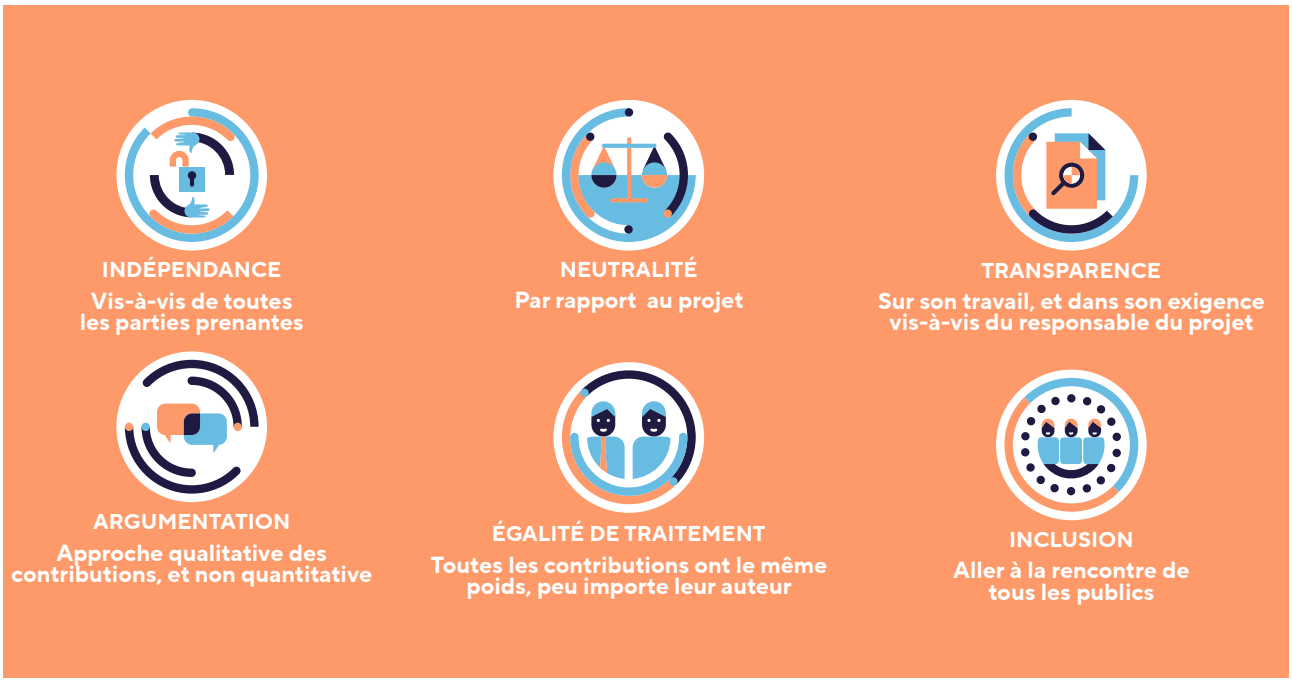
Cela représentait un **défi organisationnel et méthodologique**, pour informer et débattre en même temps de très nombreux projets, et de « l'image globale » du développement d'un territoire.

Une attention particulière a été donnée à la **participation de tous les publics** par l'organisation de rencontres de formats variés et par des partenariats, avec des établissements scolaires notamment (voir partie 2).

L'équipe du débat tient à souligner la mobilisation large, la qualité des échanges et l'écoute mutuelle au cours de ce débat exigeant et au rythme soutenu.

L'équipe du débat remercie vivement l'ensemble des personnes qui ont contribué : donné de leur temps, partagé des informations, préparé des interventions orales ou des contributions écrites, posé des questions, écouté avec attention, respecté les temps de parole contraints, relayé l'information et le débat dans leurs organisations.

La réussite et la richesse de ce débat, du point de vue de la CNDP, tiennent à la **qualité de toutes ces contributions et de l'engagement du public**.



Le compte-rendu du débat

Ce compte-rendu revient sur le **déroulement du débat** en présentant sa préparation, les modalités mises en œuvre et en analysant la participation.

Il restitue de manière large les échanges et synthétise les recommandations dont l'État, les porteurs de projet et l'ensemble des maîtres d'ouvrage devront tenir compte dans leur décision. **Il restitue l'ensemble des arguments** en les traitant à égalité et selon les principes de neutralité et d'indépendance qui président au travail de la CNDP.

Ce compte-rendu vise enfin à partager cette expérience auprès d'autres personnes publiques des autres territoires industriels qui voudraient s'engager dans cette même voie d'un débat public global, ou de personnes qui souhaiteraient organiser un débat comparable.

LES VERBATIMS

- Les citations publiées dans ce compte-rendu proviennent des différentes sources de contribution au débat public : réunions publiques, webinaires, débats mobiles, visites, ateliers, cahiers d'acteur, plateforme numérique et réponses au questionnaire.
- Les citations des réunions publiques et des webinaires sont issues des retranscriptions des échanges enregistrés de ces rencontres et sont accessibles sur le site du débat.
- Les citations des débats mobiles, visites et ateliers viennent des prises de notes de l'équipe du débat ou de contributions écrites déposées par les personnes participant.
- Afin de pouvoir en retrouver la formulation intégrale et le contexte, l'origine des verbatims est indiquée après la citation.
- Pour les avis et questions, le numéro indiqué fait référence à leur numérotation sur la plateforme qui figure après le signe #.



2

COMMENT S'EST DÉROULÉ LE DÉBAT ?

1	**Préparation du débat sur un riche terreau de concertations**	**13**
2	**Quelles modalités pour ce débat global ?**	**15**
3	**Qui a participé ?**	**25**
4	**De quoi a-t-on débattu ?**	**31**

1. PRÉPARATION DU DÉBAT SUR UN RICHE TERREAU DE CONCERTATIONS

1.1 Une riche histoire de concertations et de débats publics sur le territoire de Fos-Berre

- Un premier débat public a été organisé par la Commission nationale du débat public (CNDP) en 2004 sur le projet Fos 2XL, mentionné par des participant·e·s lors de ce débat public 20 ans après. Depuis, d'autres **débats publics** ont pris place par exemple le débat public sur la liaison routière Fos-Salon, fin 2020, ou encore le débat EOS sur les parcs d'éoliennes flottantes en Méditerranée, en 2021, ainsi que des **concertations préalables garanties par la CNDP,** en particulier sur des projets industriels : Carbon, GravitHy, H2V (2023), Medhyterra, DEOS (Développement de l'Éolien Offshore), HyVence (2024) et NéoCarb (2024-25).
- Des concertations ont également été **portées par différents acteurs publics,** notamment sur l'OAZIP (Orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire de Fos - 2021-2022) et le plan stratégique d'aménagement de la ZIP (zone industrialo-portuaire) portée par le GPMM (Grand port maritime de Marseille) ; sur le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) de la Métropole Aix-Marseille-Provence (depuis 2016, approuvé en 2025) ; sur le PDU (Plan de déplacement urbain) par la Métropole ; sur le SRADDET (Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires) par la Région ; sur des projets routiers portés par l'État ou le conseil départemental des Bouches-du-Rhône, ou encore sur le projet de ligne aérienne à très haute tension (THT) Fos-Jonquières porté par RTE.
- Des **dispositifs pérennes de concertation et participation** ont également été mis en place : le Lab territorial industrie Fos-Berre, porté par la Préfecture des Bouches-du-Rhône depuis 2023, le dispositif RÉPONSES du Secrétariat permanent pour la Prévention des pollutions et des risques industriels (SPPPI PACA), depuis 2019, l'observatoire citoyen de l'environnement VOCE (Institut Éco-citoyen), etc.

La liste détaillée de ces débats publics et concertations est détaillée en annexe n°5.6.

1.2 Quels enseignements de ces expériences ?

La préparation du débat global a bénéficié des enseignements des précédentes expériences, en particulier ceux retranscrits dans les comptes-rendus des débats et bilans des concertations par les garant·e·s CNDP et ceux de la mission de conseil conduite par la CNDP en février 2024 suite à la saisine par la préfecture des Bouches-du-Rhône pour un débat d'ensemble sur la zone de Fos-sur-Mer, selon les dispositions de la loi industrie verte (voir encadré p.11). Les débats et concertations précédents ont mis en visibilité des **interrogations récurrentes du public au sujet d'une « vision d'ensemble » qui présiderait aux décisions, et sur la cohérence des politiques publiques** mises en œuvre sur le territoire. Ces interrogations étaient accompagnées de demandes de **considérer différentes « visions » du territoire et de son « avenir »** ainsi que **prendre en compte les « effets cumulés »** avant de décider des projets. Des enjeux forts étaient identifiés en termes de mobilité et transports, santé et cadre de vie, risques, environnement, eau et énergie. À l'issue de la mission de conseil, les garant·e·s recommandaient d'organiser un débat global pour permettre au public de se prononcer sur les problématiques d'ensemble de la zone Fos-Marseille, en identifiant les enjeux communs liés aux multiples projets industriels sur la zone, et formulaient des recommandations sur son organisation.

La mission de conseil relevait par ailleurs **une fatigue du public au regard de la multitude de concertations concomitantes et de la répétition des mêmes alertes,** sur les transports et le logement notamment. Des sentiments et constats de ne jamais être entendus par les pouvoirs publics ont été exprimés de manière réitérée dans les dernières années. Un participant l'a rappelé lors de la réunion d'ouverture :

> « Nous avons suivi toutes les concertations de toutes les entreprises, et on s'est rendu compte qu'à la fin, il y avait de moins en moins de participants.
> Et il faut peut-être se poser la question de se dire : est-ce que nous sommes vraiment écoutés dans ces concertations ?
> Et là, ce qui nous fait un petit peu peur avec les concertations qui vont arriver : à la fin, on va être combien à assister aux concertations ? »

Réunion publique à Fos-sur-Mer et en ligne, le 02/04/25

De la saisine au débat

Le préfet des Bouches-du-Rhône a annoncé son intention de saisir la CNDP pour un débat global, à l'issue de la concertation publique sur le projet de ligne THT Fos-Jonquières, le 27 septembre 2024. À partir de cette date, les services de l'État ont préparé la saisine, avec l'aide de la CNDP pour bien cadrer l'interprétation de la loi. Cette phase a permis aux services de l'État d'identifier les projets susceptibles d'être intégrés à la saisine (les plus gros projets industriels), et d'établir une liste complémentaire de tous les autres projets contribuant à la vocation proposée pour le territoire.

À partir de la saisine, de décembre 2024 à avril 2025, **l'équipe du débat a complété l'étude de contexte avec 67 entretiens et 9 réunions préparatoires (voir annexe 5.5),** en présentiel ou distanciel, avec des associations, des syndicats, des industriels, des élu·e·s du territoire de Fos



Extrait du dépliant du débat public

et de l'étang de Berre, mais aussi des territoires liés à sa vocation industrielle (Val de Durance, pays d'Arles, Crau, Camargue et Gard). Ces entretiens avaient pour objectifs de présenter le cadre et le calendrier envisagé pour le débat public et, surtout, d'échanger avec ces acteurs quant à leurs attentes. Des échanges réguliers ont également eu lieu avec les garant·e·s CNDP en mission sur les territoires et avec les porteurs d'autres concertations.

L'ensemble des échanges a permis d'identifier les questions (voir illustration ci-contre) et les **thématiques suivantes à traiter au cours du débat :**

- **Transition industrielle et décarbonation**
- **Énergie et électricité**
- **Risques naturels et technologiques**
- **Emplois et formations**
- **Environnement, santé et qualité de vie**
- **Mobilités et transports**
- **Aménagement du territoire**
- **Financement et gouvernance**

Ils ont permis également d'identifier les **principaux enjeux pour l'organisation de ce débat public** :

- Proposer un calendrier considérant la contrainte des élections municipales en 2026 et les informations disponibles sur les effets cumulés (études en cours) ;
- Impliquer l'ensemble des porteurs de projet et des décideurs concernés ;
- Inclure les territoires liés ;
- Impliquer un large public au-delà des parties prenantes ;
- Débattre de l'ensemble des projets et garantir l'information, le débat et la reddition des comptes sur les 6 projets de liste principale et les deux projets en concertation préalables ;
- Traiter les enjeux et les effets cumulés des projets en clarifiant les controverses ;
- Engager dans la mise en récit des futurs des territoires et l'accueil de récits alternatifs.



Visite de Fos3XL et de Distriport - GPMM, le 14/05/25

2. QUELLES MODALITÉS POUR CE DÉBAT GLOBAL ?

2.1 Calendrier : débattre en amont des décisions

Était-ce le bon moment pour ce débat ? Était-ce la bonne durée ?

> Est-ce que le temps alloué à ce débat est logique par rapport au nombre de projets dont il faut traiter, en comparaison de l'impact à très longue durée que ces différents projets vont créer ?

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Cette question a été réitérée au cours des trois mois de débat. Une contrainte forte pour le calendrier du débat était celle des **élections municipales de 2026.** Cela impliquait effectivement de conduire le débat en dehors de la période de réserve des élu·e·s (septembre 2025 - avril 2026), soit avant l'automne 2025 ou au printemps 2026. **Considérant les attentes fortes exprimées dans l'étude de contexte, le choix a été fait de ne pas différer sa tenue** et, en conséquence, de le conduire avant la trêve estivale. En effet, un enjeu des débats de la CNDP est de se situer suffisamment en amont des décisions pour que la parole du public puisse contribuer à leur construction. Considérant les calendriers avancés pour les projets, une information et une expression dans le cadre d'un débat public étaient pertinentes à ce stade.

Ce choix a impliqué **une durée de préparation du débat de 3 mois, soit environ la moitié du temps habituel**. Cette préparation raccourcie a été possible du fait des éléments déjà disponibles pour l'étude de contexte (voir partie précédente). Cela impliquait cependant un rythme rapide pour la préparation du dossier du débat. Le rythme du débat a ensuite été dense. Tous les interlocuteurs ont fait un travail remarquable et conséquent, dans ces délais contraints.

Le débat s'est tenu du 2 avril au 13 juillet 2025, soit sur une période de 3 mois et demi. Ceci correspond à **une durée classique de débat public,** comprise entre 3 et 4 mois. La loi prévoit une durée de 4 mois maximum pour les débats publics sur les projets et 6 mois maximum pour les plans et programmes nationaux. Cependant, du fait des nombreux sujets à débattre, et du périmètre élargi, **le nombre et la densité des événements ont été plus importants qu'à l'accoutumée.**

Une attention particulière a été portée à éviter les conflits d'agenda avec d'autres concertations et événements locaux (festivals, etc.) nombreux en mai et juin. En outre, **les temps de débat ont été mutualisés autant que possible avec les autres concertations** (voir encadré, p. 21).

Malgré ces précautions, plusieurs participant·e·s ont exprimé un regret face à un rythme jugé trop soutenu, et certains ont évoqué leur souhait que le débat soit prolongé. La densité d'événement a été effectivement exigeante pour le public.

> Le timing a été très court, ne permettant pas de participer à toutes les sessions et la clôture (8 juillet) tombe pendant les congés d'été pour certains, congés prévus bien avant la présentation du calendrier du débat au mois d'avril. À titre personnel, je reste sur ma faim...

Questionnaire n°27

2.2 Un dossier de débat collectif et coordonné

Quelles modalités pour garantir l'information sur la vision globale, sur la multiplicité de projets et d'enjeux ?

Un enjeu des modalités de ce débat était lié au volume d'informations à partager avec le public. Un représentant associatif soulignait cette exigence lors de la réunion d'ouverture :

> [...] Avoir un si gros débat, pour des présidents d'associations comme moi, ou d'autres personnes, il y a énormément à lire, énormément à comprendre, énormément de travail. On est des bénévoles dans nos associations respectives, on est sollicités par d'autres choses, et pour nous, ça va être un trop lourd débat.

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

L'information du public est passée en premier lieu par **le dossier du débat, pièce règlementaire d'un débat public** (Article R.121-7 du Code de l'environnement). Un dossier de débat doit présenter de manière simple, transparente et accessible, l'ensemble des éléments dont le public a besoin pour se former un jugement et participer au débat. Ce dernier est validé en séance plénière par la CNDP, et le débat ne peut commencer que lorsque la CNDP estime le dossier suffisamment complet (L.121-11 CE). Dans le cas de ce débat public global, l'obligation de constituer le dossier incombait à l'État, qui avait saisi la CNDP mais également aux porteurs de projet de liste principale (voir infographie page suivante).

Les obligations des différents porteurs de projets dans le débat

OBLIGATIONS



Liste principale du débat public [1]

Les porteurs du projet **produisent un dossier d'information (DMO), financent le débat,** rendent compte des suites qu'ils donnent à leur projet et publient leur décision au plus tard 3 mois après la publication du compte-rendu du débat.

Concertations préalables articulées / intégrées au débat public [2]

Les porteurs du projet **produisent un dossier d'information (DMO), financent certaines modalités,** rendent compte des suites qu'ils donnent à leur projet et publient leur décision au plus tard 2 mois après la publication du bilan de la concertation.

Concertations continues articulées avec le débat public [3]

Participation à certaines réunions, contribution à l'information du public, en lien avec les concertations continues. Des réunions sont mutualisées.

Pas de procédure de concertation en cours lors du débat [4]

Participation à certaines réunions, contribution à l'information du public, dont réponses aux questions.

Entreprises/projets concernés :

ArcelorMittal et RTE
Installation d'un four à arc électrique

Engie et RTE
Hygreen

Geométhane
GeoH2

Grand Port Maritime de Marseille
Fos 3XL

Marcegaglia
Mistral

NaTran
Réseau de transport d'hydrogène

Elengy, RTE, Vicat et SPSE
Rhône décarbonation

Air Liquide
Elyfos

Grand Port Maritime de Marseille
Extension de distriport

Tous les projets sont à retrouver sur la page "projets" du site du débat

Par exemple...

Ligne électrique THT Jonquières et Fos
Neocarb
Med'Hyterra
Gravithy
H2V Fos
DEOS
Liaison routière Fos-Salon
...

Par exemple...

Provence Bleue
Barmar
Kem One Decarbonation
Géogaz H2
Lavéra
Aménagement du môle central
Stratobus
...

[1] Projets industriels et logistiques Art L121-8-I (saisine obligatoire de la CNDP, inscrits dans la saisine de l'État).

[2] Projets industriels et logistiques Art L121-8 (champ du débat public) ou Art L121-17 (saisine volontaire de la CNDP pour une concertation avec garants).

[3] Projets industriels et logistiques, d'urbanisme et d'équipement ayant fait l'objet d'une concertation préalable ou d'un débat public.

[4] Autres Projets industriels et logistiques, d'urbanisme et d'équipement qui participeraient à la vocation

Le dossier de débat comprend :

- **un document transversal rédigé par l'État portant sur la vocation proposée, et sa synthèse ;**
- **un document pour chaque projet de la liste principale de la saisine et pour les deux projets en concertation préalable** (voir schéma ci-dessous.), soit l'équivalent d'un dossier classique de débat public dédié à un projet, et leurs résumés « en bref » ;
- des **notes complémentaires** versées en cours de débat.

Un travail de coordination et de collecte d'informations auprès des porteurs de projet

Les contenus de ces documents étaient sous la responsabilité de leurs auteurs, mais élaborés en dialogue avec **l'équipe du débat. Celle-ci s'est assurée, dans un rôle d'édition, de l'accessibilité et de la complétude des informations présentées :** le travail de relecture, questionnements et commentaires a donné lieu à de nombreux échanges et a conduit à plusieurs remaniements des documents et compléments d'information. Des échanges réguliers ont eu lieu pour cela avec les porteurs de projet. Deux membres de l'équipe du débat étaient plus spécifiquement désignés pour suivre chacun des 6 projets de « liste principale ». Pour les porteurs de projets en concertations préalables intégrées au débat (Air Liquide France Industrie avec Elyfos et le GPMM avec Distriport), les dossiers ont été directement revus par les garant·e·s désigné·e·s et partagés avec le dossier du débat (voir les bilans de ces concertations en annexe 5.6).



Quelques exemples de supports pour le débat

Au-delà, des informations complémentaires ont été **collectées par l'État auprès des autres porteurs de projets qui contribueraient à la vocation et d'autres acteurs publics.** Le secret des affaires a constitué parfois une limite à la publication de certaines informations, par exemple concernant les demandes précises en électricité des entreprises, ou sur les résultats de la procédure de priorisation des raccordements électriques (voir p.73) ou encore sur l'avancement de certains projets.

Pour assurer la **coordination des acteurs publics et privés les plus impliqués dans le débat,** l'État a choisi d'organiser une réunion hebdomadaire dès janvier 2025. Organisée par le secrétariat général des affaires régionales (SGAR-PACA), cette réunion rassemblait des représentant·e·s des préfectures et sous-préfectures concernées, des services de l'État (DREETS, DREAL, DDTM, ARS), de la Région SUD, de la Métropole Aix-Marseille-Provence, et des porteurs de projets en liste principale et en concertation préalable. L'équipe du débat a participé à toutes ces réunions pour clarifier le cadre du débat et les attentes. Elles ont été essentielles tant pour la production du dossier du débat dans des délais courts que pour partager les déroulés et encadrer les interventions lors des évènements du débat.

La partie transversale du dossier du débat, rédigée par l'État, présentait de manière claire les informations. Elle demeurait cependant dans un format principalement textuel qui ne facilitait pas sa prise de connaissance par un large public. **La synthèse** de ce dossier, bien que publiée et imprimée un peu plus tardivement, a permis de présenter un document accessible à un plus large public. Dans la même perspective, l'équipe du débat a veillé à ce que **des résumés « En bref »** des dossiers de porteurs de projet, lisibles et illustrés graphiquement soient publiés dès l'ouverture du débat.

2.3 Une information nourrie tout au long du débat

> Débat très très court (3 mois et demi) devant tant de questions et de participants : quelle est votre méthodologie pour être sûrs de répondre à TOUTES les questions et attentes ?

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Le dossier du débat a été publié 15 jours avant l'ouverture du débat pour fournir au public un premier socle d'information. Tout dossier de débat peut cependant être complété au cours du débat par d'autres éléments d'informations, à la demande de l'équipe du débat ou sur proposition du porteur de projet. Il est **usuel que des informations complémentaires arrivent en cours de débat.** Il est apparu dans la préparation du débat que ce serait une nécessité considérant la spécificité

des objets mis en discussion, et la durée très courte de préparation du débat.

Le débat impliquait ainsi une multiplicité de projets **à des niveaux de maturité différents,** depuis l'absence de maître d'ouvrage clair jusqu'au dossier de demande d'autorisation finalisé. Il impliquait des projets soumis à des obligations réglementaires différentes (voir schéma p.16). Il impliquait enfin une **approche globale inédite. Des études étaient par ailleurs en cours** à l'ouverture du débat, en particulier une tierce expertise sur le projet de ligne THT et une analyse des effets cumulés sur l'environnement. Ainsi, dès la préparation du débat, l'équipe du débat a consenti à ce que les états d'avancement des sections du dossier soient hétérogènes au moment de la séance de la CNDP de validation du dossier du débat. Les attentes d'informations complémentaires ont été précisées dans la décision du 19 mars 2025 (voir annexe 5.1).

Le calendrier des évènements du débat a tenu compte de ces **publications complémentaires** pour veiller à leur partage dans le temps du débat. Les fiches complémentaires (voir annexe 3.1) ont été fournies dans les délais convenus et mises en ligne en amont des réunions thématiques dédiées. Ces fiches ont demandé un travail spécifique de présentation à l'échelle globale du débat qui ne lui préexistait pas. Dans l'attente des résultats des études, leurs cahiers des charges ont été publiés sur le site du débat.

Si le partage de ces informations complémentaires a souvent été jugé trop tardif, il a semblé utile aux participant·e·s. Tout au long du débat, des questions du public ont été posées concernant la complétude et la mise à jour des documents mis en ligne, démontrant le **rôle central de cette mise à disposition de l'information, et les attentes du public en la matière :**

> **3 mois et demi sur un tel sujet, sur un tel territoire, avec autant de projets, c'est assez court, et avec ce qui va avec, c'est-à-dire les documents manquants, les documents qui arrivent, certains, et c'est super, notamment la fameuse tierce expertise, mais, bien sûr, d'autres qui ne sont pas là, et notamment des demandes sur les autres vocations de ces territoires.**

Réunion publique à Grans, le 26/05/25, Collectif THT 13/30

L'intelligibilité de l'information partagée et son accessibilité ont également été interrogées :

> **Ce débat public a été, à notre avis, trop compliqué pour les citoyens, les associations et tous ceux qui ont suivi ce débat, touchés par les problématiques de l'arrivée de ces nouvelles industries. Ce débat a été une usine à gaz parce qu'il fallait aller vite et nous étions dans l'impossibilité de suivre réellement les avancées du débat, si ce n'est de passer 8 à 10 heures par jour sur les dossiers.**

Cahier d'acteur n°106, ADPLGF

UN SITE INTERNET ORGANISÉ SPÉCIFIQUEMENT POUR CE DÉBAT GLOBAL

Comme pour tout débat public, un site internet dédié a été ouvert, pour permettre à toute personne de s'informer, de suivre le débat, de donner son avis. Sur ce site internet, ont été mis à disposition du public les différents documents produits dans le cadre du débat.

Dans l'onglet **« la vocation proposée » :** le document transversal de l'État, **la synthèse du dossier et les 11 fiches complémentaires** produites par l'État.

Dans l'onglet **« les projets »,** ont été mis à disposition du public des fiches sur l'ensemble des projets inclus dans la vocation proposée pour le territoire, regroupées par filières. Pour les projets de la liste principale de la saisine de la CNDP, figuraient également les dossiers de chaque porteur de projets et leur résumé « en bref », ainsi que les fiches complémentaires demandées par la CNDP.

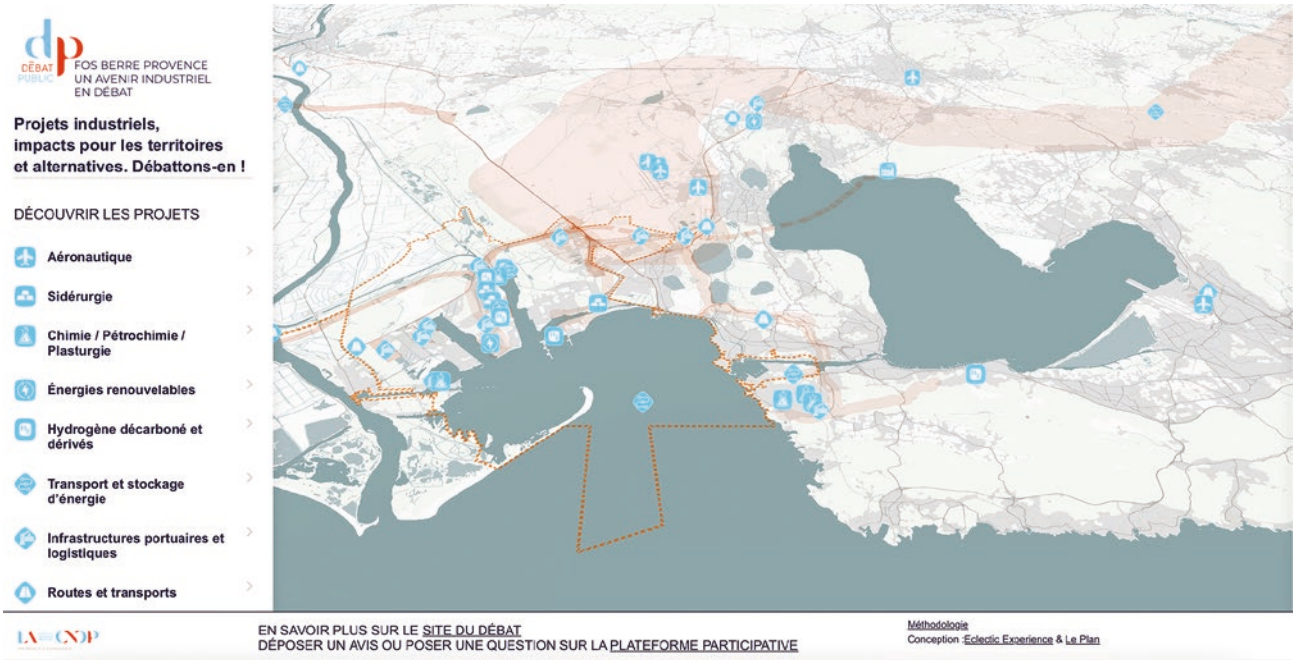
Une page **« les thèmes du débat »** a été alimentée tout au long du débat sur les 9 thématiques principales sur lesquelles portait le débat : transition industrielle et décarbonation, énergie et électricité, risques naturels et technologiques, emplois et formations, environnement, santé et qualité de vie, mobilités et transports, aménagement du territoire et financement et gouvernance.
Elle a été actualisée à l'issue du débat avec les informations et documents partagés par les intervenant·e·s et participant·e·s au cours du débat.

Enfin, toutes les présentations faites en réunion, les verbatims des réunions publiques et toutes les contributions ont été publiées au fil du débat. Le site internet du débat reste accessible au moins de 8 ans après la clôture du débat.



L'étude de contexte avait montré une méconnaissance du public vis-à-vis des nouveaux projets. Afin de faciliter la **prise de connaissance des projets et de leurs caractéristiques,** l'équipe du débat a développé un outil dédié de **cartographie interactive.** Cette cartographie, accessible via le site du débat, permet d'explorer les projets par filière (aéronautique, sidérurgie, chimie / pétrochimie, énergies renouvelables, etc.), de consulter pour chaque projet une fiche de présentation, de superposer des couches thématiques sur le risque industriel, l'aléa incendie, le risque d'inondation et de submersion ou les installations électriques existantes (lignes 225 et 400 kV de RTE). Cette cartographie a été actualisée et complétée au fil du débat : des 35 projets figurant dans le dossier initial de l'État, la cartographie finale présente 51 projets (voir partie 3.1 et annexe 1).

Par ailleurs, pour faciliter la compréhension des enjeux pour le public, l'équipe du débat a produit une série d'**infographies,** qui ont alimenté à la fois le site internet et les réseaux sociaux.

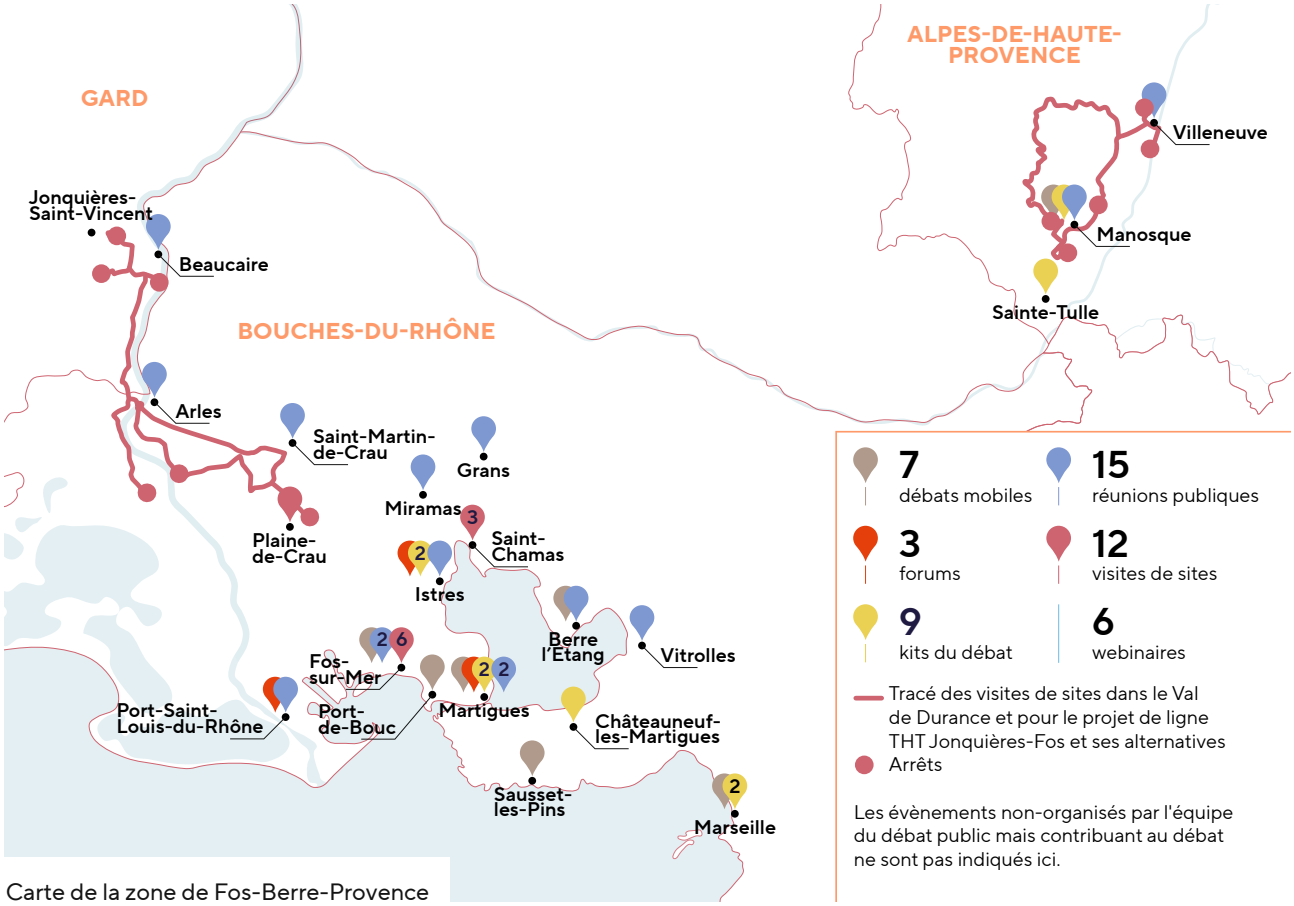


Carte interactive développée dans le cadre du débat public

INFORMER SUR CE DÉBAT ET MOBILISER SUR LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES

La stratégie de communication a combiné numérique, presse et relais de terrain pour toucher un public diversifié, mobiliser les citoyen·ne·s et valoriser les contenus du débat.

- **Réseaux sociaux.** Au total, 106 publications ont été produites, puis déclinées et adaptées à chaque réseau social : LinkedIn, Facebook, Instagram, X et BlueSky… Cette stratégie a permis de constituer une audience totale de 1638 abonnées. Une audience engagée qui a généré 7634 interactions au total (mentions « J'aime », commentaires et partages).
- **Relais par les partenaires.** Les communes hôtes des réunions ont été sollicitées pour relayer l'information via leurs propres canaux de communication (réseaux sociaux, site internet, etc.), et lorsque cela était possible, un affichage local a été mis en place. Des publications ciblées ont également été partagées dans des groupes Facebook locaux.
  De nombreux partenaires ont participé aux relais des informations du débat.
- **Relais médiatiques et partenariats presse.** Des points presse ont été organisés en amont de l'ouverture du débat, et lors de sa clôture. Des partenariats presse ont été noués avec La Provence et avec des médias locaux et spécialisés tels que Gomet, Bleu tomate et Fossa FM. L'ensemble de ces actions a permis, à la fin du débat, plus d'une centaine de parutions médiatiques sur une variété de canaux (TV et radios locales et régionales, journaux locaux et nationaux, en ligne ou imprimés). De manière notable cependant, les médias ont été fortement mobilisés en lien avec le projet de ligne THT Jonquières-Fos.



Carte de la zone de Fos-Berre-Provence

2.4 Une variété de modalités pour que toute personne puisse s'exprimer et débattre

Une variété de modalités a été proposée avec deux objectifs :

- Traiter de l'ensemble des objets du débat : certaines modalités portaient sur la mise en discussion de la **vision globale,** d'autres avaient une entrée par filière, d'autres encore une entrée **territoriale** ou **thématique** (voir schéma annexe 2.5).
- Proposer des **formats différents** pour assurer une large participation : en présentiel et en distanciel ; dans des salles de réunion, dans l'espace public ou sur les sites concernés ; en réunion publique, en petit groupe et en individuel ; par oral, par écrit, par photolangage.

Les **personnes pouvaient ainsi choisir parmi les modalités.** Certaines personnes ont ainsi fait part de leur choix de ne pas participer aux réunions publiques, mais de prendre connaissance des comptes-rendus pour nourrir leur contribution dans un cahier d'acteur.

Les temps d'échange publics ouverts à toute personne

Entre le 2 avril et le 13 juillet 2025, 43 rencontres publiques, ont été organisées (voir annexe 2.1), offrant à toutes et tous la possibilité de s'exprimer :

- **7 débats mobiles** se sont déroulés dans différentes communes impliquées, sur les marchés principalement, facilitant la rencontre avec les habitant·e·s dans leurs espaces de vie.
- **12 visites de sites** ont offert une immersion directe dans les projets et sur les enjeux, favorisant des échanges sur le terrain avec les porteurs de projet et les acteurs du territoire. Tous les sites des projets de la liste principale de la saisine et des concertations préalables intégrées au débat ont fait l'objet de visites.
- **15 réunions publiques** ont eu lieu selon différents formats :
  - **en hybride** (présentiel et en ligne) pour les réunions d'ouverture, intermédiaire et de synthèse ;
  - **en présentiel précédé par des forums** pour les trois réunions de filières : hydrogène et industries vertes, sidérurgie et industries logistiques, portuaires et aéronautiques. Lors de ces trois forums les porteurs de projets étaient présents sur un stand et ont pu répondre directement aux questions du public sur les projets ;
  - en présentiel dans des villes choisies pour traiter d'enjeux **territoriaux** ou **thématiques.** Une réunion a eu lieu sous forme de **« *world* café »** avec des tablées thématiques pour traiter des effets cumulés en atelier et une autre en « *fishbowl* » sur la gouvernance.

Les réunions publiques étaient systématiquement suivies d'une **collation** permettant la poursuite des échanges entre les personnes.

- **6 webinaires thématiques** ont été organisés pour approfondir certains sujets : le rôle de l'hydrogène dans la décarbonation ; les risques industriels et naturels existants sur la zone ; les besoins, impacts et mesures de gestion

sur la ressource en eau ; les conséquences et besoins en emploi et formations et finalement, la démarche éviter - réduire - compenser (ERC) et les mesures de compensation écologique prévues.

Un kit du débat pour aller vers un plus large public

Toute personne ou organisation avait par ailleurs la possibilité d'organiser son propre temps de débat pour en verser ensuite le compte rendu comme contribution au débat. L'équipe du débat a sollicité des partenaires pour organiser des ateliers avec des publics qui viennent rarement dans les rencontres publiques.

- **11 débats « autoportés » ou ateliers animés par l'équipe du débat auprès de publics spécifiques.** Ces temps pouvaient **être organisés de manière libre ou s'appuyer sur le** kit du débat. Accessible en ligne et distribué sur demande, le kit s'adressait à tous les publics (voir ci-après). Il proposait des outils d'animation, une série de questions autour des grandes thématiques du débat (transition industrielle, énergie, environnement, emploi, etc.) ainsi qu'un formulaire de restitution. L'équipe du débat a produit une synthèse des échanges issus de ces temps (voir annexe 2.2). Le SPPPI PACA a également versé au débat deux temps autoportés traitant de questions du kit : un séminaire sur la communication en gestion de crise et l'audition du projet Mistral.

DANS LE KIT DU DÉBAT : 2 OUTILS INÉDITS POUR DÉBATTRE DE LA VOCATION DU TERRITOIRE AVEC TOUT PUBLIC

Photolangage : À partir d'un jeu de 96 images – mêlant photos du territoire et visuels prospectifs générés par IA – les participant·e·s étaient invité·e·s à exprimer leurs représentations actuelles du territoire et de la place de l'industrie. Dans un second temps, ils se projetaient en 2040, partageant visions et interrogations sur l'avenir. Les échanges prenaient forme sur une grande feuille collective (voir photo p. 32), alimentée par les images choisies et commentées. Le résultat reflétait la richesse et parfois la divergence des perceptions au sein du groupe.

Débat mouvant : Les personnes sont invitées à se positionner physiquement entre deux extrémités d'une pièce selon leur niveau d'accord ou de désaccord avec une affirmation (exemple : « L'industrie est l'avenir du territoire. ») en explicitant leurs arguments. Le débat était « mouvant » dans le sens où chaque personne pouvait se déplacer dans l'espace pour préciser son avis, et le faire évoluer à l'écoute des arguments des autres.



Débat mouvant avec des élèves de 1re « Procédés chimie », lycée Latécoère à Istres, le 05/06/25

DES MODALITÉS COMMUNES AVEC D'AUTRES CONCERTATIONS

Plusieurs concertations en lien avec l'objet du débat lui étaient concomitantes : la concertation préalable sur le projet Rhône Décarbonation, l'ensemble des concertations continues sur des projets ayant déjà mené leurs concertations préalables, ou encore les autres concertations publiques en cours. Des échanges réguliers avec les garant·e·s de la CNDP comme avec les porteurs de ces concertations ont permis de **mutualiser certaines réunions ou de les intégrer comme contribuant au débat** et de créer des passerelles entre ces différentes procédures :

- La réunion publique à Martigues le 3 juin 2025 était commune avec la concertation Rhône Décarbonation et les webinaires de cette concertation ont été relayés dans le débat ;
- Les réunions par filière étaient communes aux concertations continues des projets industriels, par exemple avec celle du projet GravitHy pour la réunion du 6 mai 2025 sur l'avenir de la filière sidérurgique ;
- La réunion du 10 juin à Miramas sur « mobilités et transports » était commune avec la concertation continue sur la liaison routière Fos-Salon ;
- La réunion en ligne du 27 mai « Quelle différence entre décarbonation et dépollution ? » a été co-organisée avec SPPPI PACA dans le cadre des « KFé RÉPONSES ».

D'autres évènements, organisés sur la période du débat contribuaient, quant à eux, au débat. Par exemple : les autres KFé RÉPONSES, dont le webinaire sur l'étude pilote de l'Observatoire Revela 13 (surveillance de 3 cancers : résultats et suites) ou encore les trois réunions publiques pour l'élaboration du PLUi du Pays de Martigues, organisées en juin 2025.
En pratique, pour ces réunions contribuant au débat, un membre de l'équipe du débat participait, à l'écoute des contributions, et les éléments clés de la réunion ont pu être versés au débat.

En ligne : la plateforme participative

Elle a permis au public de poser des questions et de verser des contributions ou d'y réagir. Celle-ci était constituée de trois modules dont la synthèse est disponible en annexe 2.3 :

- **Le système de questions-réponses** permettait à toute personne d'adresser des questions, sur les sujets en débat, à l'État, aux porteurs de projets ou à l'équipe du débat. L'équipe du débat a organisé des points réguliers avec l'État et les porteurs de projets, afin d'assurer une réponse dans un délai situé entre 15 jours et trois semaines environ en moyenne. Les équipes du débat ont également versé dans la plateforme participative les questions n'ayant pas obtenu de réponses au cours des événements publics du débat.
- **Le forum de discussion** a permis à toute personne d'exprimer son avis et de réagir aux contributions déposées en les commentant, permettant ainsi des interactions entre les internautes. Les contributions reçues par écrit lors des réunions publiques ou envoyées par mail à l'équipe du débat ont été reversées en ligne directement par l'équipe du débat.
- **Un questionnaire,** mis en ligne en fin de débat, a permis au public de donner son avis sans connaissance préalable nécessaire sur l'avenir industriel (réindustrialisation et décarbonation) proposé par l'État, sur la pertinence des projets industriels, portuaires ou d'infrastructures, ou encore sur leurs attentes pour les suites du débat.

Les cahiers d'acteurs : cette modalité permettait à toute personne morale (institutions, entreprises, associations, etc.) ou collectif de partager son point de vue argumenté sur les sujets en débat sous un format égalitaire, selon le gabarit proposé. Les cahiers publiés ont fait l'objet d'une relecture de l'équipe du débat avant publication, pour veiller à l'intelligibilité et à la transparence des informations.

LE BUDGET DU DÉBAT

Conformément à la loi, le coût du débat public incombe aux porteurs du projet. En l'occurrence, dans le cadre de ce débat global, il a été réparti entre l'État, porteur de la saisine, les six porteurs de liste principale (voir infographie p. 16) et RTE en tant que co-porteur de projets, dans le cadre d'une convention de financement conclue avec la CNDP.

Le budget total alloué au débat public s'élevait à **1 360 000 € TTC.**

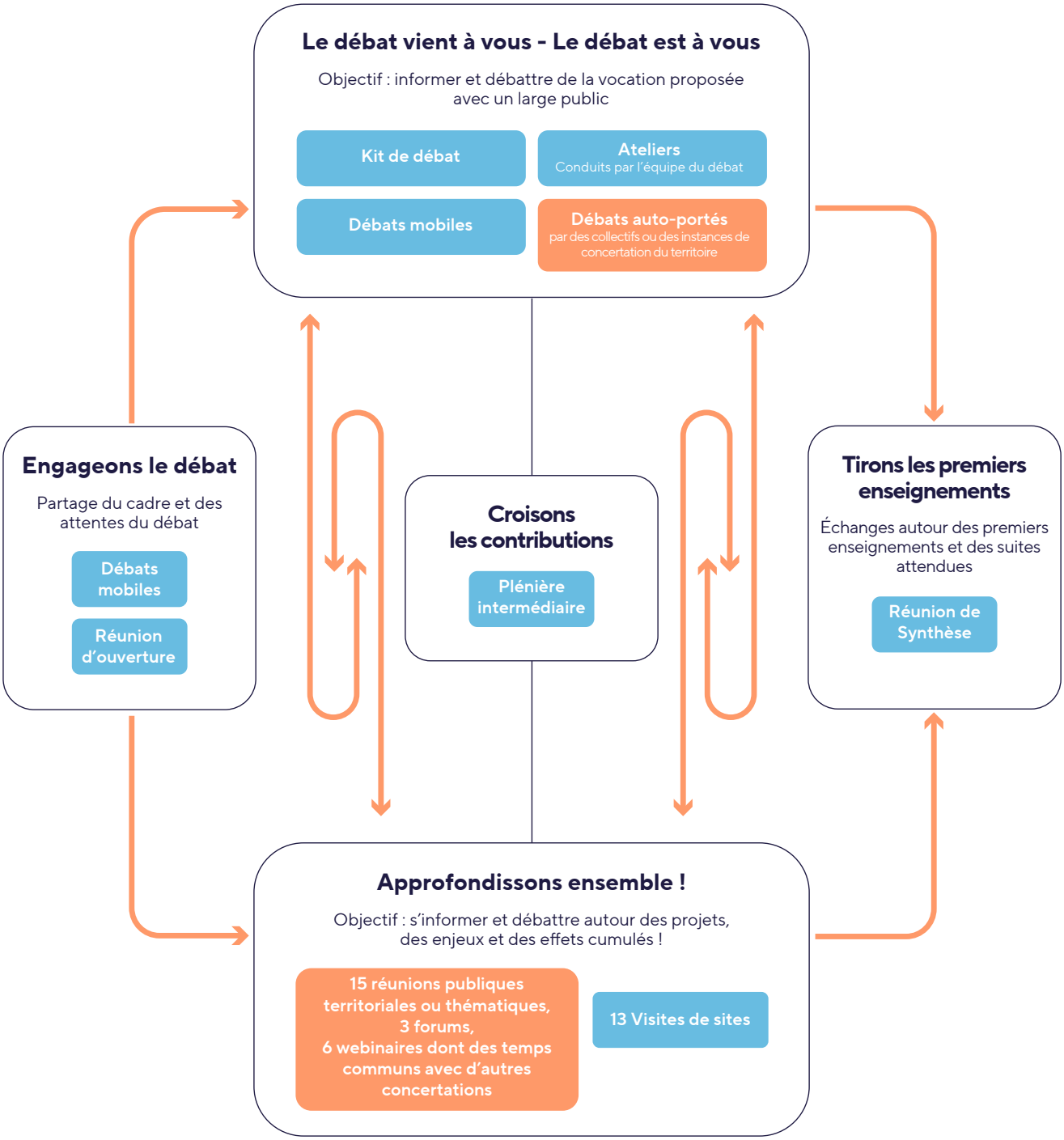
Des économies notables ont pu être faites grâce à la mise à disposition de salles et de matériels par les collectivités territoriales. Également, les compétences internes à l'équipe du débat ont permis des économies substantielles, que ce soit via l'internalisation de l'animation des réunions publiques, des webinaires et des kits de débat, ou encore de la préparation des rencontres et de la communication.

Toutes les dépenses n'étaient pas engagées et/ou payées au moment de la rédaction de ce compte rendu, dont celles liées à la réunion de présentation du compte-rendu et du bilan. Les montants indiqués dans le tableau ci-dessous ont donc été estimés en intégrant une estimation des commandes à venir.

	Engagements TTC au 13/09/25
Ressources Humaines (Cadres en mission)	386 000 €
Ingénierie de la participation - Site Internet	275 000 €
Logistique du débat et des évènements	267 700 €
Communication	171 000 €
Total	**1 099 700 €**

Les indemnités des membres nommés de l'équipe du débat sont prises en charge par la CNDP. Elles ne font ainsi pas partie des dépenses effectuées sur le budget alloué au débat public.

Information et participation en ligne ; site internet, plateforme participative (questions/réponses et avis), questionnaire, réseaux sociaux...



Concertations préalables, concertations continues et dipositifs pérennes sur les territoires
(Réponses, Lab', conseils municipaux des enfants, Codev, etc.)

LES CHIFFRES DU DÉBAT



52
évènements (voir carte p. 20)

Les **avis**



5 206
participant·e·s aux évènements
(hors modalités en ligne
et comprenant les pluri-participations)

dont **821**
en distanciel



487
contributions en ligne

118
avis

134
questions

133
commentaires

102
questionnaires complétés



138
cahiers d'acteur publiés
(voir illustration p. 27)

Informer les publics

LE SITE INTERNET



23 256
visiteurs uniques
sur le site internet

11 915
documents téléchargés sur le site dont
1456 cahiers d'acteur, sur la période du débat
et **519** dossiers du débat téléchargés

LES RÉSEAUX SOCIAUX



1 648
abonné·e·s sur les réseaux sociaux
du débat

249
publications sur
les réseaux sociaux

3. QUI A PARTICIPÉ ?

Ce débat a suscité une **forte mobilisation tout au long de ses trois mois et demi,** avec une participation soutenue jusqu'à la réunion de synthèse. Plusieurs réunions publiques ont rassemblé un public particulièrement nombreux. Au-delà des nombres, qui a participé à ce débat ?

3.1. Implication des porteurs de projet et des responsables publics concernés autour de l'État

Dans un débat public classique, le porteur de projet participe à toutes les réunions publiques et répond aux questions du public. Dans le cadre de ce débat, cette exigence s'appliquait aux auteurs de la saisine et aux porteurs de projets de la liste principale de la saisine. Cependant, **l'attente portait également vers l'ensemble des porteurs de projets et des responsables publics concernés par la vocation proposée** afin de mettre à disposition l'information et contribuer aux échanges.

L'État au centre de la démarche

La mission de conseil de 2024 recommandait que la saisine soit portée par l'État et les grandes collectivités porteuses des compétences d'aménagement et de développement économique. Mais c'est finalement **l'État seul qui a saisi la CNDP,** en tant que personne publique au titre de la loi industrie verte (voir encadré). Plus précisément, les préfets des Bouches-du-Rhône, des Alpes-de-Haute-Provence et du Gard ont co-saisi la CNDP le 11 décembre 2024 (voir annexe 5.2), ce qui a permis de porter la vision large sur l'ensemble des projets qui participent à l'avenir des territoires.

En outre, au-delà des services préfectoraux, les autres services de l'État étaient concernés par le débat et attendus par le public, par exemple l'Agence régionale de santé (ARS) était attendue en matière de santé. **L'État a été effectivement présent dans toutes les rencontres publiques avec une représentation de ses différentes composantes selon les sujets et une implication forte dans les réponses aux questions.** L'État a été au centre de la démarche.

Implication des collectivités territoriales et autres acteurs publics concernés

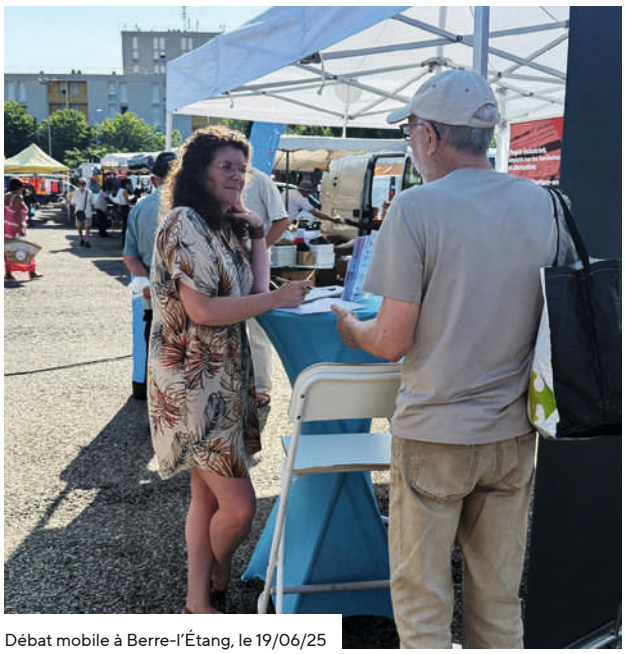
L'étude de contexte a identifié l'implication nécessaire d'autres acteurs publics, qui ont été étroitement associés en amont et tout au long du débat, notamment :

- **La Métropole Aix-Marseille-Provence et la Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur,** qui portent conjointement avec l'État la « Feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos et Étang de Berre ».
- **Le Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM),** qui accueille dans son périmètre l'essentiel des projets de décarbonation et de réindustrialisation, et qui est lui-même maître d'ouvrage des projets Fos3XL et Distriport, et aménageur de la zone industrialo-portuaire.
- **Les communes concernées, les intercommunalités** (Durance Luberon Verdon Agglomération (DLVA), Communauté d'agglomération Arles Crau Camargue Montagnette (ACCM), Communauté de communes Beaucaire Terre d'Argence) et **les autres collectivités porteuses de projet ou gestionnaires de ressources et d'espaces** (Conseil départemental pour ses projets routiers, les syndicats mixtes de gestion, les parcs naturels régionaux, etc.).

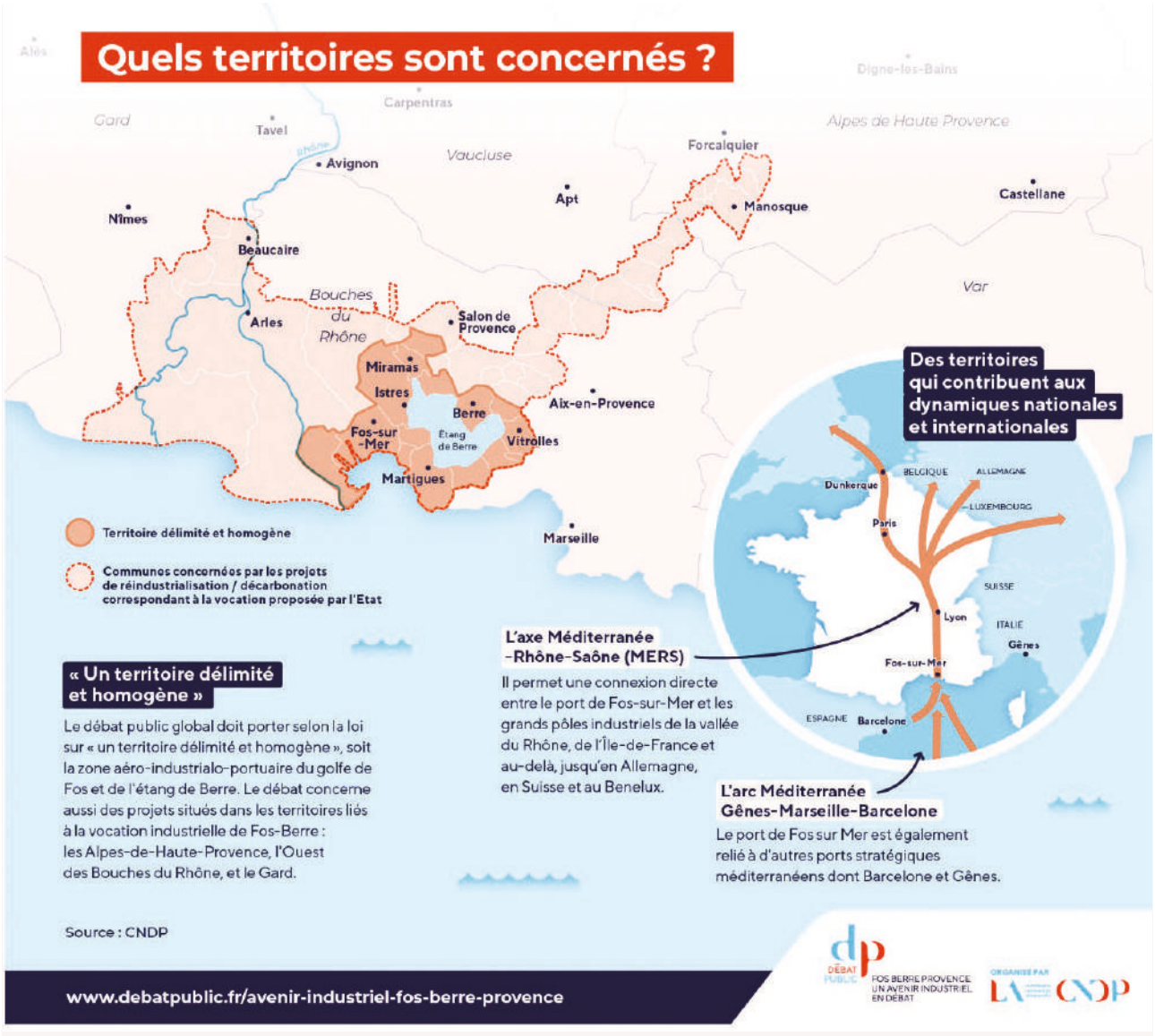
La participation d'élu·e·s de communes et collectivités concernées, aux réunions du débat public a été conséquente. Les collectivités ont répondu aux sollicitations de l'équipe du débat pour préparer des interventions. Par exemple, lors de la réunion « Mobilités et transports », le 10 juin à Miramas, l'État, la Métropole, le Département, la Région et SNCF Réseau ont présenté ensemble leurs travaux sur les projets de mobilité. De même pour la réunion sur la gouvernance et les financements, où certaines collectivités ont présenté les aménagements qu'elles portent et financent sur le territoire.

Mobilisation des porteurs de projet

L'équipe du débat a également veillé à impliquer l'ensemble des porteurs de projets pour s'exprimer et répondre aux demandes d'information. Parmi eux, **des exigences spécifiques incombaient aux industriels porteurs des projets de la liste principale et en concertation préalable** (voir illustration p. 16). À la demande de l'équipe du débat, ces porteurs de projet ont été présents à la quasi-totalité des réunions publiques. L'équipe a par ailleurs constaté une participation active des autres porteurs de projets, largement représentés dans les temps de réunion.



Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25



3.2. Au-delà de Fos-Berre, une mobilisation sur un périmètre élargi et d'une diversité de parties prenantes

Un débat sur un périmètre large et des échanges entre territoires

Si le territoire « délimité et homogène » au sens de la loi (voir encadré p. 9) et de la saisine est celui de « la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'étang de Berre », le périmètre du débat s'étendait bien au-delà, intégrant des projets et enjeux à l'échelle régionale, nationale et même internationale (voir illustration ci-après).

Afin d'impliquer largement, **des réunions ont eu lieu sur l'ensemble du périmètre du débat** (voir carte p. 20) **et en distanciel.** Des ateliers ont, par exemple, été conduits aussi bien sur le territoire de Fos-Berre (conseil municipal de jeunes de 10-11 ans ; citoyen·ne·s martégaux·ales en partenariat avec le Centre communal d'action sociale), de Marseille (étudiants de l'IUT de chimie, citoyen·ne·s fréquentant la Cité des transitions) et des territoires liés (volontaires du Service national universel du Vaucluse ; volontaires d'Unis-Cité à Manosque). Le format hybride mis en œuvre pour les réunions d'ouverture, à Fos-sur-Mer, intermédiaire, à Grans, et de synthèse, à Berre-l'Étang, a permis la participation de personnes qui n'auraient pu faire le déplacement. Par exemple, lors de la réunion d'ouverture, sur 177 personnes connectées, et hors des Bouches-du-Rhône, plus de 20 l'étaient depuis les Alpes-de-Haute-Provence et 12 du Gard et 30 % d'ailleurs en France et en salle.

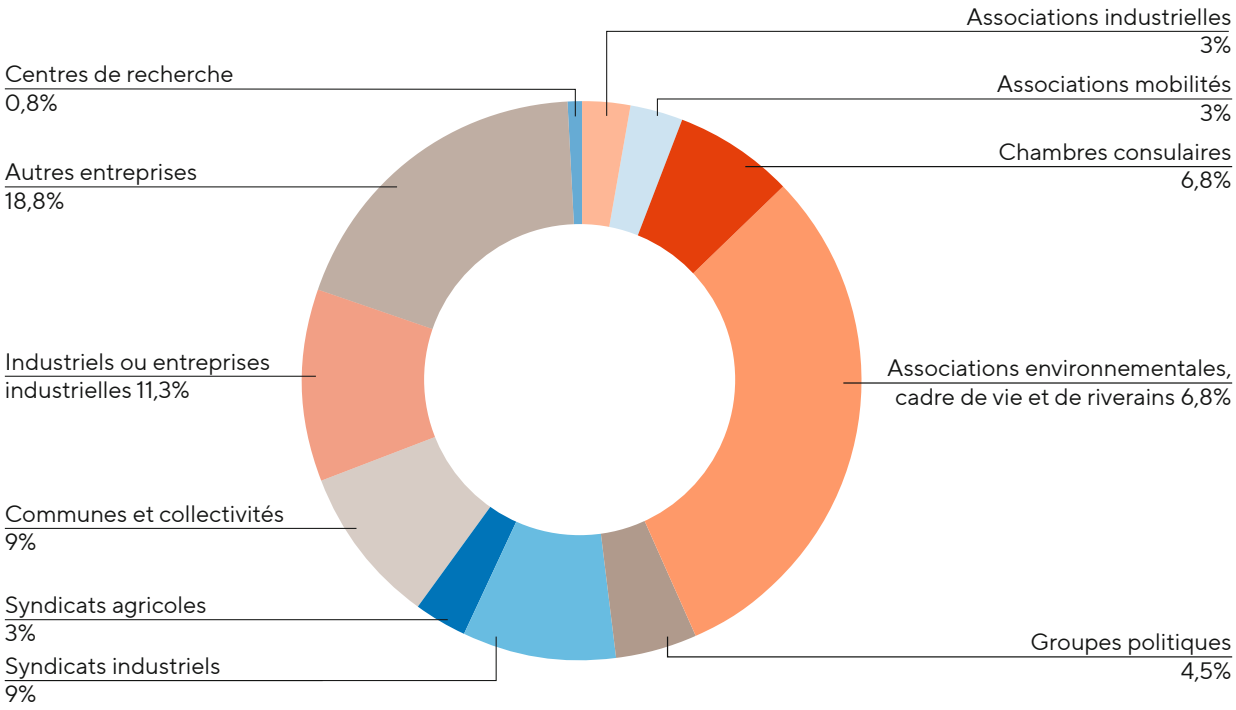
L'équipe du débat a constaté que certain·e·s participant·e·s se sont déplacés au cours du débat : des personnes du territoire de Fos-Berre ont participé aux réunions dans le Gard et le pays d'Arles, et dans le Val de Durance et réciproquement que des personnes résidents dans ces départements avaient participé à des réunions dans la zone de Fos-Berre. Le débat a effectivement permis **des échanges entre les territoires.**



Réunion publique à Martigues, le 23/04/25

Les réponses au questionnaire et les cahiers d'acteurs montrent en outre des contributions de **personnes ou d'organismes basées dans d'autres départements de la région** (par exemple le cahier d'acteur de la CCI du Var) **ou en France.** Les cahiers d'acteurs ont été proposés en outre par une grande variété de parties prenantes (voir schéma ci-dessous), dont une partie avait pu s'exprimer dans les réunions publiques du débat.

Les différentes contributions au débat par un cahier d'acteur



3.3 Au-delà des « habitués » : l'implication d'un plus large public dont des jeunes

> **Nous sommes de simples citoyens, mais nous suivons avec intérêt ce débat, dont nous vous remercions d'ailleurs pour la qualité**

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

La participation aux réunions publiques a mobilisé fortement des parties prenantes (institutionnels, professionnels et associatifs), mais pas seulement. Une **large mobilisation citoyenne a été constatée sur les sujets énergétiques et le projet de ligne THT,** à Arles, Beaucaire et Saint Martin de Crau. Les réunions territorialisées ont également donné lieu à une **mobilisation significative des habitant·e·s du Val de Durance** qui n'étaient pas nécessairement engagés dans des collectifs. Par exemple, lors de la réunion territoriale à Villeneuve, sur les 38 prises de parole depuis la salle, 29 émanaient de personnes qui se sont présentées comme habitant·e·s du territoire. Sur les 100 qui se sont identifiées dans leur réponse aux questionnaires, 62 personnes se sont identifiées comme citoyennes, sans engagement collectif ou expertise. 17 d'entre elles n'avaient participé à aucun autre temps du débat.

Les modalités orientées vers les publics dits éloignés du débat ont permis de recueillir la parole d'un plus large public avec une **diversité en termes d'âge, de catégories socio-professionnelles et d'ancienneté sur les territoires.** De manière notable de nombreuses personnes rencontrées dans ces temps travaillaient, avaient travaillé dans l'industrie ou avaient de la famille y travaillant. Leur contribution se fondait sur leur expérience et leurs connaissances précises du contexte. D'autres personnes nouvelles venues sur les territoires se sont également exprimées.



Réunion d'ouverture à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Concernant **l'ouverture aux personnes en situation de handicap,** aucune traduction en langue des signes n'a été proposée, ni sollicitée. L'ensemble des salles était accessible aux personnes à mobilité réduite. Cependant, de nombreuses salles du territoire demandent de disposer d'un véhicule, n'étant pas accessible en transport en commun au-delà de certaines heures. Enfin, le site debatpublic.fr est en conformité partielle (82 %) avec le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité.

La parole des jeunes dans le débat

> **Nous avons trop peu entendu la parole des jeunes dont l'avenir dépend de la réalisation positive des projets**

Questionnaire n°7

DES DOUTES SUR L'UTILITÉ DU DÉBAT ET MOBILISER SUR LES DIFFÉRENTS TERRITOIRES

- **Des doutes sur la prise en compte des avis du public** ont été exprimés de manière récurrente. C'est une des raisons de non-participation, comme l'exprime une personne à l'occasion du premier débat mobile sur le marché de Port-de-Bouc : « *De toute façon, c'est l'État qui décide. Ça ne sert à rien que l'on s'exprime. […] L'État nous prend pour des imbéciles, on ne fait rien pour accueillir les industriels, […]. Les gens n'y croient plus parce que ça fait trop longtemps, ça ne bouge pas.* » Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25.

  « *Franchement votre débat il m'intéresse pas, c'est comme le SNU, on nous force à participer à des trucs alors qu'on sait très bien que notre avis ils en ont rien à foutre et que rien va changer, c'est tout, c'est toujours comme ça.* » Atelier avec des participant·e·s au Service national universel à Sainte-Tulle, le 10/06/25.

  Certaines personnes ont exprimé également des doutes, voire des frustrations liées aux enseignements des débats publics et concertations précédentes, qui n'auraient pas été suivies d'effet concret, par exemple : « *Beaucoup de promesses… Seront-elles tenues ? Celles qui ont servi à vendre le projet Fos 2XL sont restées lettre morte 20 ans après !* » Post-it recueilli lors de la réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

Les jeunes participent rarement aux réunions publiques ou aux dispositifs proposés. La moyenne d'âge des personnes qui ont répondu au questionnaire est, par exemple, de 57,5 ans. 7 ateliers ont été organisés auprès de 154 jeunes de 10 à 25 ans (voir Annexe 2.2) et un débat mobile au Salon des jeunes de Martigues. À travers des partenariats avec des lycées, deux classes ont pu faire des **visites de sites** des projets Fos 3XL et Distriport, et Mistral - Marcegaglia.

La parole de jeunes a aussi été portée dans d'autres temps du débat. Suite à une première intervention de l'équipe du débat dans le lycée Latécoère des métiers de l'industrie d'Istres, deux élèves de première sont intervenus lors de la réunion d'ouverture du débat sur les enjeux d'emplois et de formations, Des élu·e·s du Conseil municipal des jeunes de Châteauneuf-les-Martigues (enfants de 10 à 11 ans), ont porté leurs principaux messages dans une vidéo projetée lors de la réunion de synthèse du débat le 8 juillet à Berre.

La parole des femmes dans le débat

Des inégalités de participation en termes de genre avaient été constatées dans les débats publics ou concertations précédents sur le territoire. De même, une moindre participation et prise de parole des femmes a été constatée dans une majorité des réunions du débat et en particulier lors des réunions plénières et thématiques. Tout d'abord les intervenants en tribune ont été très majoritairement des hommes, du fait que les représentants de l'État et les élu·e·s communaux et intercommunaux du territoire sont dans leur quasi-totalité des hommes. Parmi les participant·e·s aux réunions publiques, la situation a varié selon les réunions et les modes d'expression : par exemple, lors de la réunion de synthèse du débat, les prises de paroles en salle étaient très majoritairement masculines (34 sur 47 prises de paroles) et plus équilibrées sur le tchat en ligne (9 interventions de femmes pour 20 personnes). Pour des webinaires, comme par exemple celui sur la préservation de l'environnement et séquence ERC le 2 juillet, sur 35 prises de parole, 6 l'ont été par des femmes. Les réunions territoriales ont montré une participation un peu plus importante des femmes mais qui est restée inférieure en nombre à celle des hommes (40 % à Villeneuve le 5 juin et 30 % à Arles le 2 juin). Par écrit, dans les réponses au questionnaire publié en fin de débat, on retrouve une quasi-parité (47 femmes sur 98 réponses identifiées en termes de genre).



Débat mobile au salon des jeunes à Martigues, le 16/05/25

ÉGALITÉ DE TRAITEMENT ET PLURALISME

La CNDP a fixé 6 principes pour la conduite des concertations et débats publics afin de faire appliquer le droit du public à l'information et à la participation.

Pour donner un accès équivalent à la parole à toute personne qui le souhaite, l'équipe du débat a **limité les temps dédiés aux interventions en tribune, au profit des temps d'échange avec la salle,** en particulier dans les réunions d'ouverture et de synthèse. Pour la même raison, elle a systématiquement **fixé un temps de parole limité** aux intervenants en tribune (environ 5 à 7 minutes en moyenne) et en salle (le plus souvent 1'30 ou 2'). Ces temps de parole n'ont pas toujours été respectés, mais l'équipe du débat a laissé les personnes conclure leurs propos, sans les couper brutalement. Du fait du nombre de demandes d'expression, les durées prévues pour les réunions ont souvent été dépassées, pour y répondre, mais aucune personne n'a été empêchée de prendre la parole. Le public a en majorité accepté ces allongements de durée et les limitations de temps.

Concernant les interventions programmées, l'équipe du débat a cherché à diversifier les profils et les expertises. Par exemple, lors de la réunion « Transition industrielle et besoins en énergie » à Saint-Martin-de-Crau le 20 mai 2025, une intervention de négaWatt a visé à partager des scénarios alternatifs sur l'évolution des besoins en électricité. Lors de la réunion publique dédiée à l'avenir de la filière sidérurgique, le 5 juin à Port-Saint-Louis-du-Rhône, une représentante du Réseau Action Climat (RAC-France) a partagé les résultats d'une étude menée à l'échelle européenne. Lors de la réunion mobilité, le 10 juin à Miramas, un représentant de l'AUT (l'Association des Usagers des Transports) des Bouches-du-Rhône est intervenu. L'essentiel des interventions en tribune ont cependant été portées par les services de l'État, des collectivités et les acteurs industriels, en tant que porteurs des projets et des actions mis en débat.

L'équipe du débat a reçu des plaintes concernant la distribution de la parole. Pour les uns elle aurait été donnée de manière trop importante aux institutionnels, aux élu·e·s et aux industriels, par exemple: *« Nous considérons que la CNDP n'a pas suffisamment joué son rôle de garant: prise de parole des industriels, de la DREAL, de l'État trop longue par rapport aux citoyens qui demandaient la parole ».* Cahier d'acteur n°106, ADPLGF. Inversement, des élu·e·s locaux·ales n'ont pas compris que la parole ne leur soit pas donnée en priorité lors des temps d'échange… Certaines personnes auraient préféré que l'équipe du débat limite les prises de parole de certains acteurs associatifs: *« Je trouve que la modération a été très contestable : la parole a été donnée de façon répétée aux mêmes associations d'opposition tenant des discours dogmatiques, où à des personnes à la recherche de leur 1/4h de célébrité tenant des propos incohérents - et parfois même incompréhensibles ».* Questionnaire n°51. D'autres au contraire ont salué la modération *« Merci aux animateur·trice·s de la CNDP qui par leur engagement permet à des classes politique et technocratique abhorrant(dans leur grande majorité) le débat, la recherche de compromis voire de changement, de remise en question, d'approcher ce que pourrait être… un véritable exercice démocratique »* Avis n°48 déposé sur la plateforme participative.

Selon le principe d'égalité de traitement, il s'agit bien de donner un accès au débat à toute personne et non pas à chercher un équilibre ni à compter les pour et les contre. Ainsi, le débat public ne peut répondre aux demandes de référendum sur les projets, par exemple: *« On n'a pas demandé lors du débat (Villeneuve) ouvertement qui était pour et qui contre. Pourquoi pas un référendum du peuple concerné ? »* Questionnaire n°53. La participation organisée par la CNDP a une vocation différente d'une consultation par sondage ou référendum. C'est un temps d'échanges et de discussions qui doit éclairer la décision des responsables de projets et plus généralement des décideurs.

Enfin, l'équipe du débat a été plusieurs fois **interpellée sur les limites aux propos accusateurs ou dénonciateurs.** Dans un contexte conflictuel, la CNDP pose également un cadre très clair de respect des personnes, qui interdit toute insulte ou menace, toute accusation ad hominem ou sur les caractères physiques d'une personne. Ce cadre a dû être rappelé dans le débat et a été respecté. Certains représentants d'entreprises ou d'institutions ont cependant ressenti le fait d'être nommés en réunion publique comme une attaque personnelle.

Avec ses 6 principes dont l'égalité de traitement, le débat public a proposé un cadre d'échange singulier, qui a rencontré des pratiques usuelles différentes. **Des contributions ont insisté sur l'intérêt d'un tel cadre.** L'équipe du débat remercie tous les participant·e·s qui ont respecté le cadre proposé et en particulier pour le respect des temps de parole alloués. Enfin, elle assure tous les participant·e·s que les contributions versées **ont été traitées de la même manière,** que ce soit celle d'un·e expert·e dans une réunion thématique, celle d'un·e jeune en atelier ou d'un·e passant·e en débat mobile.

4. DE QUOI A-T-ON DÉBATTU ?

4.1 D'un ensemble de projets avec une liste actualisée mais de manière limitée des projets individuels

> Le débat de zone, dans la configuration actuelle, ne semble pas permettre de disposer d'une fine connaissance de ces nouveaux projets comme lors d'une concertation préalable spécifique.

Cahier d'acteur n°21, GravitHy

Quel traitement des projets individuels dans le débat ?

Le fait de traiter plusieurs dizaines de projets en même temps dans un débat public correspond à l'intention de la loi Industrie verte instaurant un débat « mutualisé ». Pour cet exercice inédit, l'équipe du débat a souhaité néanmoins que les modalités mises en place permettent au public d'interroger et de débattre de chacun des projets. Cependant, **chaque projet ne pouvait être examiné dans les mêmes conditions que s'il avait fait l'objet d'un débat public spécifique.**

Le débat a d'abord **permis de mettre à disposition l'information connue sur les projets,** à travers le dossier du débat et la cartographie interactive (voir 2.2). **L'information mise à disposition du public pour les 6 projets en liste principale et les 2 projets en concertation préalable a été aussi exigeante que pour un débat « classique ».** Pour les autres projets, l'information fournie a été très variable. Certains porteurs ont fait des efforts notables en fournissant un dossier complet. Pour certains projets, au contraire, le public a souligné l'absence, l'insuffisance de l'information ou son arrivée tardive. Un citoyen souligne par exemple à propos de l'information contenue dans l'analyse des effets cumulés conduite par l'État, en atelier le 18 juin : *« Les données ne sont pas consolidées pour tous les projets. Quid des 50 ou 28 autres projets considérés dans le débat ? Il manque parmi les 28 projets le pont de Barcarin »*. Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25 (table « Qualité de l'air »). Le manque de connaissance sur certains projets était également au détriment d'une bonne appréhension des effets cumulés. *« Le nombre de projets mal défini et sans cesse croissant [...] a nui à l'efficacité des échanges [...] Comment évaluer les impacts cumulés alors que le tiers, voire la moitié des projets n'ont pas été intégrés à la réflexion ? »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. **L'information sur les projets individuels a été au final inégale**.

Le débat global a impliqué de consacrer moins de temps à chaque projet dans les réunions publiques. Il était matériellement impossible de consacrer une réunion dédiée à chaque projet. Les temps de parole des porteurs de projet ont également été plus contraints que dans un débat public dédié à un seul projet. Par exemple, lors de la réunion de synthèse, chaque porteur de projet avait 2 minutes pour partager deux premiers enseignements qu'il tirait du débat. Si des projets ont fait l'objet de réunions publiques dédiées (Rhône Décarbonation, Hygreen, ligne THT), d'autres ont été abordés dans des temps communs uniquement. Des acteurs industriels ont également fait part d'une certaine frustration de ne pas avoir l'occasion de présenter en profondeur et sur plusieurs temps leur projet. Concernant le projet de ligne THT des contributions ont critiqué la place trop importante qu'il prenait dans le débat, par exemple : *« Temps du débat global prévu à l'ensemble des projets trop phagocyté à l'opposition au projet de THT porté par RTE. »* Post-it recueilli lors de la réunion publique à Berre-l'Étang, le 07/07/25.

Des modalités alternatives à la réunion publique ont cependant permis des échanges approfondis autour des projets individuels. Les **forums** avec leurs stands d'exposition ainsi que les **visites** ont été des occasions d'**échanges directs entre le public et les porteurs de projets.** Les visites ont eu lieu sur les sites des 6 projets en liste principale et des 2 projets en concertation préalable.

Enfin, la plateforme en ligne disposait d'une entrée spécifique pour chaque projet pour poser des questions ou soumettre un avis. Cependant, ces contributions ont été globalement plus générales et transversales : par exemple l'État a reçu 93 questions, tandis que les porteurs des projets en ont reçu 80 au total (voir annexe 2.3). Certaines questions posées pour un ensemble de projets pouvaient être transmises aux porteurs individuels. Dans les réponses au questionnaire à la question « Parmi les projets industriels, portuaires ou d'infrastructures, certains vous paraissent-ils plus pertinents pour l'avenir du territoire ? », 32 réponses sur 82 font référence à des projets spécifiques dont 16 au projet de ligne THT. Une majorité de réponses propose des orientations générales, telles que décarboner les sites existants.

Finalement, les débats sur les **impacts individuels d'un projet et son opportunité, ont logiquement été plus limités que dans un débat public dédié à un projet.** Les demandes de précisions sur les impacts individuels des projets et leur contribution aux impacts cumulés, ont été nombreuses, mais adressées collectivement et rarement ciblées. **De même, l'opportunité des projets et leurs alternatives ont plus souvent été débattues de manière globale et non pas pour chaque projet.**

4.2 Des effets cumulés avec une « première étape » d'approche globale

L'étude de contexte avait montré une demande forte du public pour une information et un débat sur les effets cumulés des projets et sur la cohérence des politiques publiques. Le débat a effectivement permis de **partager une première information dans le dossier du débat complété par 11 fiches.** Des **résultats d'études conduites sur le territoire** ont également été partagés, tels que les résultats sur les besoins cumulés en eau identifiés par PIICTO ou les résultats

de l'étude de territorialisation des enjeux environnementaux et paysagers de la plaine de Crau (DREAL PACA).

L'État a, en outre, commandité à un bureau d'étude une **« analyse des effets cumulés du programme de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos-Étang de Berre »** dont les termes des références étaient basés sur la note méthodologique de l'Autorité environnementale. **L'étude n'a pu être entièrement réalisée sur le temps du débat et seule une synthèse a été publiée.** Le caractère tardif de l'étude a été souligné, par exemple : *« Le débat public affiche une ambition claire : "apporter au public une information complète et une vision d'ensemble sur l'évolution et les impacts attendus des projets". Or, cette ambition est compromise par le décalage entre les échéances du débat et celles de la production d'un document fondamental : le rapport d'analyse des effets cumulés sur l'environnement, piloté par la DREAL. »* Cahier d'acteur n°68, Tour du Valat. La méthode et les premiers résultats de l'analyse des effets cumulés ont cependant été mis en discussion (voir en particulier partie 6).

Les informations sur la vision globale et sur les effets cumulés ont été mises en débat à l'occasion de **plusieurs réunions publiques et des webinaires thématiques** (voir annexe 2.1). En particulier, lors du world café « Risques, environnement, santé », organisé le 18 juin à Fos-sur-Mer, des informations ont été partagées et débattues en atelier organisé autour de 9 tables thématiques, avec cinq à dix personnes à chaque table. Le public a souligné l'intérêt de ce format de discussion qui permettait une expression et un débat plus approfondi sur les informations partagées.

Au final, des contributions soulignent à la fois **l'intérêt des éléments partagés dans le débat, la limite de ces informations et les difficultés de leur survenue en cours de débat, voire trop tardivement,** pour la synthèse de l'analyse des effets cumulés, par exemple. De nombreux cahiers d'acteurs se réfèrent aux notes et informations partagées dans le débat. Le débat a donc effectivement permis une première approche globale des enjeux. Il a mis en visibilité des interdépendances entre filières et entre territoires. Par exemple sur l'eau : des enjeux liés à sa circulation entre les territoires depuis la vallée de la Durance jusqu'à la plaine de la Crau, en lien avec le Rhône, ont été identifiés.

4.3 De la vision globale et de l'avenir des territoires, avec une diversité de perspectives

Sur la vision globale, un objectif des modalités était **d'engager le public dans la « mise en récit » des futurs possibles pour le territoire**. L'importance d'une vision de long terme a été réaffirmée lors du débat. Le kit de débat a été conçu pour traiter cet enjeu, avec en particulier l'outil de photolangage. Il a permis de recueillir une diversité de contributions par un large public dont des jeunes, partagés en exposition lors de la réunion de synthèse.



Montage de photolangages

La réunion intermédiaire du débat et celle de synthèse ont également permis des contributions sur la vocation proposée par l'État et les vocations alternatives. Enfin, une question du questionnaire diffusé en fin de débat y était dédiée : *« Que pensez-vous de l'avenir industriel (réindustrialisation et décarbonation) proposé par l'État pour le territoire de Fos-Berre ? ».* Parmi les contributions reçues, la majorité des cahiers d'acteurs porte sur tout ou partie de la vision d'ensemble.

Plusieurs contributions soulignent que **ce travail de mise en récit a commencé au cours du débat :** *« Ce débat public nous a permis de commencer à construire ce récit et cette vision du futur de la région. »* Un représentant industriel, réunion de synthèse. **Certains estiment cependant ce travail déséquilibré :** *« Si NACICCA a apprécié l'opportunité offerte par la CNDP d'interroger non pas des projets industriels mais un projet territorial, nous avons été également extrêmement frustrés de voir des pans entiers de ce débat passer à la trappe au détriment de discussions économiques industrielles. [...] Les différents débats n'ont pas permis d'interroger le sens que l'on donne aux activités humaines. »* Cahier d'acteur n°66, NACICCA.

> **Je voulais témoigner, en fait, dire que c'est un moment un peu historique, parce que quelque part, on est en train de construire une vision collective de ce territoire.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25, le maire de Volx*

4.4 Une meilleure compréhension mais un manque de co-construction

Au-delà des divergences, les contributions soulignent **une meilleure compréhension mutuelle à l'issue du débat.** L'intérêt des échanges lors des collations à l'issue des réunions a été souligné, de ce point de vue.

> **Moi, il me semble, ayant participé pratiquement à toutes les réunions, que le regard de l'industrie sur le territoire a changé, mais il me semble que le regard du territoire sur l'industrie a aussi changé.[...]**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> **Et l'ouverture dans ce débat permet d'appréhender mieux ce qu'est le territoire dans toutes ses vocations, ce qu'est l'industrie dans toutes ses complexités, et en ça, c'est extrêmement intéressant.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> **Dans le cadre de ce débat, eh bien tous les industriels existant, historiques ou nouveaux que nous sommes, on a pris le temps de se rencontrer et d'échanger [...] également l'ensemble des parties prenantes et des partenaires sociaux, avec lesquels on a créé des liens qu'on n'aurait jamais su créer jusqu'ici et générer jusqu'ici**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Cependant, des limites ont été exprimées. Plusieurs personnes ont regretté, **un manque de dialogue au-delà de l'expression et de l'écoute, en faveur d'une co-construction des décisions**. Des frustrations fortes ont été réitérées tout au long du débat par quelques personnes sur le fait d'entendre toujours les mêmes choses et sur le manque de suites données aux débats précédents en termes de décisions : *« Alors, moi, je vous le redis, à la CNDP : ce débat ne m'apporte rien – sauf des frustrations. Des frustrations énormes. Parce qu'au bout du bout, on a zéro réponse, et on a uniquement, encore une fois, des frustrations et des inquiétudes, des inquiétudes grandissantes. Et arrêtez effectivement de dire que c'est la faute des porteurs de projets. C'est la faute, je le redis, des gens qui n'ont pas fait leur travail depuis plus de vingt ans, depuis plus de trente ans, c'est-à-dire les services de l'État. Moi, je suis désolé de le dire comme ça. On n'avance pas. Et la CNDP, excusez-moi, je vais vous le redire, ça ne sert à rien, 2004, on pose tous les constats, on fait 12 réunions, 12 sur le même sujet, pour Fos 2XL, et le résultat, c'est celui qu'on connaît aujourd'hui – si ce n'est effectivement les heures perdues et les soirées qu'on aurait pu passer auprès de nos enfants. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, le maire de Fos-sur-Mer.

La critique plus souvent entendue, cependant, concerne la nature des échanges pendant le débat : *« Du débat de qualité mais pas de dialogue entre les différents avis. Chacun est resté dans son récit. Pas de construction commune. »* Avis déposé par écrit lors de la réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Plusieurs acteurs ont regretté que les réunions voient les participant·e·s enchaîner des prises de parole, certes argumentées, mais qui ne cherchaient pas le compromis ou la construction d'une position commune. **Si les participant·e·s au débat se sont donc écouté·e·s et se sont sans doute mieux compris·e·s, ils ont pu avoir l'impression de ne pas vraiment s'entendre.**



Atelier, CMJ, à Chateauneuf-les-Martigues, le 11/06/25

3

QUELLES INDUSTRIES POUR L'AVENIR ?

1	Une vision globale complétée mais qui reste partielle	35
2	La décarbonation : passage obligé ou révolution ?	38
3	L'hydrogène décarboné comme solution phare ?	42
4	Trois projets pour une transition de la sidérurgie ?	46
5	La massification des activités logistico-portuaires	51
6	Une attention vive aux effets sur l'emploi	56
7	Des attentes de priorisation des projets	60

Le débat a porté sur la vocation de réindustrialisation proposée par l'État pour le territoire de Fos-Berre et les territoires liés. Les projets industriels ont donc été au cœur des échanges : Quelle opportunité des projets identifiés par l'État ? Quels autres projets participeraient à l'avenir industriel du territoire ? Quelles seraient les transformations de l'industrie existante ? En quoi la décarbonation de cette industrie va-t-elle en changer la nature, les technologies ? Quelle opportunité et quels enjeux pour les filières hydrogène, sidérurgique, logistique et portuaire ? Quels effets sur l'emploi ?

1. UNE VISION GLOBALE COMPLÉTÉE MAIS QUI RESTE PARTIELLE

Une liste actualisée des projets qui contribueraient à l'avenir industriel

Comme indiqué dans la partie 2, ce débat public constituait un défi en matière d'accès du public à l'information : comment donner tous les éléments d'information sur l'ensemble des projets, soit plusieurs dizaines, se situant sur un territoire très vaste ? L'équipe du débat a cherché **à identifier, informer et mettre en débat l'ensemble des projets pouvant concourir à un avenir industriel du territoire**, comprenant donc les projets industriels, portuaires et d'aménagement liés au développement industriel. Cette identification a débuté en amont du débat, et s'est poursuivie tout au long du débat. Ainsi l'État a présenté dans son dossier d'information du public un premier ensemble de 34 projets contribuant selon lui à la vocation. Au fil des débats et des demandes et informations lui parvenant, l'équipe du débat a complété cette liste pour parvenir à un total de 51 projets au total, parmi lesquels on compte 25 projets industriels, 12 projets portuaires et logistiques, 6 projets d'infrastructures énergétiques, et enfin 8 projets d'autres infrastructures publiques.

Ces projets ont fait l'objet d'une mention et d'informations sur le site internet du débat, et ont été intégrés progressivement à la cartographie interactive en ligne, afin de pouvoir les situer dans l'espace. Pour chacun des projets, l'équipe du débat a cherché à rassembler au moins les informations suivantes : la filière concernée, la nature du projet, le montant des investissements, l'échéance de mise en œuvre, et enfin le nombre d'emplois créés.



Visites de sites dans le cadre du débat, le 25/06/25

Liste des projets à l'issue du débat

L'aéronautique

Airbus Hélicopters
Sud Avenir Helico

Thales Alenia Space
Stratobus

École de l'air et de l'espace
Plateforme d'innovation aéronautique et spatiale (PIAS)

Pôle Aéronautique
Pôle Jean Sarrail

La sidérurgie

ArcelorMittal Méditerrannée & RTE
Installation d'un four à arc électrique

Gravithy & RTE
Gravithy

Marcegaglia
Mistral

La chimie, la pétrochimie et la plasturgie

Kem One
Kem One Décarbonation

Petroineos Manufacturing France
Blue sky décarbonation

Eranova
Usine Eranova

Vicat, société du pipeline sud-européen (SPSE)
Rhône décarbonnation

Ineos - Lavera Chemicals
Décarbonation Lavéra Chemicals

Les énergies renouvelables

Carbon Solar
Carbon 1

Carbon Solar
Carbon Giga Factory

Carbon Solar
Carbon Lab

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
DEOS

Hynaéro
Programme Fregate-F100

L'hydrogène décarbonée et dérivés

Air liquide france industrie
ELYFOS

Air Products & RTE
Air Products

Elyse Energy & RTE
Neocarb

Engie & TotalEnergies & RTE & Air Liquide
Production d'hydrogène décarbonné à la Mède

Engie & RTE
HyGreen

H2V & RTE
H2V Fos

Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique
AO6

Ministère de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique
AO9

Les infrastructures portuaires et logistiques

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Distriport

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Extension de la zone de services porturaires

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Fos 3XL

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Extension port

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Aménagement Feuillane

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Aménagement du môle central

Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)
Terminal combiné du Ventillon

SNCF RÉSEAU
Aménagement ferroviaire du Golfe de Fos horizon 2040

SNCF RÉSEAU
Relèvement de vitesse des voies du port

SNCF RÉSEAU
Nouvel accès Installation Terminale Embranchée (ITE) clé sud

SNCF RÉSEAU
Régénération de la ligne fret Martigue-Lavera

SNCF RÉSEAU
Régénération du triage de Miramas

Les infrastructures hydrauliques

État & Région Sud & Métrople AMP
Provence Bleue

Les infrastructures diverses

Ministère de la Défense
Hub des Armées

Le transport et le stockage d'énergie

Elengy
Med'Hyterra

Enagas & NaTran & Terega
Barmar

Géogaz
Géogaz H2 Lavéra

Géométhane
GeoH2

NaTran
Réseau de transport d'hydrogène en Région Sud

RTE
Ligne électrique THT Jonquière-Saint-Vincent et Fos-sur-Mer

Les routes et les transports

Conseil départemental des Bouches-du-Rhône
RD268

État
Liaison Fos-Salon

État
Contournement d'Arles

État
Contournement Martigues-Port de bouc

Métropole
Téléphérique par câble

Direction des Routes et des Ports du Conseil Départemental des Bouches du Rhône
Rd 35b - Franchissement du Rhône par un pont entre Salin-de-Giraud et Port-Saint-Louis-du-Rhône

Les 34 projets indiqués sur fond blanc étaient identifiés par l'État dans son Dossier. Les projets sur fond coloré ont été ajoutés par l'équipe du débat.

Un manque de visibilité sur la transition des industries existantes et sur des projets en développement

> J'aimerais aussi entendre ce qu'on fait pour les industries existantes.

Réunion publique, Berre-l'Étang, le 08/07/25

> [...] surindustrialisation, le terme conviendrait mieux [que "réindustrialisation"], parce qu'on ne peut pas effacer tout l'existant.

Réunion publique Berre-l'Étang, le 08/07/25

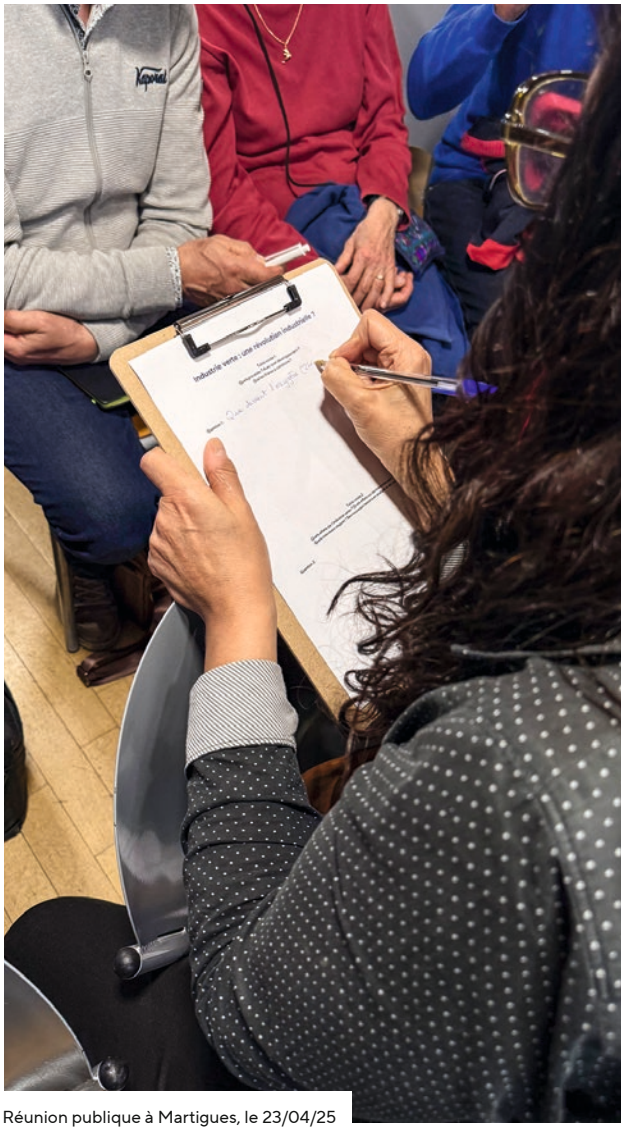
Le débat a permis de mettre à disposition une information complémentaire au dossier du débat sur les projets qui participeraient à l'avenir industriel des territoires, qu'il s'agisse d'installations existantes qui seraient transformées et/ou étendues, ou encore des projets de nouvelles implantations.

Pour la bonne information du public, l'équipe du débat a souhaité également partager une base de données des activités industrielles existantes, avec leurs principales caractéristiques dont leurs émissions de GES. L'équipe du débat n'a **pas réussi à produire cette image d'ensemble des activités existantes**, qui constitue pourtant le point de départ de toute réflexion sur la décarbonation. Les différents acteurs publics sollicités ne disposaient pas d'une telle information synthétisable et accessible au public.

De la même manière, une **information globale sur les évolutions des activités existantes n'a pu être mise à disposition**. Des informations ont été partagées par PIICTO sur les résultats du programme SYRIUS mais sans que les rapports complets ne soient publics du fait de la confidentialité des données. En outre, les entreprises ont exprimé des réticences à communiquer sur leurs intentions. Ainsi une entreprise pétrochimique indiquant qu'en l'absence d'extension en dehors du périmètre actuel, et sans travaux en dehors de sa propriété, ne comprenait pas pourquoi elle devrait donner de l'information sur son projet de conversion complète de son processus de fabrication.

L'application de la règle du secret des affaires par les services de l'État a également contraint l'information sur des projets émergents. L'existence d'un projet, au regard du droit de l'environnement, est actée dès lors que le porteur en émet l'intention. C'est à ce moment que la participation du public doit pouvoir commencer, *« lorsque toutes les options sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence »* (art. 6.4 convention d'Aarhus). Or, de nombreux porteurs de projet contactent les services de l'État pour étudier un projet et demandent à l'État de ne pas dévoiler leurs intentions. L'autorité publique détient donc des informations, qui ne sont pas communiquées au public. À titre d'exemple le projet porté par Airproduct, connu par l'État depuis plus d'un an, et qui avait signé un contrat avec le GPMM pour la réservation d'une parcelle avant le débat public, n'avait pas été intégré par l'État à sa saisine pour le débat public. À la demande de l'équipe du débat, il a été ajouté au dossier du débat avec l'information disponible, mais incomplète, sur un projet structurant et impliquant de possibles nombreux effets sur l'environnement, sur le secteur du Cavaou à Fos-sur-Mer.

Le foisonnement des projets a pu être constaté au cours du débat public. Même si la liste des projets à la fin du débat n'est pas exhaustive, elle révèle l'existence d'une vague de projets particulièrement fournie. Au début du débat public, plusieurs acteurs ont pu décrire cette vague comme peu réaliste, renvoyant à des projets portés par des « startups », peu crédibles. *« Or, j'ai vu tous les projets. Il y en a qui sont très mûrs, il y en a qui sont moyens et puis il y en a beaucoup qui sont... on ne sait pas. Donc, c'est un peu la pièce jetée en l'air. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. À l'issue du débat, il ressort une variété de porteurs de projets, certains étant de grandes entreprises cotées en bourse, d'autres de plus petites structures et avec une variété dans l'état d'avancement des projets.



Réunion publique à Martigues, le 23/04/25

2. LA DÉCARBONATION : PASSAGE OBLIGÉ OU RÉVOLUTION ?

Le débat a permis de mieux saisir les enjeux liés à la décarbonation de l'industrie existante.

Une décarbonation imposée par les décisions publiques

> Cette prise de conscience des problèmes climatiques, des émissions de gaz à effet de serre aussi, c'est l'illustration de travaux à l'échelle internationale [...], de décisions et de lois qui ont été prises à l'échelle nationale.

Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25

> Les industriels européens évoluent dans un cadre réglementaire exigeant tant sur les objectifs de baisse d'émission, que sur les délais.

Cahier d'acteur n°46, GMIF

La politique nationale et européenne qui préside à la décarbonation de l'industrie a été présentée dans le débat. Troisième secteur émetteur de CO_2 derrière les transports et l'agriculture, l'industrie représente environ 20 % des émissions françaises. Dans le contexte de la législation européenne (« Fit for 55 ») et de l'Accord de Paris, la France s'est engagée comme ses partenaires européens à atteindre la neutralité carbone en 2050.

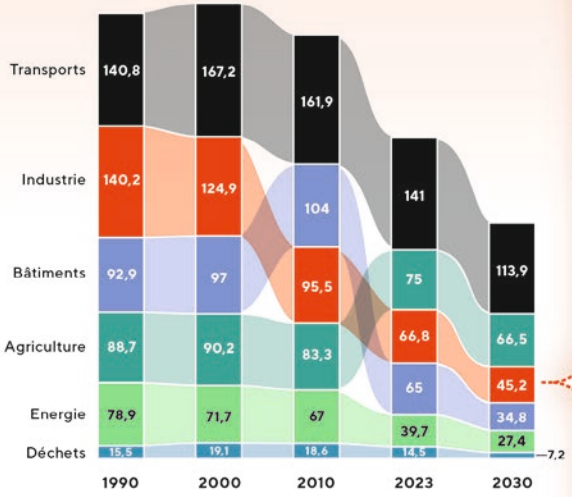
L'UE porte plusieurs initiatives :

- **Le Pacte vert pour l'Europe** vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre de 55 % d'ici 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et à atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Il inclut des mesures telles que l'interdiction de la vente de voitures thermiques neuves ou le doublement de la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique européen ;

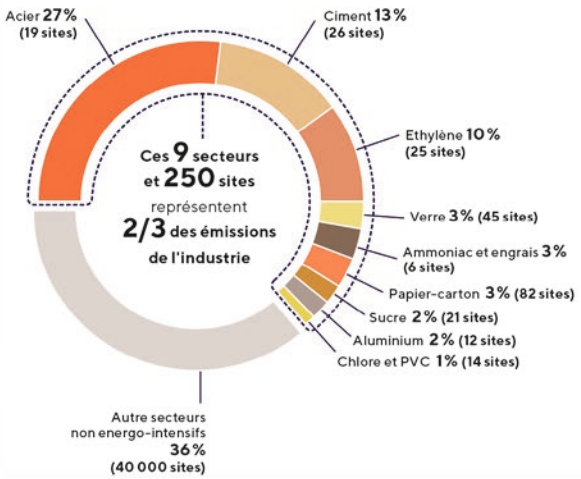
Réduction des émissions de gaz à effet de serre : le défi de l'industrie

Le secteur de l'industrie représente 18 % des émissions de gaz à effet de serre de la France. Pour ce secteur, **l'objectif de neutralité carbone représente un défi de taille, car les technologies et énergies fossiles ont structuré son histoire** depuis la première révolution industrielle.

Evolution des émissions par grands secteurs et projection
(en millions de tonnes équivalent CO_2 par an)



Répartition des émissions au sein de l'industrie et nombre de sites concernés



Sources : Citepa - Secten 2024, Ademe 2021

- **Le système d'échange de quotas d'émission (SEQE) et le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF)** qui permettent d'inciter les industriels à décarboner leur production. Il imposera des tarifs douaniers supplémentaires à une partie des produits de l'industrie lourde importés sur la base de leur impact carbone. Il entend ainsi rétablir des conditions de concurrence loyale entre les producteurs européens et les producteurs étrangers qui exportent sur le sol européen, en égalisant le prix du carbone qu'ils payent ;
- La mobilisation de **fonds européens** avec notamment le Fonds pour une Transition Juste (FTJ), qui vise à soutenir les territoires confrontés à des difficultés socio-économiques résultant de la transition vers la neutralité climatique.

Des contributions ont **appuyé l'objectif de décarbonation du périmètre en rappelant la part de la zone industrialo-portuaire de Fos-Berre dans les émissions nationales**. Près d'un quart des émissions industrielles nationales de dioxyde de carbone (CO_2) proviennent de la zone industrialo-portuaire de Fos-Berre : *« Ne serait-ce que faire la cartographie des émissions industrielles, ça a permis de bien mettre sur la carte de France le pôle dunkerquois et le pôle de Fos-Marseille comme étant un des pôles les plus émetteurs. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25

Les entreprises historiques en place (dans l'aéronautique, la sidérurgie, la pétrochimie et la logistique) sont toutes concernées par les objectifs de décarbonation. Pour elles, **répondre à ces objectifs est une condition du maintien de leur activité** : *« L'industrie française doit impérativement achever sa transition écologique et énergétique et développer de nouvelles filières, d'une part pour répondre à l'urgence climatique et viser le net zéro avec l'ensemble de la société d'ici 2050, d'autre part pour préserver sa compétitivité face aux industries hors Europe. »* Cahier d'acteur n°46, GMIF.

Un raisonnement partagé par les industriels est que **la décarbonation**, même si elle est exigée par les pouvoirs publics, est **une opportunité pour que les entreprises se positionnent sur des modes de production qui les rendent à nouveau compétitives**, sur des marchés qui seraient à terme réservés aux productions décarbonées : *« Il faut que l'Europe protège son tissu productif en imposant les mêmes normes à l'importation, et que les territoires facilitent les projets de reconversion, transformation et implantation. Alors, l'industrie européenne pourra redevenir compétitive et être la première industrie mondiale décarbonée. »* Cahier d'acteur n°46, GMIF. Pour les carburants de synthèse, la clé serait ainsi dans la réglementation : *« La réponse est assez simple, il y a une réglementation qui a été mise en place au niveau européen, qui existe, et qui va s'appliquer à partir du 1er janvier 2030 : pour l'aviation, c'est l'incorporation des carburants de synthèse. »* Forum à Martigues, le 03/06/25. Pour le maritime : *« Les compagnies maritimes seront tenues d'ici 2050 d'utiliser ces solutions zéro émission lors de leurs escales pour réduire de 80 % les émissions carbone des plus gros navires voguant dans l'UE, sous peine de sanctions. »* Cahier d'acteur n°83, Ports de la Rade de Toulon.

Pour certains acteurs, cet optimisme ne doit cependant pas masquer le fait que **la décarbonation implique des contraintes et la disparition de certaines activités** : *« Il faut être aussi très lucide là-dessus collectivement, sur le fait qu'il y a une partie de la décarbonation, à droite elle se fait par une volonté, à gauche elle se fait de manière subie. C'est-à-dire que vous avez soit des fermetures de sites, soit vous avez des baisses d'activité qui sont telles que les sites ne sont plus compétitifs, et dès lors ils fermeront. »* Forum à Martigues, le 23/04/25. Un participant interroge la capacité à opérer une telle transition *« C'est dangereux de vouloir moderniser à tout prix. Les usines ne sont pas capables, elles ne sont pas assez soutenues. On demande de décarboner, on oblige à le faire et résultat : les usines ferment, comme celles de la pétrochimie. »* Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25.

> **Ces évolutions réglementaires illustrent bien que la transition énergétique maritime n'est pas une option, mais une obligation partagée.**
>
> *Cahier d'acteur n°83, Ports de la Rade de Toulon*

> **C'est vraiment la réglementation, c'est le driver principal qui va rendre économique, en incitant les filières et les industriels à aller sur ces voies.**
>
> *Webinaire Hydrogène et décarbonation, le 05/05/25*

Différentes solutions proposées pour réduire les émissions de GES

Les porteurs de projet ont **précisé les solutions de décarbonation qu'ils envisageaient**. Dans certains cas, le procédé industriel est entièrement modifié avec par exemple son électrification, telle que le projet de four électrique d'Arcelor. Dans d'autres cas, un intrant au process industriel est remplacé par une matière produite en utilisant moins de carbone, par exemple utiliser de l'hydrogène décarbonée comme source d'énergie plutôt qu'une source carbonée. Parfois, c'est un changement qui ne concerne pas le process industriel mais le fonctionnement de l'usine, telle que la décarbonation de la flotte de véhicule par un changement de carburant. Parfois enfin, c'est le produit final qui est décarboné.

Par exemple, pour le secteur de **l'aviation**, les évolutions concernent la conception et le carburant des avions : *« Il y a différents types de stratégies. La première, c'est de faire ce qu'on a fait historiquement dans le secteur de l'aviation, c'est continuer à améliorer les avions. Faire des moteurs plus performants, faire des avions plus légers, plus aérodynamiques, etc. La deuxième solution, c'est de remplacer le kérosène fossile, qu'on a toujours utilisé, par d'autres vecteurs énergétiques. [...] Ça peut être l'hydrogène, [...] ou alors d'autres vecteurs type par exemple biocarburant ou e-fuel, qui ont été aussi mentionnés pour le maritime, qui*

ont la possibilité de remplacer quasi directement le kérosène fossile. Pour ces vecteurs-là, les gains peuvent être forts, mais il faut faire attention à certains déplacements d'impacts environnementaux. » Forum à Istres, le 15/05/25. Des projets inclus dans le débat concernent ainsi la production d'aéronefs moins émetteurs de GES et d'autres la production de carburants décarbonés.

Autre exemple, pour le secteur **maritime**, la logique est assez proche, avec comme première solution la réduction de la vitesse des navires, puis le recours à de nouveaux carburants : *« On a des solutions de rupture qui seraient la mise au point de nouveaux carburants, qui sont pour l'instant encore à l'état de prototypes d'essai où on passe de prototypes à des essais de plus en plus lourds, par exemple comme l'armement Maersk, autour du méthanol et de l'ammoniac. Ce qui nécessite de produire en amont de toute façon de l'hydrogène. Et bien évidemment, c'est là que les ports interviennent dans ce processus de décarbonation, puisqu'ils peuvent jouer un rôle stratégique, dans cette production d'hydrogène, qui est important. »* Forum à Istres, le 15/05/25.

Pour la **pétrochimie**, par ailleurs, des modifications substantielles sont déjà en cours sur les raffineries du secteur, par exemple avec le projet Masshylia, qui vise à décarboner l'hydrogène utilisé par la bio-raffinerie de La Mède. Un autre industriel détaille ainsi le plan de réduction des émissions : *« L'efficacité énergétique, c'est le premier levier que nous allons mettre en œuvre parce que c'est le plus accessible techniquement et opérationnellement. Le deuxième levier, c'est l'électrification : c'est un petit peu plus compliqué parce que ce levier fait appel à des technologies nouvelles qu'il faut intégrer dans nos unités, dans nos équipements. Ceci dit, le potentiel est quand même important sur ce levier. Le troisième levier, c'est le remplacement de l'hydrogène fossile consommé par la raffinerie [...] par de l'hydrogène renouvelable ou de l'hydrogène bas carbone qui lui est beaucoup plus pauvre en émission de CO_2. Une fois qu'on a activé ces trois leviers pour réduire les émissions de CO_2 résiduelles qui nous restent à abattre, il nous reste un levier, c'est la capture et le stockage de carbone. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25.

La voie de **capture du carbone** a fait l'objet de webinaires organisés dans le cadre de la concertation du projet Rhône décarbonation qui avaient été identifiés comme contribuant au débat global (voir le bilan de la concertation préalable du projet). Ainsi pour certains industriels locaux, ce projet est considéré comme une opportunité pour finaliser la décarbonation de leurs activités. *« Pour nous, le projet Rhône CO_2 c'est une vraie opportunité parce que c'est ce qui va nous permettre d'activer ce dernier levier, la CCS, qui va nous permettre de réduire nos émissions de 10 % et au final d'atteindre notre objectif de décarbonation. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25. Pour certain·e·s participant·e·s, la question de l'efficacité de cette dernière voie se pose en termes de contribution à la décarbonation globale : *« Pourquoi le projet n'est-il pas d'utiliser mais de stocker ? Ceci éviterait des coûts énergétiques de transports et de liquéfaction puis de stockage. »* Webinaire Contribution des chaînes CCS/CCUS à la décarbonation de l'industrie, le 03/04/25.

Les différentes voies de réduction des émissions ont été présentées comme complémentaires : *« On ne peut pas décarboner un territoire comme celui-là en ne faisant que de l'électrification de procédés, ou en ne faisant que de l'hydrogène, ou en ne faisant que du carbone capture. [...] C'est un principe de réalité : on doit activer, [...] que ça nous plaise ou non, l'ensemble de ces leviers-là pour pouvoir atteindre nos objectifs. »* Réunion publique à Martigues, le 23/04/25.

La décarbonation, une révolution ?

> On parle de décarbonation, mais c'est surtout pour continuer à produire plus en fait, y'a encore un intérêt économique.
>
> *Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25*

Dans le débat, les acteurs se sont questionnés sur ce que serait l'industrie une fois décarbonée ? Qu'est-ce que les solutions envisagées transformeraient durablement ?

Une partie des contributions y voient un **tournant complet de l'industrie** : le passage d'une ère industrielle marquée par les hydrocarbures et la pollution, à une ère industrielle propre et respectueuse : *« On est à une époque historique, où nous avons le sentiment que nous passons d'une industrie pesante, grise, fatigante, à une industrie plus ouverte, [...] plus verte, avec effectivement des développements qui peuvent nous laisser pour notre avenir quelque chose de beaucoup plus consistant. »* Forum à Istres, le 15/05/25. Ce discours est présent chez les élu·e·s locaux·ales, qui défendent une vision très optimiste pour leur territoire : *« La décarbonation, c'est la fin des émissions. C'est enfin une industrie qui nous rend effectivement autonomes et qui permettra que nous puissions vivre avec de l'air propre. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, le maire de Fos-sur-Mer.

Lors de la réunion consacrée à l'industrie verte et à l'hydrogène à Martigues, des expert·e·s ont largement nuancé cette vision. De leur point de vue, **la décarbonation de l'industrie existante ne signifie pas un abandon des fondamentaux de l'industrie actuelle** : *« Vous voyez que les usages actuels, en fait, ils perdurent. Pourquoi ? Parce que le pétrole, on ne va pas s'en séparer sur un claquement de doigts. S'il est là depuis très longtemps et qu'il est toujours là, c'est qu'il présente des aspects techniques qui sont très positifs, malgré la négativité des émissions de carbone. »* Forum à Martigues, le 23/04/25. Les représentants de la filière chimie ont réaffirmé à plusieurs reprises l'idée selon laquelle les produits plastiques ne disparaîtraient pas et que les produits issus de l'industrie chimique sont et resteront utiles dans tous les usages. Plusieurs projets portés au débat, enfin,

portent des transformations structurelles des techniques et des chaînes de production, avec les mêmes acteurs, et sur les mêmes sites, pour produire les mêmes produits *in fine*.

Plusieurs participant·e·s ont réagi à cette analyse en estimant qu'en effet **la décarbonation n'est pas la révolution attendue** : *« Je trouve que l'État et les industriels entretiennent une confusion trompeuse entre décarbonation (réduction des émissions de gaz à effet de serre) et dépollution (industries non polluantes). »* Questionnaire n°81. Certain·e·s participant·e·s estiment que des filières doivent être abandonnées parce qu'elles ne contribuent pas à la transition plus fondamentale qu'ils attendent : *« Tout sauf la pétrochimie, obsolète. »* Questionnaire n°51. Une experte, de façon plus nuancée, alerte sur une décarbonation qui ne considère pas des transformations en profondeur : *« Quand on investit [dans] les technologies hydrogène aujourd'hui, il faut qu'on fasse attention à investir dans des projets qui ont du sens même dans un monde bas carbone. »* Réunion publique à Martigues, le 23/04/25.

L'Analyse des Effets Cumulés (AEC) conduite par l'État constate, à ce stade, *« une balance largement positive »* du programme en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Cependant, des limites et des interrogations ont été soulevées sur cette analyse (voir 5.6) : sur l'incomplétude des données source (*« Sur les 28 projets analysés un tiers des projets a été noté -1 (incertain) pour manque de données à date »*) ou encore sur les modalités d'évaluation des émissions réduites ou évitées. Des porteurs de projet ont exprimé des incompréhensions sur les évaluations les concernant.



Visites de sites dans le Val de Durance (04) le 23/05/25

Le bilan "largement" positif fait dans l'AEC a été questionné : *« Il y a peut-être une surévaluation de l'impact climatique, mais malgré cette probable surévaluation, on arrive quand même à un tableau qui n'est pas si vert que ça. Et ce qui interroge quand même sur l'objectif premier quand même de nos débats, qui est la décarbonation. [...] ce qu'on attendrait aussi [...] de cet outil [...], c'est qu'il permette de pointer assez vite quels sont les projets qui participent réellement à cette décarbonation, et de ceux qui ne participent visiblement que très peu, voire mal, à cette décarbonation. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

Des acteurs font part de **l'intérêt d'une comptabilité carbone** qui se met en place dans certains secteurs : *« Aujourd'hui, on a une comptabilité CO_2 qui se met en place sur le maritime qui est très forte, elle va être balbutiante demain sur la route, le ferroviaire. Et l'idée qu'il y a derrière, c'est que demain, on va avoir une comptabilité pour la marchandise [...]. »* Réunion publique à Istres, le 15/05/25. Cette comptabilité demande cependant à se développer. Les bilans carbones restent cependant incomplets ou produits avec des méthodes différentes.

Enfin, certain·e·s critiquent l'analyse selon laquelle la décarbonation amène à une industrie propre et peu impactante, alors que l'ensemble des projets induisent des augmentations de flux, de consommation de matière, etc. : *« Décarboner bien sûr, c'est un projet d'avenir. Mais dépolluer d'un côté et polluer d'un autre, c'est déshabiller Pierre pour rhabiller Jacques. Il y aura plus de flux de gros bateaux, de camions... »* Questionnaire n°80. En d'autres termes, **le volume d'activité reste un facteur clé d'émissions de GES**, et dès lors on peut se questionner sur les réductions annoncées quand elles sont liées à des augmentations d'activités : *« J'ai lu dans les articles du Monde que les projets de décarbonation sont très consommateurs d'énergie au moment du captage, au moment du transport, au moment de la liquéfaction. Et je me posais la question du bilan global d'émission de CO_2 par rapport à la capacité de captage et je voulais savoir si c'est tenable, si c'est rentable, du point de vue du climat. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25. Des demandes de précisions restent à l'issue du débat « si on crée une nouvelle usine d'hydrogène, est-on sûr que l'on va fermer une raffinerie de pétrole produisant un équivalent ? En fait, ne va-t-on pas faire une addition d'industries au lieu d'un remplacement ? » Question n°68.

> **Est-ce que ces projets-là ne vont pas avoir tendance à réduire notre volonté de moins émettre de CO2 ?**
>
> *Réunion publique à Martigues, le 03/06/25*

3. L'HYDROGÈNE DÉCARBONÉ COMME SOLUTION PHARE ?

De nombreux projets présentés au débat public concernent la fabrication, le transport, le stockage et l'utilisation d'hydrogène. Parmi ceux qui font partie de la saisine de la CNDP par l'État ou qui sont en concertation préalable, on trouve deux projets de production, un projet de transport et un projet de stockage, soit 4 des 8 projets. Cette place importante de l'hydrogène dans la décarbonation et la réindustrialisation du territoire a entraîné de nombreux échanges.

L'hydrogène, pour quoi faire ?

« On va produire de l'hydrogène. Pour quoi faire ? » La question formulée par un habitant de Château-Arnoux-Saint-Auban, lors de la réunion publique à Manosque le 29 avril, a été posée de manière récurrente tout au long du débat. De fait, la production d'hydrogène, son stockage, son transport, mais aussi son importation sous forme d'ammoniac, sont au cœur des stratégies envisagées par l'État de réindustrialisation et de décarbonation Au regard de la multiplicité et de la diversité des projets du domaine, **le public s'est demandé pour quels usages et pour répondre à quelles priorités l'hydrogène serait-il déployé aussi largement** dans le territoire ?

Des expert·e·s ont précisé ces usages. Le premier consiste à décarboner les usages actuels de l'industrie et de la chimie, en remplaçant l'hydrogène pour l'instant issu du pétrole par de l'hydrogène décarboné (Elyfos d'Air liquide / Massylia…) dans les processus de production de carburants et d'engrais, notamment. D'autres projets consistent à développer de nouveaux usages industriels pour produire par exemple de l'acier décarboné (Gravithy). Ensuite plusieurs projets visent à produire des électro-carburants (Néocarb / H4…) destinés à la mobilité lourde, notamment les avions ou les bateaux.

Pour permettre ces usages de l'hydrogène, il faut des infrastructures pour :

- le produire : des électrolyseurs tels que Hygreen et Elyfos par exemple ;
- le transporter : deux moyens sont envisagés : par canalisations (réseau de canalisation régional de Natran, BARMAR, Hyphen), ou par bateau pour l'importer sous forme d'ammoniac depuis des zones de production lointaines, ce qui nécessite des installations portuaires dédiées (Med'hyterra, Air Product) ;
- le stocker : en cavités souterraines principalement, Géo H2 de Géomethane et Geogaz H2 mais également sur les sites de production.

Le fonctionnement de ce système complet permettrait selon les porteurs de projet que l'hydrogène rende également **des services autres qu'industriels**. Ainsi la production d'hydrogène peut être pilotée de sorte à moins solliciter le réseau électrique lorsque l'électricité est rare et chère, et de produire et stocker l'énergie électrique sous forme d'hydrogène lorsque l'électricité est abondante. Ces « services au réseau » permettraient notamment de réguler l'intermittence des énergies renouvelables.



Forum des projets Hydrogène à Martigues, le 23/04/25

Multiplicité des usages et sobriété

Ce foisonnement des usages a été questionné. Certain·e·s, relayant le point de vue d'industriels, y voient l'opportunité de **mettre en place un écosystème économique vertueux** : *« Cette région pourrait devenir effectivement un hub, un nœud d'hydrogène, non seulement pour ses propres usages, mais aussi pour avoir un rôle clef dans les infrastructures. Parce qu'il y a un port, il y a des capacités de stockage à Manosque, il y a des hydrogénoducs, et ça pourrait être vraiment un partenariat très intéressant, une tête de pont entre l'Europe, l'Europe du Sud, le Maghreb, l'Europe centrale et le nord. »* Webinaire Hydrogène et décarbonation, le 05/05/25. D'autres, comme une chercheuse de l'Institut du développement durable et des relations internationales (Iddri), tout en reconnaissant le rôle clef de l'hydrogène dans un système d'énergie décarbonée, plaide pour hiérarchiser ses usages : *« On se voit obligé par rapport aux contraintes qu'on a sur la production de l'hydrogène de mettre un ordre de priorité sur les usages possibles de l'hydrogène. »* Forum à Martigues, le 23/04/25.

Des questions sont soulevées et des propositions sont faites sur **la sélection ou la priorisation des usages**. *« Je me questionne sur l'opportunité d'allouer cet hydrogène vers l'aviation plutôt que, par exemple, les TER, localement qui serait à mon avis un usage beaucoup plus malin. »* Réunion



Passage de pipeline de gaz sur une colline près de Manosque

publique à Manosque, le 29/04/25. Plus généralement, la finalité de son usage est particulièrement discutée, et certain·e·s participant·e·s questionnent ce vecteur comme une transition qui n'en est pas une, puisqu'il permet de poursuivre des productions existantes au lieu de changer de productions (voir 3.1) : *« Si c'est pour juste rajouter une petite couche de vert, mais toujours continuer à utiliser de plus en plus de pétrole, de gaz et de charbon, cela ne sert à rien. Comment faisons-nous pour remplacer vraiment des énergies fossiles par de l'hydrogène ? »* Réunion publique à Manosque, le 29/04/25. Un intervenant mentionne également, pour le dénoncer, l'usage de l'hydrogène dans l'industrie de l'armement. L'usage pour fabriquer des pesticides est également mis en question. Une experte de l'IDDRI suggère de remettre à sa juste place la production d'hydrogène, qui n'aurait pas vocation à couvrir tous les besoins, notamment énergétiques : *« C'est une énergie qui est assez clef dans le système énergétique, mais qui a vocation à rester niche. »* Forum à Martigues, le 23/04/25.

> Ça veut dire qu'au lieu d'être une révolution, c'est plutôt en fait une sorte de continuité, l'hydrogène.
>
> *Forum à Martigues, le 23/04/25*

> On peut utiliser l'hydrogène pour beaucoup de choses, mais ce n'est pas forcément intéressant d'utiliser l'hydrogène pour tout.
>
> *Forum à Martigues, le 23/04/25*

Maturité technique et économique

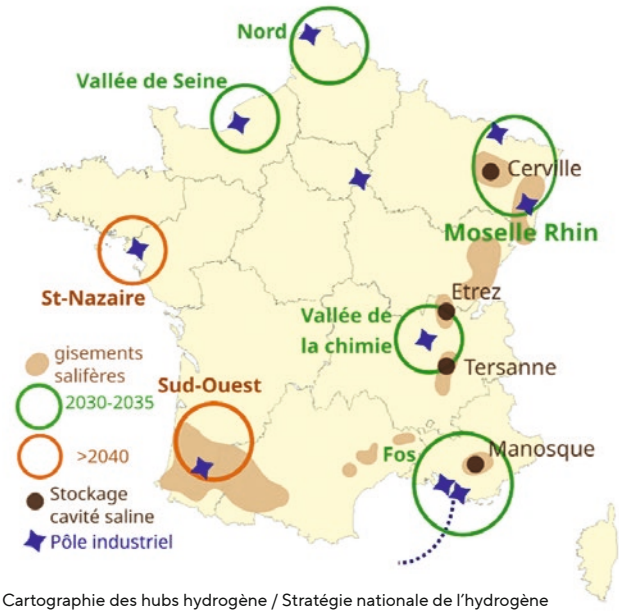
La maturité technique de la filière hydrogène a été au centre des débats. Elle a fait l'objet de nombreux échanges et d'expertises contradictoires notamment sur le rendement des électrolyseurs, le procédé industriel permettant de produire de l'hydrogène décarboné grâce à de l'électricité. *« On est en train de découvrir des problèmes techniques, notamment dans la montée à l'échelle. Aujourd'hui, il est difficile d'avoir des fournisseurs d'électrolyseurs qui vous vont donner des garanties de performance »* Forum à Martigues, le 23/04/25. Par opposition, certains porteurs de projet rappellent qu'ils manipulent cette molécule depuis longtemps, et Air Liquide revendique d'avoir déjà abouti à une production par électrolyse, en cours de construction en Normandie : *« C'est quand même une molécule qu'on connaît bien, qu'on sait transporter, qu'on sait purifier, et qu'on sait utiliser depuis des dizaines d'années. Donc, on n'est pas en train de faire une mystification sur une molécule qu'on ne connaît pas. »* Forum à Martigues, le 23/04/25. Un autre expert a insisté sur les rendements différents entre les techniques d'électrolyse. Des technologies autres que l'électrolyse sont en cours de développement, mais pour des productions qui ne seraient pas à l'échelle de celles envisagées.

S'il y a donc encore quelques questions sur les procédés, il semble que le sujet de la maturité n'est pas seulement technologique, mais porte sur **les conditions technico-économiques de la filière**. Alors que la Stratégie nationale hydrogène française a été actualisée au cours du débat, le 10/04/25, la maturité économique de la filière a ainsi été questionnée : *« Nous avions beaucoup d'ambition et nous pensions avancer très vite en matière d'hydrogène. Il se trouve que c'est complexe. C'est économiquement difficile. »* Réunion publique à Manosque, le 29/04/25. Le coût de l'hydrogène interroge également : *« Quel est le coût de la tonne d'hydrogène actuellement ? »* Visite des sites du Val de Durance, le 23/05/25. Le coût de production de l'hydrogène décarboné, essentiellement dû au prix de l'électricité, est supérieur à celui de l'hydrogène issu du pétrole : *« En France, pour que ce soit compétitif à terme, c'est sûr qu'il faut que l'électricité soit à un prix ou un coût d'accès le plus proche possible des 50 euros du MWh électrique. Si non, [...]*

l'importation de dérivés pourra être plus compétitive, plus avantageuse. » Webinaire Hydrogène et décarbonation, le 05/05/25.

Dans ce contexte international, la **viabilité économique de l'ensemble des projets liés à l'hydrogène** sur les territoires du débat est-elle assurée ? *« Que se passe-t-il s'il y en a un qui ne se fait pas ? Est-ce que cela fait capoter certains des autres ? »*, a interrogé un habitant de Manosque, le 29 avril 2025. *« Les porteurs de projets vont-ils être mis en concurrence selon une logique de marché ? Si c'est le cas, cela risque d'être une catastrophe. »* Débat mobile à Manosque, le 25/04/25.

Les enjeux de maturité technique et économique conduisent le public à **interroger la robustesse de l'avenir proposé pour la filière hydrogène** : *« Les projets H2 bas carbone sont sans doute les plus fragiles car ils se heurtent à la fois à un relatif manque de maturité technologique de l'ensemble de la filière, une difficulté à établir un business model, obtenir un financement et donc à une difficulté à résoudre l'équation économique leur permettant d'être viables. Ils doivent bénéficier à ce titre d'un soutien et d'une attention particulière des pouvoirs publics. »* Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille. D'autres acteurs, comme FNE 13, souligne dans un paragraphe nommé *« l'hydrogène, une filière non mature »* qu'*« aucun expert international ne prévoit la production massive d'hydrogène avant 2035. Les électrolyseurs géants ne sont pas maîtrisés, tandis que d'autres techniques (membranes à protons…) semblent moins consommatrices d'énergie. »* Cahier d'acteur n°7, FNE Bouches-du-Rhône. Un autre expert confirme que tout ce qui a été envisagé ne verra pas nécessairement le jour : *« Quand on regarde la réalité, on est passé par ce que j'appelle une période darwinienne de l'hydrogène : on rentre dans les projets, on veut les faire, ces projets, et là on regarde combien ça coûte, on regarde ce qui est faisable, avec quelles performances. Et là, c'est plutôt un frein [mais] il ne faudrait pas jeter le bébé avec l'eau du bain… »* Forum à Martigues, le 23/04/25.



Cartographie des hubs hydrogène / Stratégie nationale de l'hydrogène décarboné 2025

Du fait des questionnements sur la maturité de la filière, les **dates annoncées** par les porteurs de projet ont paru très optimistes à certains acteurs : *« Par rapport à l'élan d'il y a deux, trois ans, il y a, je dirais, un petit ralentissement. Mais je crois que le mouvement est toujours là, et on a vu qu'on ajuste un petit peu les objectifs, […] mais le besoin en hydrogène reste et restera. Simplement, peut-être que le temps d'implémentation sera plus long que prévu. »* Forum à Martigues, le 23/04/25.

Enfin, la question de **l'hydrogène « blanc »** a été posée dans le débat. L'hydrogène étant abondant dans la nature, la question de son extraction depuis les gisements interroge les habitant·e·s : *« Et si on trouvait un jour de l'hydrogène, qu'en adviendrait-il du projet électrolyseur à Villeneuve ? »* Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25. La représentante d'Engie reconnaît qu'il s'agirait là d'une nouvelle donne, une rupture qui bouleverserait l'économie de l'hydrogène. Mais la perspective de cette exploitation paraît encore lointaine.

> Demain, peut-être que l'on aura de l'hydrogène blanc en Moselle et l'on sera content de le faire descendre à Fos.
>
> *Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25*

L'hydrogène importé, exposé aux critiques

À l'intérieur du débat sur l'hydrogène, la q**uestion de l'opportunité de son lieu de fabrication** a été soulevée dans différents termes. La stratégie nationale a fait le choix de développer une production locale d'hydrogène au plus près des acteurs industriels, à travers les hubs, mais la question de **l'approvisionnement en hydrogène auprès de producteurs étrangers reste ouverte**. Pour certains acteurs, si les coûts sont trop élevés, c'est l'importation d'hydrogène qui pourrait s'imposer mais sous condition de production d'hydrogène décarboné à l'étranger : *« C'est probable que faire de l'hydrogène ailleurs à horizon 2030-2050, ce soit moins cher. [Mais] financer des projets par exemple en Afrique du Nord, il faudrait […] qu'il y ait assez d'électricité localement pour décarboner les usages locaux. »* Forum à Martigues, le 23/04/25. Sur le sol national, le débat a porté sur l'alternative entre une production proche des lieux d'usage et une production proche de sites de production d'électricité (voir partie 4).

Le débat a logiquement interrogé le **périmètre géographique de cette filière** – Fos, Berre, Provence, régional, français, européen, mondial… Lors de la réunion de Martigues, Elengy a ainsi présenté son projet, Medhyterra, d'importation d'ammoniac bas carbone : *« Le meilleur transporteur d'hydrogène par voie maritime sur de longues distances. Donc, importer de l'ammoniac bas carbone, c'est un moyen d'importer*



Site de Géométhane, vallée du Gontard, Manosque

de l'hydrogène bas carbone qui pourrait être produit dans des contrées plus favorables en termes de potentielles énergies renouvelables. » Perspective qui suscite des avis contraires comme celui déposé sur la plateforme participative du site : « *La production, le stockage et l'importation d'ammoniac comme vecteur d'hydrogène (notamment via le projet Med'HyTerra) ajoute un risque supplémentaire, en raison des fuites de protoxyde d'azote.* » Avis n°102. Ou celui de FNE Paca : « *Nous sommes farouchement opposés à l'implantation de projets qui in fine perpétuent un modèle de société d'exploitation des ressources et la dégradation des écosystèmes (tel que Medytherra (stockage d'ammoniac) qui alimente la production de produits phytosanitaires).* » Cahier d'acteur n°44, FNE PACA.

Les points de vue sont contrastés sur le **potentiel et la pertinence d'un développement sur le périmètre géographique du débat** vis-à-vis des autres régions : « *Il faut quand même rester attractif par rapport à d'autres zones [...] cette région pourrait devenir effectivement un hub, un nœud d'hydrogène.* » Webinaire H2, le 05/05/25. Son potentiel européen est souligné : « *Fos a vraiment tous les atouts pour être une plateforme au niveau européen.* » Réunion publique Berre-l'Étang, le 08/07/25, un porteur de projet. D'autres mettent en question une concentration à Fos « *[...] concentrer les efforts de production de l'hydrogène essentiellement sur Fos-sur-Mer [...]. Il ne semble pas que ce soit totalement nécessaire si on change d'échelle de vision.* » Webinaire Hydrogène et décarbonation, le 05/05/25.

Vert ou décarboné ? L'hydrogène renouvelable ou nucléaire ?

Le public a aussi souvent interrogé les **impacts environnementaux** des projets de la filière hydrogène, ainsi que très fréquemment les **besoins en eau et en électricité** (voir parties 4 et 6). La nature et l'origine de l'électricité utilisée par les électrolyseurs ont aussi été questionnées :

« Pourquoi tromper les citoyens en parlant d'hydrogène vert puisque l'électricité utilisée en France est à 75 % d'origine nucléaire et que l'électricité est impossible à trier ? » Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. De fait, grâce au mix énergétique français composé pour l'essentiel de nucléaire, un électrolyseur connecté au réseau peut produire de l'hydrogène décarboné. Pour produire de l'hydrogène dit renouvelable, ou dit parfois « vert », l'électricité d'un électrolyseur doit être labellisée RFNBO (Renewable Fuels of Non-Biological Origin, carburant renouvelable d'origine non biologique), pour l'essentiel provenant de parcs éoliens ou photovoltaïques.

Les besoins en électricité verte des projets d'électrolyseurs envisagés sur le territoire ont ainsi été débattus : *« Nous aurons de l'électricité renouvelable qui sera contractée via des contrats d'électricité qui viendra de champs éoliens photovoltaïques de la région ou d'autres régions. »* Réunion publique de Manosque, le 29/04/25. *« Dans le projet actuel, l'électricité sera produite en Espagne et au Portugal, et elle pourra être complétée, à la marge, par de la production solaire locale »*, souligne de son côté la ville de Manosque et la DLVA (Cahier d'acteur n°88, Mairie de Manosque et de la Communauté d'Agglomération). Mais des acteurs formulent également des craintes : *« On peut imaginer que ce besoin d'énergies vertes certifiées entraîne un certain nombre d'appétits pour faire des parcs photovoltaïques dans la région, plus près. Et donc, puisqu'Engie va chercher des contrats avec des producteurs, on peut estimer que ça aiguise un petit peu les appétits pour faire des parcs photovoltaïques, dans une région qui est déjà aujourd'hui soumise à une pression des aménageurs. »* Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25.

> J'ai pris [une photo représentant] l'hydrogène car c'est l'industrie de l'avenir.
>
> *Atelier lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25*

> On est passé par ce que j'appelle une période darwinienne de l'hydrogène : on rentre dans les projets, on veut les faire, ces projets, et là on regarde combien ça coûte, on regarde ce qui est faisable
>
> *Forum à Martigues, le 23/04/25*

La filière hydrogène a été débattue comme une **piste sérieuse pour la décarbonation et la réindustrialisation** : certains acteurs adhèrent à la dimension systémique de ce qui est proposé, qui permettrait à l'hydrogène de jouer plusieurs rôles, y compris de pilotage du réseau électrique. D'autres regrettent en revanche que cette molécule soit finalement au service de la continuité de productions chimiques et pétrochimiques, qui ne devraient pas être encouragées à long terme. Surtout c'est la maturité de la filière qui est remise en question, d'un point de vue technique et économique.

4. TROIS PROJETS POUR UNE TRANSITION DE LA SIDÉRURGIE ?

La sidérurgie est l'industrie la plus grande émettrice de gaz à effet de serre (GES). Lors de la réunion de débat dédiée à l'avenir et à la décarbonation de la filière, à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 6 juin 2025, une représentante du Réseau Action Climat précisait : *« En 2023, l'industrie représentait 18 % des émissions nationales tous secteurs confondus et, dans ces émissions, l'acier représentait 17 % des émissions. Les trois sites d'ArcelorMittal les plus émetteurs en France représentent 2,8 % des émissions du territoire tous secteurs confondus. »* De ce fait, au cours du débat, la décarbonation des industries sidérurgiques du territoire a été saluée par une large partie du public, les qualificatifs utilisés étaient *« incontournable », « prioritaire », « très bonne chose », « nécessaire », « essentiel »,* bien que ces assertions positives aient été suivies, pour certaines, par un *« mais pas à n'importe quel prix. »* Questionnaires n°4, 13, 26, 42, 44. D'autres personnes considéraient que les conditions n'étaient pas encore présentes. Enfin, plusieurs étaient sceptiques sur la volonté ou les capacités des industriels, ou sur les modalités proposées.

Plusieurs solutions pour la décarbonation de l'acier

> La décarbonisation est très positive mais j'avoue avoir une grande méconnaissance, je ne sais pas ce qu'ils font exactement.
>
> *Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25*

Le débat a permis **d'informer le public sur les solutions et scénarios de décarbonation pour la sidérurgie**. La première solution est de remplacer les hauts-fourneaux par des fours électriques. Concernant les hauts-fourneaux, qui produisent 96 % des GES de la sidérurgie en France, selon le Réseau Action Climat (RAC), trois actions complémentaires peuvent par ailleurs être menées qui permettront de réduire de 64 % leurs émissions en 2050 : *« Augmenter le taux de ferraille dans les convertisseurs à oxygène ; c'est ce qui est mis en œuvre à ArcelorMittal à Fos. [Ensuite] la valorisation des gaz sidérurgiques, [...] pour utiliser moins de charbon. Et, en dernier lieu, on va avoir le captage de carbone sur les hauts fourneaux ou même sur d'autres procédés de la filière. »* Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Pour atteindre l'objectif national de 80 % de réduction en 2050, le RAC précise qu'il faudrait mobiliser des technologies de rupture, comme le projet GravitHy de production de fer pré-réduit à base d'hydrogène. Le dernier levier selon le RAC est l'électrolyse directe du fer, *« technologie qui est assez prometteuse, mais qui est encore en cours de développement »*. Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25.

Trois scénarios de décarbonation de l'acier déclinés des scénarios de l'ADEME ont été également été présentés par la représentante du RAC, avec leurs implications en termes d'économie et d'emploi :

- « Pari hydrogéné » : vers lequel l'on se dirige actuellement en France, centré sur la production de fer pré-réduit à base d'hydrogène renouvelable et conditionné par l'accès à une électricité bas carbone compétitive ;
- « Compétitivité dégradée » : cas où la sidérurgie française n'arrive pas à rester compétitive par rapport à l'acier qui viendrait en dehors de l'UE et les industriels viendraient à décarboner seulement une partie de leur production avec des procédés de fer pré-réduit, mais à base de gaz naturel avec du captage de carbone ;
- « Sobriété et diversification » : stratégie des industriels de vouloir utiliser plusieurs leviers c'est-à-dire faire du fer pré-réduit, mais également garder un haut-fourneau avec du captage de carbone et, à plus long terme, de faire appel à l'électrolyse du fer.

Les contributions à la décarbonation proposées par Arcelor, GravitHy et Marcegaglia

> Comment tu veux décarboner Arcelor, c'est impossible. Arcelor, c'est les ténèbres !

Atelier à Marseille, IUT Chimie, le 11/06/25

> Les projets de sidérurgie présentent des opportunités techniques indispensables pour décarboner notre industrie, et particulièrement le site industriel de Fos.

Questionnaire n°74

La contribution potentielle des trois projets aux stratégies de décarbonation de l'acier a été reconnue, tout en clarifiant **les logiques différentes des solutions qu'ils proposent.** ArcelorMittal Méditerranée projette un four électrique venant se substituer à un haut-fourneau (HF) pour 2Mt d'acier offrant une décarbonation d'une partie de la filière locale avec une diminution d'émission estimée d'environ 2,6 Mt de CO_2 (-35 % sur le site de Fos). Marcegaglia, ayant repris Ascométal suite au dépôt de bilan, déjà basé sur la filière électrique, a pour projet une forte augmentation de la production sur le site d'environ 2Mt se traduisant par l'augmentation de tout type d'émissions, en particulier de CO_2 (+ 500 000 tonnes de CO_2). GravitHy est un nouveau projet de type start-up produisant 2Mt de fer réduit à l'hydrogène : bien que fortement décarbonée, la production n'est pas neutre en émission carbone et apporterait 200 Kt de CO_2 d'émissions locales.

Les solutions proposées par les industriels, si elles sont mises en œuvre, **répondraient pour partie aux objectifs de décarbonation de la filière, cependant l'augmentation de la production d'acier concomitante induit une augmentation des émissions** qui doit aussi être prise en charge, selon un participant, par d'autres méthodes de décarbonation : *« Les rejets de gaz à effet de serre sont en diminution grâce aux futurs nouveaux fours, four poche, DRI (direct reduced iron) et EAF (four à électrofusion) beaucoup moins polluants, malgré l'augmentation de la production d'acier, qui passe de 4,65 Mt à 8,5 Mt. Cependant les quantités émises de CO_2 sont très importantes, plus de 6 millions de tonnes, il va falloir décarboner en parallèle avec la Capture du Carbone et Utilisation ou Stockage (CCUS). »* Avis n°66. Cette personne interroge les objectifs de production de la filière en soulignant : *« Sur la Zone industrialo-portuaire du GPMM, la réindustrialisation, pour la souveraineté industrielle de la France, a pris le pas sur la décarbonation. »*



Visite de l'acierie Marcegaglia à Fos-sur-Mer, le 25/06/25

Questionnement des objectifs de production d'acier et des usages

> Dans le contexte actuel, la France a besoin de l'acier pour faire les armes, mais on a besoin de moderniser la production en passant aux fours électriques.

Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25

> En termes de méthode, l'état actuel n'étant pas satisfaisant (exposition des populations, qualité des milieux, santé) il faut pouvoir demander aux industriels d'examiner les scénarios de la décroissance : ne pas faire le projet mais réduire l'activité.

Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25

Des contributions ont porté sur les objectifs de production et **interrogé les besoins en acier** : « *Pourquoi faire une surenchère de production ? Pour quels usages a-t-on besoin de plus d'acier ?* » Questionnaire n°99. Des attentes sur des actions visant la **sobriété des usages** en alternative à l'augmentation de la production ont été formulées : « *Toutes les politiques de décarbonation, quelles et où qu'elles soient, seront largement inopérantes si elles ne sont pas accompagnées sans attendre d'un mouvement massif vers la sobriété et les changements de comportements sociétaux.* » Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille.

Interrogation de la viabilité économique des projets

> À Dunkerque, il y a eu un projet ArcelorMittal qui a déjà été financé (Europe, État), et qui a été abandonné. Alors, comment s'assurer [...] que celui de Fos est viable ?

Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25

> Quand est-ce que l'État déciderait d'aider ces entreprises, de les accompagner et pour quel montant ?

Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25

> Arcelor, [...] Ils ne feront jamais leur projet de décarbonation. [...] Ça demande beaucoup d'argent et le gouvernement n'investit pas assez.

Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25

Des précisions ont été apportées sur les plans de financement des projets des trois entreprises en soulignant leurs différences. Marcegaglia, qui s'autofinance, considère qu'elle a un business plan solide et gagne de l'argent avec son projet parce que : « *La décarbonation, c'est éviter de payer des quotas de CO_2.* » Réunion publique à Port-Saint-Louis- du-Rhône, le 06/05/25. ArcelorMittal Méditerranée qui projette un investissement de 750 M€ attend un soutien de l'État et de l'Europe. GravitHy dont les besoins d'investissement sont plus importants (2,2 Md€) s'appuie sur des levées de fonds avec des actionnaires qui représentent toute la chaîne de valeur de la sidérurgie.

La viabilité des projets a été questionnée, avec des expressions d'espoirs et de craintes. Les trois projets sont vus pour une partie du public comme une possibilité d'avenir de la filière à Fos : « *Une industrie ancrée sur le territoire depuis plus de 50 ans avec une perspective sur les 30 prochaines années grâce aux différents projets en débat.* » Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Mais les craintes concernent également les trois projets : le projet d'ArcelorMittal, dans un contexte d'annonces médiatiques récurrentes en 2024 et 2025 concernant l'arrêt des projets de l'entreprise en France et la suppression d'emplois ; Marcegaglia, considérant le dépôt de bilan précédent d'Ascométal et les mesures de chômages techniques prises durant le débat et enfin GravitHy du fait de son caractère de start-up en recherche d'investisseurs. Le fait que deux des projets concernent des activités existantes a été souligné



Forum des projets sidérurgiques à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25

par une partie du public et par l'État comme un facteur de diminution du risque économique. Marcegaglia a insisté sur l'insertion du projet dans la stratégie mondiale du groupe.

La maturité technique incertaine concernant la filière hydrogène pourrait impacter la filière sidérurgique dépendante du fer réduit, produit à partir d'hydrogène (GravitHy). La filière sidérurgique électrique productrice d'acier décarboné (Marcegaglia, ArcelorMittal), qui projette l'utilisation de fours à arc électrique, ne rencontre pas spécialement de frein en lien avec cette technologie bien maîtrisée à condition de disposer de matière première (ferrailles, fer réduit, acier) et d'une alimentation électrique suffisante.

Un soutien de l'État est attendu par une partie du public, en soulignant le soutien à la filière d'autres nations européennes : *« Pour conserver la production stratégique d'acier propre, dans leur pays, l'Espagne, l'Allemagne et la Belgique vont contribuer financièrement jusqu'à 50 % des investissements de décarbonation de leurs industries sidérurgiques. »* Cahier d'acteur n°9, CFE-CGC ArcelorMittal Méditerranée. L'État a assuré de son soutien à la décarbonation qui s'organise, tout d'abord par des discussions bilatérales avec les entreprises et par une subvention dans le cadre des plafonds définis par la Commission européenne, lorsque la décision d'investissement de l'industriel est prise (Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25). Les **demandes de précisions** du public restent fortes à la fin du débat sur le **montant des subventions publiques** qui seront alloués à la filière, leur **usage** et sur les modalités de **contrôle** de cet usage.

L'impact de l'évolution du **contexte international de l'acier sur l'avenir de la filière à Fos** a été questionné et débattu. Des questions ont porté sur la capacité de la sidérurgie en France vis-à-vis de la **concurrence mondiale** et des stratégies en Asie et aux États-Unis : *« On a moins de marchés à l'export. On l'a vu, ça, à cause de la Commission européenne, vous nous avez imposé des taxes CO_2 et l'on s'est retrouvé, pour les mêmes clients, à avoir en face de nous l'Asie qui vendait [moins cher]. Conclusion, on a perdu nos clients. Les capacités de production, on les a baissées du fait que l'import nous a pris des parts de marché. Vous nous dites que vous allez mettre un nouveau mécanisme en place pour limiter les importations »*. Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Des interrogations sont soulevées auprès de l'État sur les politiques à venir : *« Comment sera géré le déversement de la production de l'Asie sur l'Europe ? »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Stéphane Berger de la DGE (Direction Générale des Entreprises) du Ministère de l'économie et des Finances est intervenu lors de la réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône le 6 mai 2025, en situant le principal enjeu à l'échelle européenne : *« La sidérurgie européenne fait face à une crise inédite en raison de la baisse de la demande, de la pression croissante des surcapacités mondiales sur les prix de ventes et de la tarification croissante du prix du CO_2. »* ArcelorMittal a précisé à cette occasion que sa décision d'investissement était suspendue à l'accompagnement et au soutien de la filière par les instances européennes.



Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25

Le rôle des importations dans les difficultés de la filière a été soulevé. Il entraîne une baisse de la production, du fait de la perte de parts de marché. Des **demandes d'application de quotas d'importation** ont été portées : *« Pourquoi attend-on 2026 pour appliquer les quotas, alors qu'on en parle depuis deux ans ? »* ; *« Aujourd'hui, on est proche de 30 % d'importation sur nos marchés en Europe. En 2012, on était à 15 %. Donc, moi, ce qui m'intéresse, c'est de savoir si vos politiques une fois pour toutes font baisser les importations pour revenir au niveau de 2012, soit moins de 15 % ? »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. L'État reconnaît que cette mesure commerciale, prise en 2018, n'est plus assez efficace et qu'en 2026, le seuil sera abaissé vers les valeurs de 2012-2013 et qu'il portera cet objectif au niveau européen.

La viabilité des projets serait également conditionnée par le **coût de l'énergie**. L'État est interpellé sur ce point : *« Est-ce qu'il y a une réelle volonté de l'État de maîtriser les coûts de l'énergie pour toute l'industrie et les particuliers ? »* Forum Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Pour l'État, la réponse réside dans les contrats passés entre les entreprises et EDF, des accords ou négociations sont en cours pour ArcelorMittal, de même pour GravitHy qui a annoncé dans le débat avoir signé des lettres d'intention avec EDF et avec Engie. En complément, la DGE mentionne un autre levier national pour maintenir la compétitivité des prix de l'énergie pour la sidérurgie, qui est la compensation des coûts carbone payés par les fournisseurs d'énergie : *« Les sites sidérurgiques bénéficient de très fortes subventions de l'État pour compenser le prix de l'électricité. [...] Elle représente de l'ordre de grandeur de 30 euros par mégawattheure. »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Le syndicat FO a mis en avant dans son intervention un enjeu d'innovation pour la transition énergétique de la filière.

Synergie entre les projets

Les **synergies entre les industriels de la filière** ont été présentées, par des membres du public et des acteurs de la filière, comme un facteur de réussite des projets. Il a cependant été souligné que si les synergies avaient été promues par différentes associations (Novachim, SARPI, PIICTO) pour les industries implantées dans la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos depuis plusieurs

années, elles sont en élaboration pour la filière sidérurgie. Un participant résume des synergies possibles pour la métallurgie :

- *« L'acier produit par la réduction du minerai de fer par de l'hydrogène (DRI) de Gravithy, devrait être utilisé par Marcegaglia pour sa propre production d'acier bas-carbone ;*
- *Marcegaglia pourrait acheter de l'acier à ArcelorMittal ;*
- *Gravithy peut aussi vendre sa production d'acier DRI à ArcelorMittal ;*
- *Marcegaglia va utiliser la vapeur fatale de Elyse (Néocarb) dans ses propres installations. »* Avis n°66.

En fin de débat, Marcegaglia a précisé, lors de la visite de son site et dans une note complémentaire, **des synergies sont explorées** en réponse aux questions soulevées dans le débat, et en particulier des synergies avec GravitHy annoncées par les deux entreprises durant le débat : *« Marcegaglia a accepté de mutualiser le réseau ferroviaire interne avec GravitHy et Néocarb ; ils ont commencé à penser la restauration collective et l'harmonisation des horaires de travail : prise en compte des problèmes de déplacement du personnel et de la saturation du réseau routier… »* Visite du site de Marcegaglia, le 25/06/25. GravitHy a précisé la prise en compte des synergies dans la constitution de son actionnariat (voir Cahier des projets). PIICTO souligne par ailleurs un enjeu de *« développement d'une économie circulaire autour des ressources »* et en particulier sur *« le recyclage de ferrailles et la production de fer pré-réduit en lien avec l'industrie sidérurgique locale (ArcelorMittal Méditerranée, Marcegaglia, GravitHy) ».* Cahier d'acteur n°25, PIICTO.

Plus généralement des questions ont porté sur **les sources et la capacité d'approvisionnement en ferrailles**, avec un enjeu de recyclage en France : *« On sait que la France [...] est largement exportatrice de ferraille, donc comment allez-vous vous garantir et comment l'État va-t-il vous soutenir pour que, enfin, on recycle notre acier français plutôt que de l'exporter ? »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Des précisions ont été apportées par les porteurs de projet en confirmant cependant l'enjeu : *« La disponibilité de ressources en ferrailles sont les prérequis nécessaires à la viabilité de la sidérurgie européenne et son investissement futur dans la décarbonation. »* Cahier d'acteur n°21, GravitHy.

Des créations et mais aussi des suppressions potentielles d'emplois dans la filière et des besoins d'accompagnement

Des demandes de précisions ont été portées sur l'évolution des emplois dans la filière : la **création d'emplois** annoncée est interrogée au regard de la **suppression potentielle d'emploi**, du fait de la crise économique que rencontre la filière. Il faut noter que ArcelorMittal a fait l'actualité médiatique pendant le débat par l'annonce fin avril de la destruction de 600 postes sur les 7 sites du nord de la France suivi par d'autres projets de même nature en Europe. *« Les projets qui sont présentés ici, vont créer de l'emploi, d'autres vont en détruire, et je voudrais avoir quand même une vision sociale parce que, quand on lit, dans le dossier du maître d'ouvrage, l'impact significatif sur la réduction des emplois, qu'est-ce qu'il va en être justement côté ArcelorMittal qui risque d'impacter très fortement l'emploi du site de Fos ? »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25.

Les industriels ont répondu sur le **nombre d'emplois projetés** dans le cadre de leur projet : 400 créations de postes chez Marcegaglia, 500 chez Gravithy, et ArcelorMittal Méditerranée assure que son projet de four électrique permettrait de maintenir les emplois existants sur le site de Fos : *« Donc, à activité constante, oui, c'est le maintien de l'emploi, on vise à maintenir l'emploi parce qu'on sait que, sans décarbonatation, le futur devient difficile. [...] mais si l'activité doit baisser, la question se pose, évidemment [de la perte d'emploi]. »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Une partie du public **reste, à la fin du débat, en attente de précisions sur ce sujet**.

Le maintien des activités existantes et la création d'emplois ont été des arguments de soutien aux projets. Pour certaines personnes cependant la pollution est tellement insupportable que la perte d'emploi passe au second plan : *« Moi, je serai contente si Arcelor ferme. Ça ferait des emplois en moins, mais ça pollue tellement… »* Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25. Les projets sont conditionnés par leurs impacts environnementaux et sur la santé (voir parties suivantes).

> **Un sidérurgiste, c'est aussi une denrée rare parce qu'il n'y a pas d'école de sidérurgie en France. Donc, notre problématique d'abord, ça va être de former des gens.**
>
> *Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25*

Sur les futures embauches, une **demande de priorité à l'emploi local** a été exprimée : Marcegaglia a précisé les compétences recherchées pour les futures embauches en soulignant **l'enjeu de recruter des personnes qualifiées pour cela** : *« Un mainteneur, un hydraulicien, un électrotechnicien, un spécialiste en automatismes »*, qui ne se trouvent pas facilement, ainsi la formation des travailleur·se·s locaux sera favorisée : *« Et notamment quand je parle des opérateurs, quand je parle des techniciens, c'est souvent de la main-d'œuvre locale, donc ça va être de former des gens de Fos, des gens de Miramas, des gens du bassin de l'étang de Berre, à ces métiers. »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25. Pour le projet GravitHy, les enjeux de formation rejoignent ceux de la filière Hydrogène. Du point de vue de l'emploi, une vigilance est appelée par une partie du public à la **concomitance des trois projets et du potentiel débauchage entre sites.** Celle-ci est également présentée comme une opportunité de synergies : *« On va être obligé de former des jeunes, mais l'on va pouvoir aussi peut-être assumer des transferts de compétence, donc, ça, c'est toujours intéressant d'avoir plusieurs projets sur le même territoire. »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25.

5. LA MASSIFICATION DES ACTIVITÉS LOGISTICO-PORTUAIRES

Les activités portuaires et logistiques ont été abordées dans le débat, plus spécifiquement lors de l'atelier-forum sur l'avenir des activités portuaires, logistiques et aéronautiques à Istres le 15 mai 2025. Des interventions ont présenté les activités portuaires, implantées dans la ZIP de Fos depuis son démarrage, associées depuis les années 1990 à celles de la logistique. Aujourd'hui elles s'appuient sur plusieurs infrastructures que le GPMM souhaite développer. **Sept projets ont ainsi été intégrés au débat**:

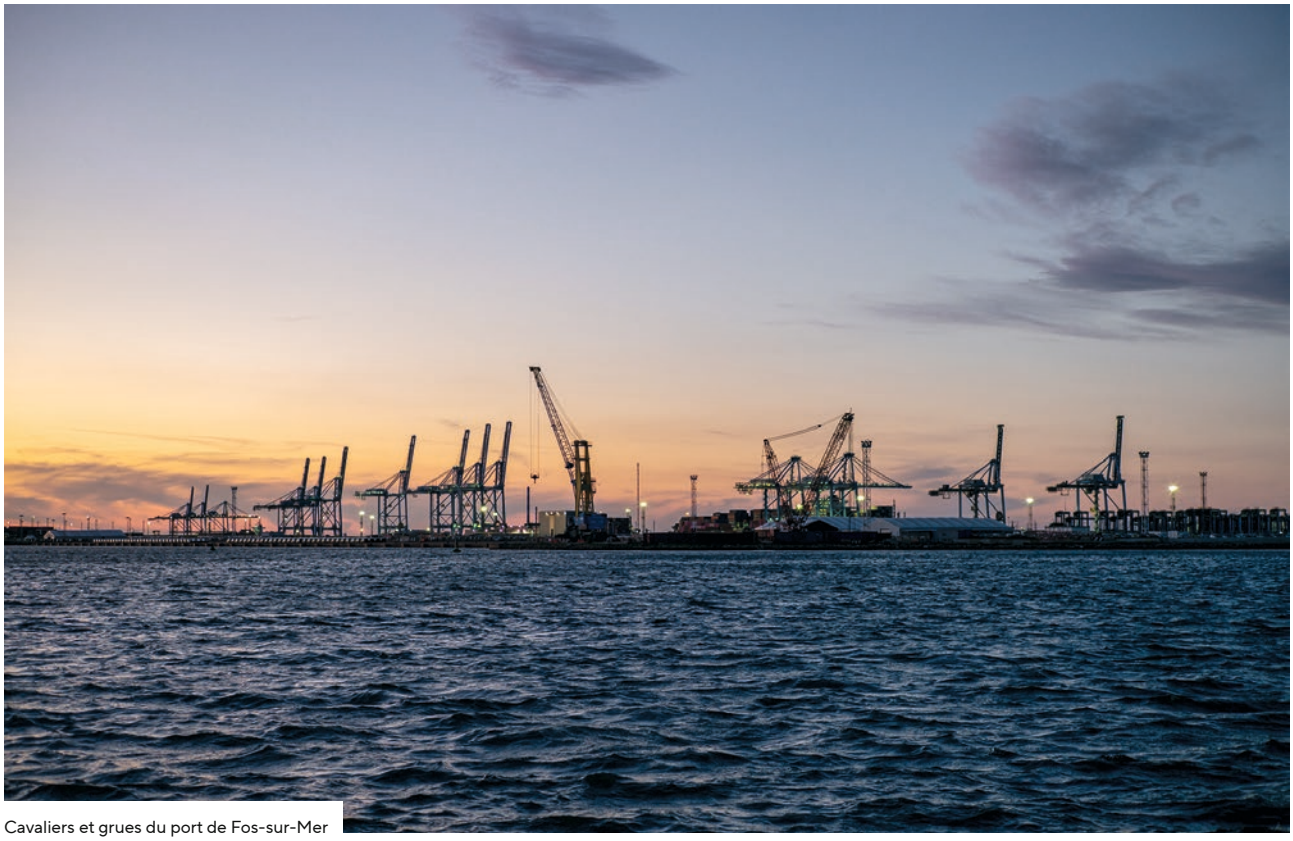
- Fos 3 XL, en liste principale: extension du terminal à conteneurs;
- Distriport 2, en concertation préalable volontaire intégrée au débat global: Extension de la zone logistique Distriport avec des entrepôts logistiques et une cour ferroviaire;
- Le terminal combiné du Ventilon: aménagement d'un terminal de transport combiné permettant le report modal;
- L'extension de la zone de service portuaire: nouvelle zone dédiée aux services portuaires (réparation, lavage et stockage des conteneurs vides) (SPS2);
- L'extension du terminal voitures existant sur le quai Gloria;
- L'aménagement de parcelles au nord de la zone de la Feuillane;
- L'aménagement secteur Feuillane: travaux de viabilisation / dessertes / raccordement au giratoire des Bannes des lots nord déjà réalisés par le GPMM;
- Les aménagements du môle central: desserte routière et accès.

Des attentes vis-à-vis de projets générateurs d'emploi

Le sujet de l'emploi a été discuté sur le plan quantitatif (volume d'emploi créé ou sauvegardé) sans que des questions portent spécifiquement sur les types d'emploi. **Le caractère générateur d'emploi de la filière logistique** a été mis en avant par les acteurs des filières logistiques et portuaires, et par l'État: *« Ce sont des activités qui sont fortement génératrices d'emplois pour les infrastructures portuaires et la logistique, la fourchette se situe entre 1500 et 2900 emplois, en fonction des technologies qui seront retenues in fine dans les projets. »* Forum à Istres, le 15/05/25. Les objectifs de créer 750 emplois directs avec le projet Distriport, et 100 emplois portuaires et 850 emplois régionaux dans la logistique et le transport avec le projet 3XL ont été mentionnés à plusieurs reprises.

> **[...] sans logistique, dans notre territoire, il n'y a rien. Ce sont 55 000 emplois dans la filière. C'est le troisième secteur de la région.**
>
> *Forum à Istres, le 15/05/25*

Plus généralement, la **part importante de la filière logistique dans l'emploi sur le territoire** a été mise en avant: *« Je voudrais par ce biais pouvoir, effectivement, un petit peu, changer l'image des entrepôts logistiques, qui ne sont pas que de grandes boîtes qui sont vides ou qui semblent être vides, parce qu'en fait, à l'intérieur, vous avez effectivement beaucoup de salariés [...]. »* Forum à Istres, le 15/05/25.



Cavaliers et grues du port de Fos-sur-Mer

Des acteurs valorisent la **contribution** potentielle des projets d'extensions des infrastructures portuaires et logistiques **au développement d'autres activités et à la création d'emplois indirects**, par exemple : *« C'est donc une chaîne complète qui va poursuivre son ancrage, avec au cœur de cette dynamique, la logistique. En termes d'emploi, l'effet multiplicateur est clair : 1 emploi industriel génère en moyenne 2 emplois de sous-traitance, dont la logistique. »* Cahier d'acteur n°55, Club Fos Logistique. *« TCSI devrait se développer selon le même coefficient que l'activité du port. Aujourd'hui, elle emploie une quarantaine de personnes dans la zone industrialo-portuaire. Avec les projets Distriport, 3XL et ZSP2 menés par le GPMM, la société pourrait doubler ses effectifs. »* Cahier d'acteur n°93, Trailer and Container Service Industrie.

Lien entre port et logistique et demandes de priorisation des projets liés à la logistique dans la zone portuaire

La création d'emplois indirects concerne en particulier les **activités des dockers**, qui par leurs représentants syndicaux, ont affirmé leur soutien aux projets qui permettraient de **préserver les trafics et donc l'activité du port** : *« Si on veut fixer les trafics, il nous faut de la logistique. Sans Distriport 2, les trafics, on ne pourra pas les fixer, donc c'est autant de travail en moins qu'on aura, et il y a le travail direct et les emplois indirects. »* Forum à Istres, le 15/05/25. De ce fait, ils demandent de donner aux projets de la filière logistique la même priorité qu'aux nouvelles activités industrielles : *« S'il est évidemment nécessaire de penser aux projets industriels d'avenir (ELYSE NEOCARB / GRAVITHY / CARBON / H2V / MARCEGAGLIA) pour notre zone industrialo-portuaire, il est tout aussi urgent d'assurer la pérennité des outils industriels existants, dont notre port dépend grandement ! »* Cahier d'acteur n°29, Syndicat Général CGT des Ouvriers Dockers et Personnels Portuaires du Golfe de Fos.

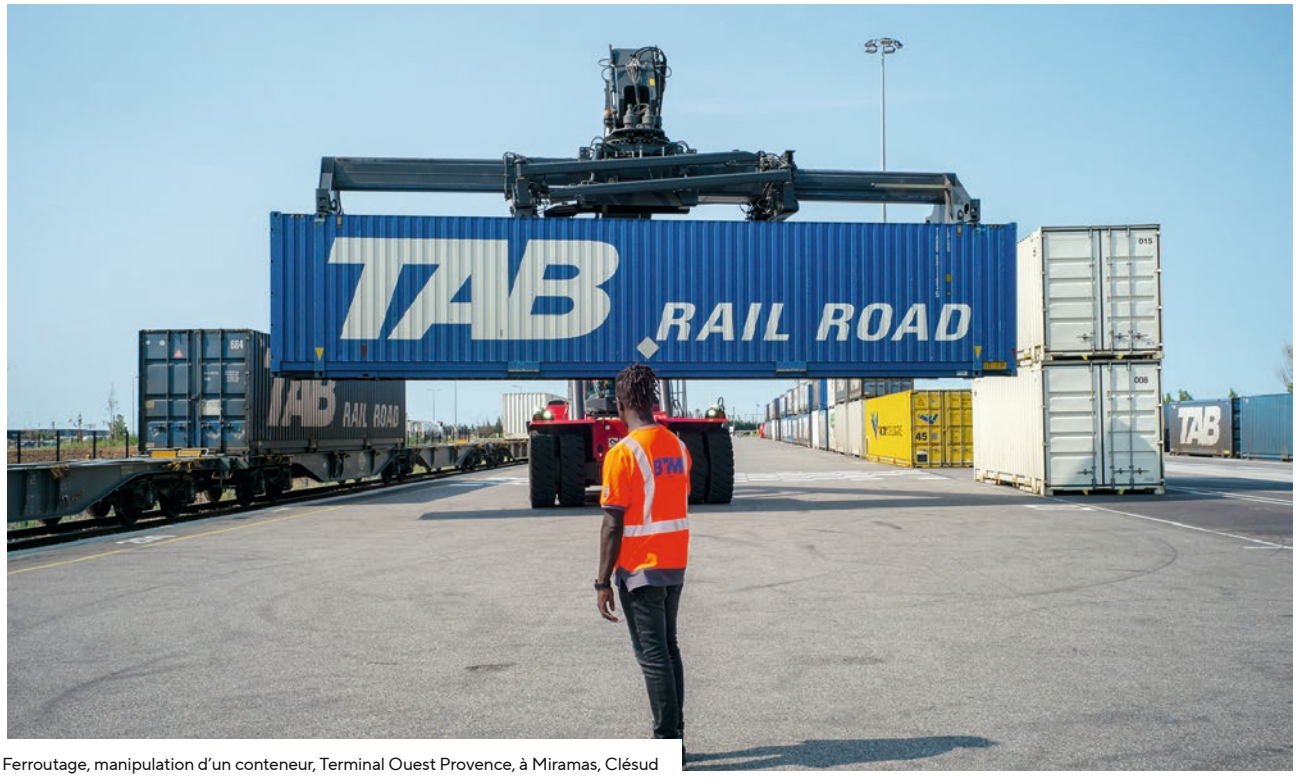
Les activités logistiques sont vues par une partie du public comme une **composante essentielle des activités du port**. Réciproquement, le port a été présenté comme un maillon essentiel de l'activité logistique : *« Les ports sont à la fois des maillons essentiels pour la performance des chaînes logistiques, c'est-à-dire que les ports doivent permettre d'assurer un passage fiable, sécurisé et rapide pour les marchandises, à la fois pour les acheminer vers les consommateurs, ou vers les entreprises de la zone industrialo-portuaire pour l'industrie. »* Forum à Istres, le 15/05/25.

> **[Il faut] privilégier les projets pour lesquels l'accès à la zone portuaire représente un intérêt réel en termes de logistique.**
>
> *Questionnaire n°52*

Les liens forts entre les activités logistiques et portuaires ont été mis en avant. Ils se traduisent également dans l'organisation des acteurs qui interviennent sur l'ensemble de la chaîne : *« On a abouti aujourd'hui à un véritable oligopole du transport conteneurisé. C'est-à-dire qu'un petit nombre de compagnies maritimes maîtrisent ce marché conteneurisé, et ont des stratégies d'intégration horizontale pour maîtriser de plus grandes parts de marché, et d'intégration verticale, c'est-à-dire intégration de l'ensemble de la chaîne logistique pour maîtriser non seulement la partie maritime, mais aussi les parties terrestres ou la logistique elle-même. »* Forum à Istres, le 15/05/25. La concentration est présentée comme un des leviers de la stratégie du GPMM : « *Il faut que les fonctions de la chaîne logistique soient les plus proches possibles, et comme il y a une fonction qu'on ne peut pas déplacer, c'est le port, c'est le passage de la marchandise au bord à quai, eh bien il faut rapprocher cette marchandise, ces fonctions logistiques du bord à quai. [...] »* Forum à Istres, le 15/05/25.



Entrepots à Clesud, Miramas



Ferroutage, manipulation d'un conteneur, Terminal Ouest Provence, à Miramas, Clésud

Contribution des projets à une politique nationale de massification contestée

> Les marchandises plutôt conteneurisées qui intéressent la France aujourd'hui sont encore traitées à 40 % dans des ports étrangers. [...] La stratégie nationale portuaire vise à augmenter cette part dans les ports français, en particulier sur le port de Marseille-Fos.

Réunion publique à Miramas, le 10/06/25

Les projets intégrés au débat contribueraient aux politiques nationales de **renforcement des capacités nationales de fret**: *« Dans la stratégie nationale partagée par l'État avec les acteurs du système portuaire, on a une stratégie sur l'augmentation des parts du fret conteneurisé, donc de la part de conteneurs qui part ou qui arrive en France. Donc, nous étions à 60 % et quelques au début de la décennie 2020; l'objectif, ce serait de parvenir à 80 % de cette part du trafic conteneurs à l'horizon 2050. »* Forum à Istres, le 15/05/25. Plus spécifiquement, les projets contribueraient au renforcement de l'axe MERS (Méditerranée - Rhône - Saône).

À ce titre, la zone de Fos est présentée comme attractive à l'échelle nationale en comparaison à d'autres espaces, dont d'autres zones portuaires, du fait de la **disponibilité du foncier**: *« [...] sur le territoire national, les terrains logistiques disponibles se raréfient de plus en plus. Le GPMM se distingue dans ce secteur tendu par une force stratégique: il est propriétaire d'un foncier important qu'il aménage de façon raisonnée et concertée, avec de nombreux espaces naturels sanctuarisés et d'autres espaces toujours fléchés pour le développement économique. Il peut donc encore proposer du terrain à la commercialisation, notamment via le projet d'extension des entrepôts logistiques Distriport. »* Cahier d'acteur n°55, Club Fos Logistique.

La massification des activités logistiques (augmentation des flux) a également été avancée comme nécessaire par des acteurs publics et privés de la filière, pour la compétitivité des entreprises locales: **l'augmentation des flux permettrait d'atteindre les seuils de rentabilité et de convaincre les acteurs économiques de transiter par les infrastructures du Grand port de Marseille**. *« [...] Personne dans cette salle ne peut décréter comment un conteneur va être acheminé depuis l'usine de Chine jusqu'à votre jardin, si c'est une chaise. Personne. Donc, pour convaincre les acteurs économiques que cette marchandise doit passer sur un train ou sur une barge, il faut lui apporter une certaine rentabilité, et pour ça, il faut avoir des trafics suffisamment élevés. Donc, les projets que nous portons – 3XL, Distriport 2, les zones de services portuaires, elles ont cette vocation à avoir plus de flux qui permettent d'atteindre les seuils de rentabilité et de convaincre les acteurs économiques. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, un représentant du GPMM.

> À éviter, ou à reconfigurer profondément: [...] les mégaprojets portuaires qui ne bénéficient qu'à une logique de hub logistique mondialisé, sans réelle valeur ajoutée locale.

Questionnaire n°39

La **politique de massification a cependant été remise en cause dans le débat, du fait des impacts sur l'environnement des flux de marchandises** : *« Est-ce que ces nouveaux conteneurs vont développer encore plus la diffusion des produits Shein qui polluent et inondent déjà notre pays ? »* Questionnaire n°101. La faible contribution potentielle à l'économie locale est également critiquée. Des contributions **remettent plus généralement en cause le modèle consumériste** qui guiderait les objectifs de massification : *« On va continuer à extraire des ressources non renouvelables, à privilégier la consommation, les plateformes logistiques et les transports routiers dans une région déjà saturée par la circulation routière [...] Les diverses tables rondes organisées pour informer les habitants mettent toujours en avant la mondialisation des échanges, l'importance de notre région pour s'implanter dans la mondialisation. »* Questionnaire n°64. Au moment de donner des priorités parmi les projets présentés au débat, certains jugent que la massification des flux de marchandises **est contraire aux objectifs annoncés de décarbonation** : *« Les projets liés à la production, au transport, au stockage et à l'utilisation des énergies renouvelables sont pertinents ; à l'inverse, d'autres projets n'ont pas leur place dans ce débat alors qu'ils ont un impact négatif bien au-delà du territoire : - Extension Distriport - Terminal conteneurs Fos 3XL. »* Questionnaire n°77.

Extension des activités logistiques : un atout ou une charge supplémentaire pour les mobilités sur les territoires ?

La problématique des mobilités a été très présente dans le débat avec un consensus sur les difficultés, dont celles de desserte et d'accessibilité de la zone portuaire (voir partie 8). **Des craintes ont été exprimées que les flux de transport supplémentaires, induits par l'extension des activités logistiques, viennent accroître le trafic routier et les engorgements**. Cela se traduit dans des oppositions aux extensions d'activités, qu'elles soient situées dans le port ou dans d'autres zones.

> La plateforme Clésud, hélas, plus de 3 000 camions par jour. Nous disons tout nettement non à l'extension de Clésud.
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> La part modale de la route reste aux alentours de 80 % pour les conteneurs, ce qui n'a pas bougé depuis vingt ans.
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Des **demandes d'amélioration de la desserte de la zone portuaire ont été réitérées dans le débat** avec des doutes sur la capacité des projets de mobilités actuels à y répondre, par exemple : *« Si on veut être un grand port d'intérêt national stratégique et tout ce qu'on veut, de puissance verte, rouge, bleue, Bioman, enfin, il nous faut des infrastructures de haut niveau, qui ne sont pas là depuis plus de 50 ans. [...]. Ça, c'est l'État et les collectivités qui doivent s'engager fermement, puisque Carbon arrive et rien n'a encore été fait – rien du tout. Ce n'est pas une nationale donc qui dessert le port sur les derniers kilomètres de la Fossette à Port-Saint-Louis, et les terminaux, c'est une petite route départementale, qui est très accidentogène et qui bloque, que ce soit la population de Port-Saint-Louis ou les travailleurs sur les sites. »* Forum à Istres, le 15/05/25.

> En s'appuyant sur de fortes capacités de report modal, le GPMM saura proposer des schémas logistiques simples et éviter la congestion des zones.
>
> *Cahier d'acteur n°93, TSCI Trailer and Container Service Industrie*

Cependant, selon les acteurs du secteur, **les projets logistiques et portuaires proposés participeraient à une amélioration des mobilités par leur contribution au report modal.** *« Il s'agit de pouvoir accroître la part des modes de transport massifiés, c'est-à-dire les barges fluviales ou les trains de fret qui permettent d'acheminer les marchandises sur le port. »* Forum à Istres, le 15/05/25. La présence d'infrastructures permettant le report modal est vue par les porteurs comme un des points clefs des projets présentés, en particulier le réseau ferroviaire existant, l'accès fluvial au Rhône ou encore la capacité à recevoir des gros navires. *« Le développement du trafic fluvial est en particulier confronté actuellement à un plafond technique lié aux capacités d'accueil des barges fluviales en bord à quai des terminaux conteneurs de Fos, de façon simultanée avec les navires maritimes. [...] Le projet 3XL porté par le GPMM constitue une réponse favorable, voire urgente, aux objectifs de développement du trafic fluvial des marchandises conteneurisées sur l'axe MeRS. »* Cahier d'acteur n°96 – SOGESTRAN, COMBRONDE et GRENNMODAL.

La massification est en outre présentée par une partie des acteurs comme une condition nécessaire au report modal du routier vers le ferroviaire et le fluvial, ces deux modes étant adaptés aux manipulations de grandes quantités de conteneurs. *« Plus on a de boîtes – ça a été dit, l'effet vertueux de la taille critique, de la massification : plus on a de boîtes, plus on a de chances qu'elles passent par un train ou par une barge au lieu de partir sur un camion. »* Forum à Istres, le 15/05/25.

> Cette massification, ça permet aussi de réduire les émissions de CO_2.
>
> *Réunion publique à Istres, le 15/05/25*

Ainsi, **l'augmentation des flux est présentée comme un élément de décarbonation du secteur logistique et du territoire** via l'augmentation du report modal, et donc la

réduction des émissions dues au transport routier. *« […] – ici, j'ai donné l'exemple d'un Shanghai-Lyon, avec les différentes parties du trajet, que ce soit par rail, par barge, ou par route, et on voit que quand le pré- et post-acheminement se fait par rail ou par barge et fluvial, eh bien les émissions de CO_2 sont beaucoup moins importantes. »* Forum à Istres, le 15/05/25. C'est également présenté comme un atout pour *« Améliorer la performance environnementale du passage portuaire »* Avis n°66.

> **[Pour Fos 2XL], Il y avait énormément d'objectifs sur le report modal, fluvial et ferroviaire, avec des pourcentages ambitieux. […] mais le résultat a été faible, voire très faible.**
>
> *Réunion publique à Miramas, le 10/06/25*

Un scepticisme vis-à-vis ambitions affichées de report modal a cependant été exprimé dans le public, notamment alimenté par les comparaisons avec le passé qui témoigneraient d'une incapacité structurelle à atteindre de tels résultats : *« J'ai participé il y a 20 ans au débat public Fos 2XL, et les experts de l'époque avaient les mêmes projections que les experts d'aujourd'hui. Et il est évident que les objectifs n'ont pas été atteints, en termes de fluvial et en termes de ferroviaire. Ils étaient même plus ambitieux que ce qu'ils sont aujourd'hui. Donc, je pose la même question, à peu près, c'est-à-dire : où sont les investissements publics et les décisions publiques sur le fluvial et sur le ferroviaire qui permettront d'absorber ce type de choses et ne pas rester sur un graphique avec des pourcentages, et de voir dans 20 ans que ça n'a pas été réalisé »* Forum à Istres, le 15/05/25. En réponse, des chiffres ont été partagés par le GPMM lors de la réunion publique à Miramas, le 10 juin 2026, montrant une augmentation, plus lente que prévu, du nombre de conteneurs qui partent du port autrement que par la route, liée à l'augmentation du nombre général de conteneurs.

Beaucoup d'acteurs expriment donc une défiance, et peinent à croire que les aménagements projetés de nouvelles infrastructures logistiques et de leurs accès seront en capacité de répondre aux problématiques de mobilité. *« Le sentiment, c'est que sur le transport modal, on nous promène, on nous propose des choses, on réfléchit, on projette à 2050, mais on ne fait rien. Je n'ai pas vu ce soir un projet ferroviaire construit, je n'ai pas vu un projet ferroviaire abouti, avec des dates d'enquêtes publiques, des dates de début de travaux, etc., des doublements qui permettraient d'envisager. Aujourd'hui, on travaille sur un 3XL, c'est-à-dire, je vous rappelle que 2XL, c'étaient 2 millions de conteneurs,*



Image générée par l'IA, utilisée dans les ateliers de photolangage

même si on n'y est pas, 3 XL ce sont 3 millions de conteneurs. Et donc, on va subir les conséquences pour la santé des gens, pour l'environnement, les mêmes, c'est-à-dire le fait accompli, c'est-à-dire qu'il va falloir faire transporter les camions et faire du bricolage. Tout ça, ça ressemble à une commande au père Noël et à un très, très grand amateurisme des pouvoirs publics. » Réunion publique à Miramas, le 10/06/25.

> **On ne pourra développer nos ports en France que par une stratégie de contournement de Lyon et de Paris – encore faut-il en avoir les moyens et l'ambition.**
>
> *Forum à Istres, le 15/05/25*

Aussi **la dimension ferroviaire du projet de report modal est apparue la plus critiquée,** avec des attentes fortes exprimées par une large partie du public mais également par les acteurs investis directement ou indirectement dans les projets de développement du GPMM. Beaucoup attendent que ce soit une dimension structurante du projet. Cependant, le débat a mis en évidence que **des projets locaux ne suffiraient pas** car il faut considérer l'ensemble de la chaîne dans sa dimension économique compte tenu de la volatilité du marché (concurrence, économie mondialisée), dans sa dimension spatiale (dispersion actuelle des entrepôts sur le territoire) et sur l'ensemble du processus d'acheminement (infrastructures à prévoir tout au long de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône - MeRS). La massification de la logistique inviterait **à revoir le réseau de transport à l'échelle nationale**. *« Les zones logistiques le long de la vallée du Rhône sont très diversifiées. Il y en a énormément, et il y en a partout. Ça veut dire qu'elles ne sont pas massifiées. Et ça veut dire qu'on a le port de Lyon, et effectivement je suis sûr que CMA avait fait un bon boulot pour le développer, mais au nord de Lyon, on a énormément de mal. »* Forum à Istres, le 15/05/25.

À l'issue du débat, **les projets logistiques et portuaires sont donc porteurs d'une forte contradiction** : présentés comme nécessaires au maintien de l'emploi, et au bon fonctionnement des industries existantes et à venir, ils portent une logique d'augmentation des flux de marchandises qui semble contraire aux stratégies de décarbonation portées par ailleurs, sur un territoire qui se voit déjà comme saturé de flux. La promesse d'augmenter fortement le report modal n'est pas soutenue par des projets d'infrastructures ou des engagements concrets qui auraient pu être présentés dans le débat.

> **Et imaginer les camions qui vont quotidiennement venir de jour et de nuit pour évacuer les marchandises et les produits dérivés des gigafactories [...] sans compter la pollution additionnelle et les émissions de CO2 !!**
>
> *Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25*

6. UNE ATTENTION VIVE AUX EFFETS SUR L'EMPLOI

> **La création d'emploi c'est important ; ceux qui n'en veulent pas peuvent aller faire un tour en Moselle pour voir : aujourd'hui il n'y a plus rien.**
>
> *Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25*

> **Sorti de tous les questionnements autour de l'industrie, c'est le côté positif de l'emploi, ça ouvre l'espoir pour toute la région [...]. Après faut regarder la qualité du travail.**
>
> *Atelier à Istres, Mon moral en couleurs, le 10/07/25*

> **On a 2 500 étudiants actuellement intéressés par ces projets et dans différentes filières (BEP, Bac pro...). Les industriels disent aussi qu'il y a un besoin de renouvellement de 7 000 personnes partant à la retraite.**
>
> *Atelier à Marseille, IUT Aix-Marseille Chimie, le 11/06/25*

Tout au long du débat, **des questions et des arguments du public ont porté sur les enjeux liés à l'emploi**. Le besoin de création d'emplois sur les territoires est souligné. Des fortes préoccupations se sont exprimées à ce sujet, vis-à-vis d'une potentielle désindustrialisation, *« Ça donnera ce que ça a donné en Lorraine : pertes d'emplois, fermeture des usines, misère, migrations... »* Atelier à Lavéra, le 11/07/25. Une information globale a été partagée sur le sujet dans une fiche complémentaire au dossier du débat : « Emploi et compétences » et le sujet a été débattu lors d'un webinaire dédié le 19/06/25.

L'incertitude des chiffres selon les scénarios, les filières, les entreprises

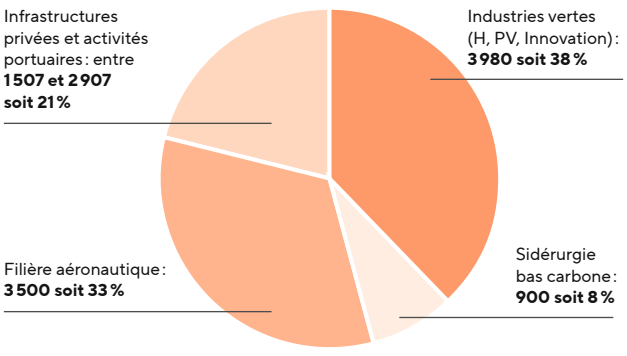
Concernant le nombre d'emplois créés, l'État projette pour les projets présentés dans le cadre du débat 10 000 à 12 000 emplois directs supplémentaires sur le territoire (horizon 2030) dont une part significative de métiers de l'industrie. Le représentant de la DREETS PACA présente ces estimations à partir de **l'évaluation des besoins selon 3 scénarios** : *« nous avions voulu mettre en avant différents scénarios pour voir ce qu'il se passerait dans le scénario optimiste où tous les projets se réalisent, un scénario davantage dégradé où il y aurait des tensions sur les marchés internationaux qui réduiraient l'activité, et un troisième scénario, que nous avons appelé le scénario pessimiste, qui globalement serait le scénario où l'on n'arriverait pas à apporter les besoins qui sont exprimés par les projets notamment d'un point de vue énergétique,*

ce qui créerait une baisse d'activité et des projets qui ne se réalisent pas. » Webinaire « Emplois et Compétences », le 19/06/25. Le champ des projets concernés inclut les projets industriels qui existent déjà sur le territoire, qui ont vocation à se transformer, à se décarboner, à se réindustrialiser, et les nouveaux projets.

Des estimations ont été partagées dans le débat sur les **emplois indirects et induits** : l'État considère que les projets présentés au débat généreraient en moyenne 1,75 emploi indirect et 3 emplois induits pour 1 emploi direct. De plus, le **renouvellement générationnel** des salariés (qui ne constitue pas une création d'emplois directs) conduirait à des recrutements supplémentaires. Soit au global un besoin potentiel pouvant aller jusqu'à 50 000 à 60 000 personnes à recruter. Il a été précisé qu'il s'agit là d'estimations hautes.

Selon les scénarios, les chiffres de création d'emploi directs pourraient être très inférieurs : dans le « scénario dégradé » présenté par l'État (c'est de l'ordre de 5 800, et sur le scénario pessimiste, 750 emplois (Webinaire « Emplois et Compétences », le 19/06/25). Selon le préfet de Région, *« en termes d'autorisation industrielle, de tour de table des capitaux, nous sommes à peu près certains que nous aurons au minimum + 8 000 emplois. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. Des contributions font part de scénarios catastrophistes si les projets ne se font pas ou selon la conjoncture : *« Pour l'instant, la désindustrialisation du pays est amorcée; si rien n'est fait, dans 20 ans Arles et l'ensemble des BDR sera à 20 % + de taux de chômage. »* Questionnaire n°89.

Il existe de **grandes différences selon les filières**, sidérurgie, chimie, raffinage, hydrogène, aéronautique, transport… et selon **les entreprises au sein d'une même filière**. Certaines entreprises, en particulier celles qui devront transformer leurs activités pour la décarbonation verraient leurs emplois se stabiliser : *« Les projets de décarbonation ont principalement pour vocation de maintenir l'activité. Donc, ils ne vont pas nécessairement amener à de la création nette d'emplois, même si les départs à la retraite seront remplacés et il y aura en effet de nouvelles embauches, mais pas de création nette d'emploi. »* et d'autres engagées dans des activités d'innovation conduiraient à des créations d'emploi : *« Là où au contraire, l'industrie verte va amener une forte création d'emploi nette, en tout cas si tous les projets se réalisent. »* Réunion publique à Martigues, le 05/05/25. Des projets comme celui d'Arcelor (voir partie 3.4) peuvent être à la fois destructeurs et créateurs d'emploi.



Direction régionale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités
Créations d'emplois directs par secteur

source : DREETS.

Au-delà des nombres, la trajectoire proposée a soulevé des questions sur la **reconversion des salariés actuels vers des nouveaux postes ou métiers et leur mobilité entre les entreprises** : *« On parle beaucoup de formation de jeunes, de recrutement de jeunes, de métiers d'appel, mais il y a, sur le marché du travail, déjà des personnes en emploi qui sont, pour faire simple, dans les sites industriels existants. Certains vont fermer. Certains vont être pillés, mais certaines compétences vont échapper aux usines actuelles pour aller vers les autres usines. »* Webinaire Emploi et Compétences, le 19/06/25. Des questions ont été soulevées sur les compétences attendues et la possibilité de les satisfaire par le **recrutement de personnes résidant sur le territoire ou d'extérieurs**. Des contributions ont demandé de privilégier le recrutement local. Des questions restent soulevées sur la qualité des emplois qui seront créés.

> **Pour moi la priorité doit être donnée à l'emploi sur le local, alors qu'il y a de moins en moins d'emploi.**
>
> *Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25*

Quelle vision pour les emplois dans l'avenir industriel ?

> **Madame faut comprendre, si y'a plus d'usines, y'a plus de travail en usines. Sauf que c'est déjà la galère de trouver un métier quand t'as pas fait des grandes études d'intello.**
>
> *Atelier à Sainte-Tulle, le 10/06/25*

L'emploi et la formation pour les jeunes ont fait l'objet d'une attention spécifique : *« Quel avenir pour nos jeunes sur le territoire ? Quel avenir pour nos jeunes et quels emplois on peut leur donner ? Quelles formations ? »* Questionnaire n°25. Les jeunes eux-mêmes présents à la réunion publique d'ouverture du débat ont demandé : *« Quel type d'emploi sera proposé ? S'il y aura des formations spécifiques pour chaque usine ou pour des emplois, ou si on va nous proposer des centres de formation directement dans les entreprises une fois qu'on sera employés ? Et surtout, nous, pour les stages, c'est très, très difficile parce que toutes les entreprises sont classées Seveso. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. D'autres membres du public ont **questionné l'outil de prévision des emplois et des compétences (GPEC)**, s'interrogeant sur les diplômes : *« Par exemple, on parle de maintenance industrielle, est-ce que c'est un*

niveau bac pro ? Est-ce que c'est niveau BTS ? Est-ce que c'est niveau ingénieur ? Et combien ? » Questionnaire n°26.

Le constat est partagé du manque d'attractivité actuel des métiers de l'industrie pour les jeunes : *« Le problème c'est que les jeunes n'ont pas pris la relève. »* Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25 ; *« Le secteur industriel souffre encore d'un déficit d'image et d'une pénurie de compétences. Les métiers de la maintenance (48 % des besoins identifiés), les techniciens de production, les mécaniciens et les ingénieurs sont les fonctions les plus recherchées. »* Cahier d'acteur n°40, Sud Avenir Hélio. Cependant, les étudiants qui s'engagent dans ces filières d'études ne recherchent pas forcément ensuite un emploi dans l'industrie. Des initiatives sont menées comme « la semaine de l'industrie » pour valoriser auprès des étudiants les métiers de l'industrie (Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25).

La question de la **robotisation des activités dans l'avenir et du développement des usages de l'IA (Intelligence Artificielle)** a été débattue par les jeunes, par exemple par les lycéen·n·es du lycée Latécoère, qui imaginent pour l'avenir une **industrie moins humanisée** : *« J'ai choisi l'image avec des robots car je pense qu'ils peuvent nous remplacer, surtout nous dans la branche de la chimie, c'est pas souhaitable mais je pense que ça peut arriver »* ; qui pourrait avoir des conséquences négatives sur l'emploi : *« Peut-être que dans le futur, on aura des usines robotisées. Mais au final, il y aura moins d'emplois et plus de chômage. »* Atelier à Istres, lycée Latécoère, le 05/06/25. Des craintes sont exprimées : *« Je préfère qu'on mette le travail humain, mais je pense pas que ça va arriver. ça m'inquiète car je veux travailler là-dedans. j'ai peur qu'on prenne le chemin de l'automatisation »*. Atelier à la Cité des transitions, le 02/07/25. Pour d'autres, c'est un souhait d'évolution du travail industriel, dans un sens bénéfique pour protéger de la pollution et des accidents : *« Pour le futur, j'espère qu'on aura des usines qui fonctionnent avec des robots, sans humains. »* Atelier à Istres, lycée Latécoère, le 05/06/25. Les jeunes ont manifesté une forte sensibilité aux risques pour les travailleur·se·s : *« Un des facteurs pour l'évolution, c'est la sécurité. »* Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25.

> **La problématique de la formation est éludée. Quelles formations publiques pour la jeunesse des Bouches-du-Rhône et notamment des quartiers populaires ?**
>
> *Questionnaire n°14*

> **Faire le lien avec la formation c'est le plus important, si les gens trouvent de l'emploi là, ils seront moins contre. Les gens sont venus là pour les usines pas pour la mer.**
>
> *Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25*

> **Il faut aussi rendre les métiers de l'industrie plus "sexy" pour attirer des femmes et que l'industrie se féminise.**
>
> *Atelier à Lavéra, Martigues, le 11/07/25*



Poste de manipulation de ferroutage, à Miramas dans la zone Clésud



Zone de conteneurs à Fos-sur-Mer

Quel accompagnement et formation ?

Des besoins de formation ont été exprimés lors du débat en particulier sur les nouvelles solutions de l'industrie verte. Le webinaire du 19 juin 2025 a permis de faire le tour des actions de formations et des dispositifs d'accompagnement présents ou envisagés sur le territoire. Des **besoins** ont été identifiés **d'approfondissement du diagnostic et de coordination des solutions** entre les acteurs de la formation - éducation nationale, enseignement supérieur, organismes de formation professionnelle, etc. - et les organisations professionnelles des industriels. S'ajoute le sujet des reconversions professionnelles - souvent traitées au sein des entreprises par la formation interne quand il y a poursuite de l'activité - mais qui reste un sujet premier lors des fermetures de sites.

Dans un contexte d'évolution des activités professionnelles en lien avec la décarbonation, la formation est apparue cruciale. Cependant, **l'information sur les formations existantes n'est pas assez diffusée** selon certain·e·s : *« Y'a pas assez de communication sur les formations [...] il faut demander aux industriels d'aller au contact des jeunes comme sur des forums emploi par exemple. »* Débat public à Berre-l'Étang, le 19/06/25. L'UIMM a rapporté travailler avec l'Éducation nationale et tous les lycées de la région sur l'élaboration de leurs projets de formation pour les lycéens (Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25).

Parmi les différents publics cités pour **améliorer leur inclusion dans le champ des métiers de l'industrie, figurent le public féminin, les jeunes issus des quartiers populaires et les personnes en situation de handicap** (Webinaire Emploi et Compétences, le 19/06/25). Différentes initiatives sur la féminisation de l'industrie ont été citées durant le débat : « Industri'Elle », collectif visant à changer l'image de l'industrie chez les jeunes filles et les femmes pour les attirer dans ce secteur (programme national), lors de la réunion publique à Vitrolles le 24/06/25 ; « Forindustrie », projet en partenariat avec des industriels pour aider l'orientation des jeunes filles des collèges vers ces métiers ; de même l'association « Elles bougent » pour l'orientation vers l'industrie, qui intervient dans les établissements scolaires, lycées, mais également les collèges (Webinaire Emploi et Compétences, le 19/06/25). Un autre groupe de travailleur·se·s a été évoqué sur lequel l'attention devrait être portée : *« Celui des gens peu diplômés, mais avec une très longue expérience, [qui] peuvent apporter beaucoup dans des entreprises en démarrage, notamment dans les métiers de la maintenance industrielle et de l'exploitation des systèmes. »* (Webinaire Emploi et Compétences, le 19/06/25). Pour l'inclusion d'autres publics, comme les personnes en situation de handicap, la réindustrialisation est l'occasion de renforcer le travail des associations comme la COOPSOC avec les entreprises permettant d'adapter les postes de travail et de créer un environnement plus respectueux et inclusif (Cahier d'acteur n°47, COOPSOC).

Parmi les dispositifs d'accompagnement, **le Fond pour une Transition Juste (FTJ)**, fonds européen ouvert aux départements français les plus émetteurs de GES, a fait l'objet de questionnements notamment sur les modalités de distribution des crédits et sur les types de bénéficiaires : *« Quels sont les critères qui sont appliqués : les effectifs concernés au 1er janvier 2025 qui devront se former ? ... Le fond est-il prévu pour être distribué de façon homogène entre les effectifs concernés et les secteurs d'activité ? [...] Quels secteurs pour quel montant en ont bénéficié ? Quelles entreprises ? Est-ce que le fond de transition juste est uniquement des actions de formation ? ou bien ce sont aussi des participations à l'investissement ? quelles règles sont en place pour sélectionner les bénéficiaires ? »* Questionnaire n°60. Lors du webinaire Emploi et Compétences du 19/06/25, des réponses aux interrogations sur le FTJ ont été apportées par la DREETS, sur les objectifs d'atténuation des impacts économiques et sociaux de la transition, les secteurs industriels bénéficiant de financement pour accompagner les salariés et demandeurs d'emploi et le montant de l'enveloppe financière (63M€ pour les Bouches-du-Rhône), ainsi que par la CCI Aix-Marseille-Provence, partenaire de la DREETS pour le FTJ sur le territoire des Bouches-du-Rhône.

7. DES ATTENTES DE PRIORISATION DES PROJETS

> La transition écologique, on la fait avec notre industrie. Sinon, l'alternative, c'est la délocalisation et le chômage.

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25, Représentant de l'industrie

> Laisser filer les projets industriels qui ont choisi ce site l'entraînerait dans une spirale de déclin, comparable à celle qu'ont vécu des territoires désindustrialisés. C'est alors l'ensemble de la population qui en pâtit.

Avis n°10

> Tout projet dimensionnant et d'ampleur industrielle est à accueillir.

Questionnaire n°89

> Ce qui nous est proposé n'est pas tant conditionné par la nécessaire décarbonation de l'existant, mais bien par une ambition de réindustrialisation massive où on ne parle que de compétitivité et de croissance.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Dans le débat, la réindustrialisation décarbonée a été présentée par une partie du public comme un tout indissociable, comme une condition de souveraineté, et comme un enjeu de survie des activités industrielles. Pour une partie des acteurs et en particulier des acteurs économiques, si la spirale de la réindustrialisation ne se met pas en route, c'est la spirale du déclin qui surviendra : *« Les obstacles à cette échéance doivent être levés, sinon ces projets seront arrêtés ou reportés sur d'autres territoires. La zone industrialo-portuaire et le département des Bouches-du-Rhône retomberaient, alors, dans l'atonie industrielle qu'ils ont vécue des années 1980 jusqu'à récemment. »* Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille. Les chefs d'entreprise se sont largement mobilisés dans le débat pour faire prendre conscience des conséquences potentiellement graves à leurs yeux si tout n'est pas fait pour les accueillir : *« Si nous n'arrivons pas à avoir ces énergies décarbonées*



Visite de sites de projets industriels sur la zone du Tonkin à Fos-sur-Mer, le 04/06/25

pour mon industrie et à travers moi, d'autres industriels comme moi, qui ne sont pas des producteurs, mais des consommateurs, eh bien ils l'auront à Barcelone, ils l'auront à Gênes. Et je crains qu'à travers moi, l'emploi, c'est 1500 marins, 200 dockers et tout le reste qui vient derrière, on sera en difficulté. C'est pour cela que je suis venu ici, pour vous dire que l'on est tous interconnectés. » Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25. Une difficulté rencontrée par un projet constituerait un signal négatif qui ferait fuir les autres. Selon cette perspective, **l'ensemble des projets est traité en globalité, sans distinguer leur opportunité**. C'est également le traitement adopté pour les projets dans le dossier du débat.

On peut noter que **très peu d'interventions du public refusent tout projet industriel**, mais qu'en revanche, les participant·e·s au débat n'adhèrent pas à une logique de "tout ou rien". Ils souhaitent globalement **que des priorités soient établies et que des choix soient faits**. De nombreuses contributions du public ont débattu de l'opportunité des projets en les distinguant selon leur contribution à la décarbonation, leur maturité technique, leur viabilité économique, la pertinence de leur localisation ou encore leur contribution à l'emploi.

Des différences de viabilité des projets

> Est-ce que c'est mature ? Deux aspects : il y a la question de la maturité technologique, et la question de la maturité du « business model.

Forum à Martigues, le 03/06/25

> Jusqu'à présent, si nous, on veut augmenter les standards en mettant de nouvelles normes, on devient moins compétitif à l'échelle internationale. Le problème fondamental de tout cela est économique. Il faut aussi être rentable.

Atelier à Marseille, IUT Chimie Aix-Marseille, le 11/06/25

> Que ce soit sur le prix de l'énergie ou sur les protections du marché européen en matière d'acier, il faut des conditions pour pouvoir décider d'y aller et de rendre pérenne cette activité sur le plan technique d'abord, mais surtout économique.

Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25

On l'a vu à travers les domaines détaillés plus haut (hydrogène, sidérurgie, portuaire et logistique) : **la question de la maturité des projets a été largement discutée, sur les plans techniques et économiques**.

Les projets sont en effet à replacer dans un **contexte économique et de concurrence internationale** qui interroge la rentabilité des investissements à réaliser et aussi les politiques tant nationales qu'européennes. Les industriels et les syndicats attendent beaucoup du soutien de la France, mais aussi des mécanismes européens de protection (le Pacte vert pour l'Europe, le système d'échange de quota d'émissions (SEQE) et le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF), le fond de transition juste (FTJ). L'État assure de son soutien : *« Il n'y a pas d'ambiguïté sur le fait que l'État est prêt à soutenir dans le cadre des règles européennes qui encadrent vraiment très strictement les soutiens à ces projets industriels »* Forum à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25.

En termes économiques, u**n facteur limitant commun aux projets industriels est l'accès à l'électricité** : que ce soit pour la production d'hydrogène vert ou l'acier décarboné, la consommation électrique potentielle est importante, augmentant ainsi le coût de l'hydrogène produit ou de l'acier. Un élément clé réside donc dans la négociation de contrats avec EDF ou des producteurs d'énergies renouvelables sur le coût d'achat de l'électricité (verte ou décarbonée).

Cohérence et interdépendance des projets

> À cette heure, on perçoit mal la ligne directrice de cette réindustrialisation. Les projets présentés semblent disparates et dépourvus d'une cohérence d'ensemble.

Questionnaire n°75

Certain·e·s participant·e·s ont questionné **la cohérence des projets entre eux**. Cette préoccupation s'est exprimée pour les projets de la filière hydrogène mais aussi sur la dépendance de projets industriels aux activités portuaires et logistiques. Le GPMM lors de la réunion de synthèse souligne que la place de la logistique *« est un levier central de la réussite de la démarche de réindustrialisation et de décarbonation. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

Des contributions souhaiteraient voir se développer une **écologie industrielle**, qui mette en priorité la circularité, par exemple : *« Je suis un peu étonné qu'on réfléchisse à de la capture profonde de CO_2 et pas de la réutilisation directe dans un énorme système industrialo-portuaire qui pourrait le recycler potentiellement localement. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25. De nombreux acteurs mentionnent les initiatives prises au cours des dernières années, telles que les études Syrius, portées par l'association Piicto : *« c'est vraiment cette logique de recirculariser un*

certain nombre de flux, qui guide une démarche d'écologie industrielle et territoriale. » Forum à Istres, le 15/05/25. *« L'écologie industrielle, c'est la capacité des entreprises sur un même bassin industriel à échanger de la matière, de l'énergie, et pourquoi pas aussi des informations. Et nous pensons qu'évidemment, tout ça amène à des gains très importants en termes de réduction de gaz à effet de serre, mais aussi en termes de performance écologique. Quand le déchet d'une entreprise, qu'il soit thermique ou chimique, peut servir à une autre entreprise voisine, on a un gain tout de suite très efficace. »* Forum à Istres, le 15/05/25. La plupart des participant·e·s reconnait la pertinence de ces démarches, et souhaiteraient qu'elles soient véritablement déterminantes dans la réflexion des acteurs publics et privés : *« Il faut cesser de raisonner « projet par projet » sans articulation systémique. Ce qui est pertinent, ce n'est pas une « usine propre » isolée, mais une écologie industrielle territoriale pensée en lien avec l'environnement, les usages, les habitant·es et les générations futures. »* Questionnaire n°38.

L'État soutient cette logique de circularité. Il reconnaît que la stratégie initiale était essentiellement de financer des solutions techniques, mais il évoque **des efforts publics récents en faveur de la circularité** : *« Le gouvernement, avec les plans, typiquement la loi industrie verte, c'était plutôt [pour] développer des technologies qui soient [plus] respectueuses de l'environnement. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.

Enfin, la cohérence a été interrogée aux **échelles nationales et internationales**. L'importance et la contribution de la zone Fos-Berre à ces échelles ont été soulignées. *« À Fos-Berre, c'est l'avenir industriel et énergétique de la France qui se joue. »* Cahier d'acteur n°46, GMIF. Les implications nationales et internationales des projets ont été particulièrement difficiles à éclairer dans le temps du débat, même si la plupart des acteurs sont conscients que la viabilité de la plupart des projets se joue à cette échelle. Le point a été particulièrement débattu pour la sidérurgie. Des questions ont été soulevées et des informations complémentaires apportées mais sans que cela soit débattu. Par exemple : L'État a répondu à la question suivante : *« Pour couper court à toutes spéculations ou confusions sur l'effort de décarbonation demandé, ne serait-il pas utile de publier un tableau simplifié mettant en regard les émissions mondiales, européennes, nationales, locales et la part des émissions nationales par émetteurs principaux ? »* Question posée sur zoom lors de la réunion publique d'ouverture du 02/04/25 et répondue sur la plateforme Question n°19.

Opportunité de la finalité des projets

Certain·e·s participant·e·s ont discuté de **l'opportunité des projets et de leur pertinence pour l'avenir industriel au regard de leurs finalités** : ce qu'ils fabriquent, ou ce qu'ils contribuent à fabriquer. Une critique des projets de production d'hydrogène est portée sur le fait que l'hydrogène est mis au service de produits jugés par ailleurs polluants et non souhaitables à long terme : « *On a vu que les usages principaux [de l'hydrogène], incontournables, sont le raffinage du pétrole et les engrais ; est-ce qu'on aura au cours de ce débat public une illustration sur la courbe que vont subir ces deux usages ? Est-ce qu'on se dirige bien vers une diminution du raffinage du pétrole ? Puisqu'a priori, on va vers une société [...] avec moins de pétrole. Les engrais, on peut aussi imaginer qu'on s'oriente vers une société avec moins de pesticides, moins d'engrais, etc. [...] Et vous n'avez pas cité les munitions aussi, il y a les explosifs, grosse utilisation de l'hydrogène. Alors, moi, pour ma part, effectivement, j'ai plutôt tendance à espérer qu'on s'oriente vers une société aussi avec moins d'explosifs. »* Forum à Martigues, le 23/04/25.

Les préférences sur les projets en réponse au questionnaire ont ainsi **identifié des projets prioritaires au regard de leur finalité** : *« Prioritaires : Usine ERANOVA car dépollution de l'un des nombreux biais de l'agriculture conventionnelle, et Stratobus car en rupture avec les outils et méthodes existantes, mais aussi et surtout une vocation d'intérêts collectifs et non des intérêts individuels. [...] À éviter impérativement : AirBus Hélicopter, la demande en énergie est trop importante pour ce type de besoin, un secteur qui ne paie pas de TVA, pas de taxe pollution, pas de taxe sur le kérosène, qui est réservé à une ultraminorité qui en abuse aux dépens de tous... »* Questionnaire n°88.

D'autres critères sont appelés pour prioriser les projets. Ainsi **l'utilité des projets pourrait être considérée à partir de leur contribution à une transition écologique globale**, et certains projets qui poursuivent des productions polluantes pourraient ne pas être opportuns. Sur ce point, les industriels posent une limite : par exemple, la filière « Chimie » est très claire en limitant la décarbonation à un changement des procédés techniques, qui ne modifie pas le besoin de matières plastiques. Elle revendique au contraire son rôle clé : *« Aujourd'hui, je le dis, la chimie n'est pas un problème. Elle est un maillon vital de la réindustrialisation et de la souveraineté nationale. Il est temps de lui donner les moyens d'agir. »* Réunion publique à Grans, le 26/05/25. Plusieurs intervenant·e·s positionnent l'industrie comme la solution : « *La décarbonation des activités ne passera que par l'industrie, qui est indispensable à notre souveraineté. C'est l'industrie qui est porteuse d'innovation et qui proposera des solutions pour un développement en harmonie avec les intérêts environnementaux. »* Questionnaire n°68.

> **Tous les projets partent d'une fausse idée de nécessité d'expansion, il n'y a même pas d'analyse des besoins, pas de schéma directeur de l'ensemble des projets, pas de plan de sobriété... c'est purement une fuite en avant !**
>
> *Questionnaire n°93*

Les projets industriels ont également été débattus du point de vue de la sobriété des activités. *« QUID DE LA SOBRIÉTÉ. Les projets industriels présentés s'inscrivent*



Volx (04), à côté du site envisagé pour le projet Hygreen, porté par Engie

tous dans une logique d'ébriété et de toujours plus et dans un techno-solutionnisme béat. Nous regrettons que ce débat public et les projets présentés n'intègrent pas l'impératif de sobriété et les enjeux fondamentaux de circularité et d'éco-conception (levier fondamental pour réduire l'impact environnemental des produits tout au long de leur cycle de vie, en optimisant leur conception et en réduisant la demande en matières premières) devant guider l'industrie de demain. » Cahier d'acteur n°132, Élu·e·s écologistes pluriel·les. Il a été appelé à *« Inscrire la réindustrialisation et la décarbonation de Fos-Berre dans une logique de sobriété énergétique, foncière et hydrique »* Cahier d'acteur n°68, Tour du Valat Des contributions ont fait référence à d'autres modèles d'industrie « low-tech », à la diffusion de ces modèles et à leur soutien : *« Il y a beaucoup de start-up qui sont en train d'inventer un nouveau modèle, un modèle perma-industriel. [...] Il y a une coexistence à créer avec l'industrie lourde. On pourrait imaginer que les industriels soient contraints d'être des partenaires « carbones » pour les petites industries [...] Pourquoi l'État n'aiderait pas à l'émergence d'un autre modèle industriel ? »* Atelier cité des transitions, le 02/07/25.

Lors de la réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, le représentant de la DREETS précise que dans les politiques publiques, le scénario 1 de l'ADEME, basé sur la sobriété, n'est pas mis en œuvre actuellement. Cependant, la DREETS appuie des initiatives dans le cadre de la Convention des entreprises pour le climat : *« L'objectif, c'est de prendre des entreprises et de les amener dans un parcours, pour les amener justement vers [...] l'économie régénératrice. [...] c'est un parcours assez sérieux, dix sessions de deux jours, et il y a des entreprises qui ont fait des choses très inspirantes. Par exemple, Malongo, sur le territoire, Corsica Linea aussi qui s'est engagée vers une trajectoire de décroissance. [...] Il y a également la COP régionale qui a été menée l'an dernier, avec les questions de comment est-ce qu'on consomme mieux, comment on se déplace mieux, comment on produit mieux nos biens et nos ressources énergétiques. »*

> **Réindustrialiser, oui, mais de façon intelligente et étudiée, au-delà des business plans dans lesquels la santé et l'environnement sont des variables d'ajustement de la jauge du profit, et pas l'inverse.**
>
> *Questionnaire n°40*

> **Quand toutes ces exigences auront été bien prises, alors on pourra dire oui aux créations d'emplois, oui au slogan "fabriquons français.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Enfin d'autres propositions invitent à considérer **une plus large palette de critères**, en mettant l'accent sur les **critères d'impacts environnementaux et sociétaux** : il s'agit alors de sélectionner les projets au regard des procédés employés,

de l'utilisation des ressources, des effets sur le milieu, etc. : *« La priorité ne doit pas aller à des projets "industriels" en soi, mais à des projets qui répondent à plusieurs critères en même temps : sobriété énergétique, relocalisation des usages, bénéfice social, faible empreinte écologique, compatibilité avec la dépollution et la résilience des milieux. »* Questionnaire n°38. *« Pour préserver l'environnement et le cadre de vie des habitants, un projet industriel doit respecter : un marché limité à son territoire et les pays limitrophes, un produit non nuisible et une activité non polluante, des collaborateurs qui se déplacent en mode doux et actif, des appros et expéditions qui se font par le rail et l'acheminement du dernier km autonome en énergie, gérer ses effluents. »* Questionnaire n°81. Certain·e·s doutent que l'application de ces critères environnementaux atteignent l'objectif ; tel que ce représentant syndical : *« À chaque fois qu'il y a une unité de production qui a fermé chez nous, eh bien les volumes de production ont été déplacés dans des pays où il n'y avait pas de contraintes environnementales. Mais malheureusement, la Terre tourne [...] et on se reprend tout dans le nez. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Nous développerons l'analyse de ces arguments dans les parties suivantes.

> **Un développement industriel sobre (non ce n'est pas un oxymore) [c'est] un développement industriel qui anticipe les catastrophes à venir.**
>
> *Questionnaire n°92*

> **Ce qui nous est proposé n'est pas tant conditionné par la nécessaire décarbonation de l'existant, mais bien par une ambition de réindustrialisation massive où on ne parle que de compétitivité et de croissance.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Demandes de sélection et de priorisation

> **Ce qui frappe à la lecture du projet c'est son caractère massif, soudain et mal préparé. Il est nécessaire d'organiser la transition en évaluant individuellement et globalement l'impact des nouvelles implantations - pour à la fois prioriser et aussi écarter les projets qui ne conviennent pas [...].**
>
> *Questionnaire n°4*

Face à ces propositions de sélection ou de priorisation des projets, **l'État a été interrogé et a adopté globalement une approche neutre, à l'exception de la démarche de priorisation des demandes de raccordement électrique** (voir 4.1).

La feuille de route pour le développement industriel du golfe de Fos-Etang de Berre 2025-2030, identifiait pourtant des *« critères de priorisation des projets industriels [...], au regard desquels les partenaires de la feuille de route sélectionneront dans le cadre de la nouvelle gouvernance et prioriseront les projets exogènes qui se présentent. »* Cette liste de critères n'a pas été rappelée ou discutée dans le débat. La posture tenue par les représentant·e·s de l'État au cours du débat a été de soutenir l'installation de tous les projets de décarbonation et/ou de réindustrialisation portés par les acteurs économiques qui répondent aux réglementations et dans le cadre des politiques publiques.

Cette approche est mal perçue par une partie du public. Faute d'arbitrage sur le fond des projets, l'État est alors accusé par certains d'être au service des acteurs privés, et de ne pas piloter le développement industriel : *« Sous prétexte du besoin de ré-industrialiser le pays, l'État choisit l'expansionnisme à marche forcée avec une ouverture aux grands groupes étrangers plutôt que de rationaliser prioritairement les productions existantes. Tout va dans le sens du "toujours plus" au détriment de la sobriété énergétique, le productivisme passe avant tout. Procédons d'abord à la décarbonation de l'existant et voyons comment le territoire absorbe la transition énergétique industrielle avant d'envisager toute expansion de la zone. »* Questionnaire n°93. *« En promouvant une sortie de « l'ère du carbone », l'État se contente d'établir un cadre favorable aux investissements, sans assumer pleinement ses responsabilités en matière de régulation. Ces définitions sont laissées à la libre appréciation des entrepreneurs. À eux de se montrer vertueux… ou non ? »* Questionnaire n°81.

À l'issue du débat public, on constate donc un décalage entre une partie importante du public qui a réclamé **la possibilité d'orienter les choix industriels**, et de sélectionner ou prioriser les projets selon leur opportunité, et les services de l'État et les industriels, qui ont porté une approche moins sélective des projets.

Des doutes sur les calendriers annoncés

> **La décarbonation, on n'est pas prêt, c'est trop précipité.**
>
> *Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25*

> **Quelles garanties a l'État que les projets industriels nouveaux se fassent ?**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Les porteurs de projet ont bien indiqué que les décisions d'investissement restent à prendre, et que le débat public se déroule **en amont des études qui permettront de statuer sur la faisabilité et la rentabilité des projets**.

Au vu des incertitudes constatées au cours du débat, plusieurs acteurs ont **mis en question le réalisme des calendriers présentés**, et ont demandé qu'ils puissent être adaptés au fur et à mesure du développement des projets. Les objectifs de décarbonation de l'industrie sont fixés par la loi industrie verte à deux horizons : d'abord en 2030 une baisse des émissions de GES de 35 %, puis en 2050 une baisse de 80 %. Cet objectif se concrétise dans la présentation d'un calendrier de réalisation des projets assez resserré entre 2028 et 2030, pour les filières hydrogène et sidérurgique. La filière pétrochimique, qui compte se décarboner grâce à l'hydrogène renouvelable ou bas carbone et à l'électrification, présente un calendrier avec des premières étapes en 2035. On constate à la fin du débat une grande incrédulité sur les dates évoquées, proportionnelle à l'impression des acteurs locaux que les décisions publiques et privées ont eu du mal à se concrétiser depuis la dernière vague d'industrialisation des années 1970 et 1980.

Des participant·e·s ont souvent posé en préambule que **les projets obéissant à des logiques de rentabilité, il était peu probable que tous se réalisent.** *« Certains projets ne se réaliseront pas, d'autres seront reportés au-delà de 2030, d'autres devraient même être déplacés hors de la péninsule électrique. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Les porteurs de projet ont pu confirmer que la rentabilité des projets n'était pas assurée a priori, et que les décisions d'investissement n'étaient, dans de nombreux cas, pas prises : *« Aujourd'hui, on est encore à l'étape de préfaisabilité, il peut se passer beaucoup de choses jusqu'à la fin du projet. »* Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25.

4

QUELS BESOINS EN ÉLECTRICITÉ ET QUELLES SOLUTIONS ?

1	Des évaluations controversées des besoins	67
2	Une situation électrique fragile	74
3	Quelles solutions pour un nouveau raccordement ?	79
4	Les impacts des différentes solutions, une discussion inachevée	86
5	Quelles conditions pour forger une solution ?	89

La question de l'énergie, et plus particulièrement de l'électricité, a pris une place importante dans le débat public. Un projet de ligne THT aérienne entre Jonquières-Saint-Vincent (30) et Fos-sur-Mer (13) a fait l'objet en 2023-2024 d'une première phase de concertation, pendant laquelle une partie du public a exprimé une contestation très forte du projet présenté par RTE. C'est à l'issue de cette concertation que le préfet de région PACA a annoncé son souhait d'un débat public global qui permettrait de poser la question du raccordement électrique de façon plus large.

1. DES ÉVALUATIONS CONTROVERSÉES DES BESOINS

> La réussite de cette nouvelle phase industrielle dépendra très largement de la disponibilité d'une électricité décarbonée, compétitive, abondante et sécurisée.
>
> *Cahier d'acteur n°51, Richardson*

> Tout ça, si on doit le remplacer par de l'électricité, eh bien il en faut ! Et ça veut dire que pour moi, on a une obligation de résultats, il faut ramener de l'électricité. Je ne sais pas comment, et je ne sais pas d'où, ce n'est pas mon rôle, mais il en faut.
>
> *Réunion publique à Istres, le 15/05/25*

Une variété de besoins

Dans la logique de cadrage global, le débat a permis de prendre de la hauteur sur l'opportunité de développer des capacités de raccordement électrique. Les industriels ont exprimé leur **besoin impératif d'électricité**, notamment les porteurs des projets les plus consommateurs d'électricité. Ils insistent non seulement sur la **quantité et sur les délais**, mais aussi sur la **fiabilité de l'approvisionnement** : *« Le renforcement de l'alimentation et de la capacité de production électrique de la zone, à court et moyen terme est indispensable pour permettre la décarbonation des acteurs industriels existants et l'implantation de nouvelles activités fortement décarbonées. »* Cahier d'acteur n°25, PIICTO.

Les besoins concernent des **activités existantes et l'implantation de nouvelles activités**. *« Pour GravitHy en particulier [...], dont les besoins en électricité sont attendus fin 2028 – début 2029, il est essentiel que l'électricité arrive sur la zone industrielle le plus tôt possible. La production d'hydrogène in situ pour GravitHy est en effet une condition de réussite et de compétitivité du projet. Le caractère électro-intensif du site ne laisse aucune marge pour une alimentation incertaine ou différée. »* Cahier d'acteur n°21, GravitHy. Le 02/06/25 le représentant de GravitHy, a insisté dans sa question sur l'enjeu de fiabilité du réseau c'est-à-dire qu'il y ait le moins de défauts et les plus courts délais de rétablissement de la ligne en cas de coupure. *« Moi, la question, en tant que porteur de projet, c'est la [...] question de fiabilité. »* Une représentante de France industrie a également insisté lors de la réunion d'Arles sur la prise en compte l'ensemble des paramètres des besoins. *« Les entreprises et la région ont besoin d'électricité [...] elles ont besoin d'une décision rapide pour une alimentation en 2030, pour garantir leur engagement de décarbonation. Elles ont*



Poste électrique à Jonquières-Saint-Vincent

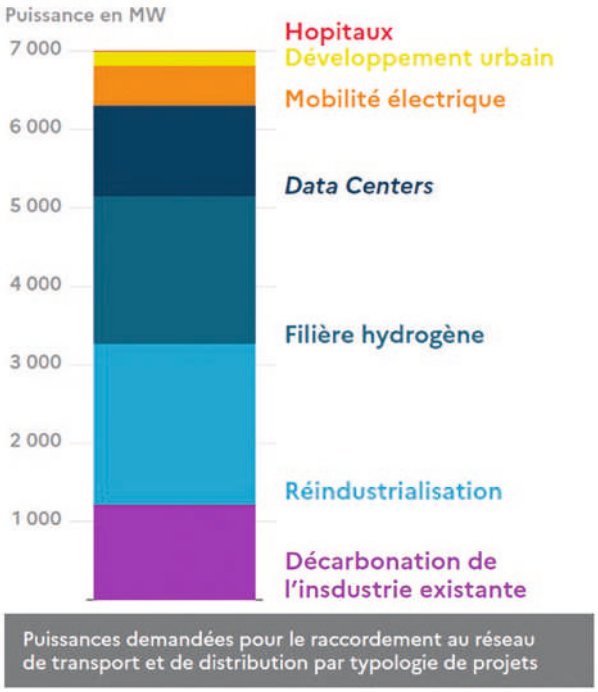
besoin d'une électricité sécurisée et fiable, on ne peut pas se permettre plusieurs semaines sans énergie. »

D'autres contributions insistent sur les **coûts de l'énergie** : *« Face à la domination de la Chine et à la guerre commerciale avec les États-Unis, la Chimie en France n'est pas en mesure de résister avec des coûts de l'énergie plus importants que dans les zones concurrentes, une réglementation européenne complexe et la fiscalité la plus élevée de la zone euro (18 % vs une moyenne UE à 11 %). »* Cahier d'acteur n°41, France Chimie Méditerranée.

Un besoin d'électricité a été exprimé pour la **décarbonation des activités portuaires**, notamment pour l'électrification à quai des navires et un acheminement des marchandises avec des moyens de transport électriques Un opérateur de gestion des conteneurs du GPMM, SEAYARD, s'est questionné sur la disponibilité de l'énergie électrique nécessaire : *« 2030, on va brancher tous les navires à quai, mais avec quelle électricité ? [...] On souhaite très bientôt pouvoir basculer nos machines du gasoil à l'électricité [...] À partir de 2045, les camions seront tous électriques. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Le programme SYRIUS a mené des études afin d'objectiver l'évolution de la consommation énergétique sur le secteur, qui inclut une évolution du mix énergétique : *« Si le niveau de consommation énergétique global du périmètre considéré (Programme SYRIUS) est, à long terme, très hétérogène selon les scénarios (entre - 44 % et + 27 %), le mix énergétique devrait lui, dans tous les cas, être profondément transformé avec une volonté affirmée de se passer des énergies fossiles à long terme. »* Cahier d'acteur n°25, PIICTO.

Très présents dans toutes les réunions publiques du débat, les industriels ont souvent fait le même constat. La région Provence-Alpes-Côte d'Azur où se trouve la zone industrielle et portuaire de Fos-Berre doit faire face à une difficulté : **répondre à des besoins énergétiques supplémentaires pour décarboner l'industrie existante et en accueillir de nouvelles et renforcer son alimentation en électricité, alors qu'elle n'en produit déjà pas assez**. *« L'énergie, particulièrement l'électricité, est essentielle pour faire fonctionner les futures activités et décarboner les activités historiquement présentes sur le site. Or, les capacités actuelles du réseau sont structurellement insuffisantes pour répondre aux besoins des procédés industriels de décarbonation : électrolyse de l'eau pour l'hydrogène, aciéries électriques, carburants de synthèse... RTE a reçu des demandes de raccordement totalisant 6 000 MW pour les 10 prochaines années, autant que la consommation actuelle du site. »* Cahier d'acteur n°58, Nouvelles générations entrepreneurs (NGE), groupe français de BTP.

> Croire que ce débat et que cette ligne THT est en fait au seul bénéfice de Fos et de Berre est, de mon point de vue, une erreur.
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, le préfet de région PACA*



Demandes de raccordement électrique par grande catégorie. Extrait de la présentation de l'État, réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25

L'État a présenté des demandes de raccordement reçues par RTE et ENEDIS, lors de la réunion dédiée aux besoins énergétiques à Saint-Martin-de-Crau. Il ressort de sa présentation que les deux tiers des demandes régionales de raccordement sont situés sur la zone de Fos-Berre et sur Manosque. Le dernier tiers des demandes est réparti sur le reste de la Région. Un intervenant a insisté sur **l'importance des besoins autres que ceux de la décarbonation de l'industrie** : *« On focalise beaucoup sur les neuf ou dix projets industriels. [...] l'enjeu de cette ligne, c'est irriguer la totalité des activités qui sont dans la totalité des zones d'activité qui sont chez nous. Et cela ne concerne pas que les Bouches-du-Rhône, cela concerne le Gard, bien évidemment, cela concerne le Var, le 04. Il faut aussi prendre en compte cette logique-là qui est : Oui, les industries vont décarboner, très bien. Cela ne représente que 50 % des besoins qui vont être créés demain. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25.

Ces données ont été discutées par des participant·e·s : *« Nous nous interrogeons notamment sur les besoins en énergie électrique censés justifier la création de cette ligne THT. [...] La réelle décarbonation de l'existant et des transports régionaux ne représente même pas un tiers des demandes de raccordement. Dès lors, il est légitime de se poser la question, est-on sur un mensonge pour justifier cette ligne THT ? »* Cahier d'acteur n°66, NACICCA. Un jeune s'interroge au cours d'un atelier : *« On n'a pas besoin de cette électricité pour d'autres choses, plus importantes que ces projets ? »* Atelier à l'IUT Chimie, Marseille, le 10/06/25.

Parmi les demandes de raccordement, les **projets de data center** ont été régulièrement questionnés : *« Côté positif, on peut communiquer à travers le monde et stocker de l'info. Côté négatif, ils consomment beaucoup d'eau et d'électricité »*,



Data center et port de Marseille

a commenté un jeune en Service national universel, à Sainte-Tulle, lors d'un exercice de photolangage sur la vocation du territoire (Atelier à Sainte-Tulle, le 10/06/25). Digital Realty, porteur de projets de data centers dans la région, alerte dans son cahier d'acteur (n°123) : *« Les projets d'expansion de Digital Realty à Marseille sont conditionnés au déploiement de nouvelles capacités de réseaux électriques sur le territoire, et plus précisément au nord de Marseille, à Plan de Campagne. La ligne 400kV, alimentant directement la zone Fos-Berre est donc indispensable pour y parvenir, faute de quoi les investissements pourraient être reportés sur d'autres territoires ou donner lieu à des conflits d'usage entre projets industriels. »*

> **Les projets de data center ne devraient pas concourir à justifier la construction de la ligne THT.**
>
> *Cahier d'acteur n°44, FNE Paca*

> **Le bon dimensionnement des infrastructures, en particulier électriques, conditionne aussi bien l'industrialisation bas carbone que le développement de datacenters sobres, performants et souverains.**
>
> *Cahier d'acteur n°116, FREE PRO*

> **Ça va polluer aussi, faut refroidir, super climatiser, autant d'impacts sur l'environnement.**
>
> *Atelier, Mon Moral en couleurs, Istres, le 10/07/25*

Et des acteurs mobilisés pour une alternative à une THT aérienne, comme le Collectif THT 13/30, se sont interrogés **sur l'opportunité de répondre à toutes les demandes de raccordement** : *« Nous avions un paradigme pétrole et charbon, consommation excessive, etc. Effet de cliquet, on arrête, on part sur une nouvelle énergie. Et dans cette nouvelle énergie, on repart dans les mêmes processus et les mêmes paradigmes, dans le même œil du cyclone : on consomme toujours plus, les hôpitaux, les data centers, les voitures et les smartphones [...] Toutes les semaines, on nous rajoute le fait que notre territoire doit supporter la consommation électrique du monde entier. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

> **Ne confondez pas les besoins et les envies – on a besoin de terres agricoles, on a besoin d'une économie diversifiée, et il y a juste quelques industriels qui ont envie d'une ligne THT qui n'apportera jamais prospérité à aucun territoire.**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

Quel volume global d'électricité, à quelles dates ?

> **Le mouvement de décarbonation mais aussi de réindustrialisation [...] ne peut souffrir d'un quelconque différé de son approvisionnement massif en énergie verte tant les enjeux de souveraineté, d'emploi ou d'innovation sont stratégiques.**
>
> *Cahier d'acteur n°56, Club Marseille Métropole*

Si on utilisait moins d'énergie, ce serait chouette.

Atelier à Manosque, Unis-Cité, le 10/06/25

Les besoins électriques annoncés sont-ils réellement justifiés, ou ne sont-ils pas surévalués ?

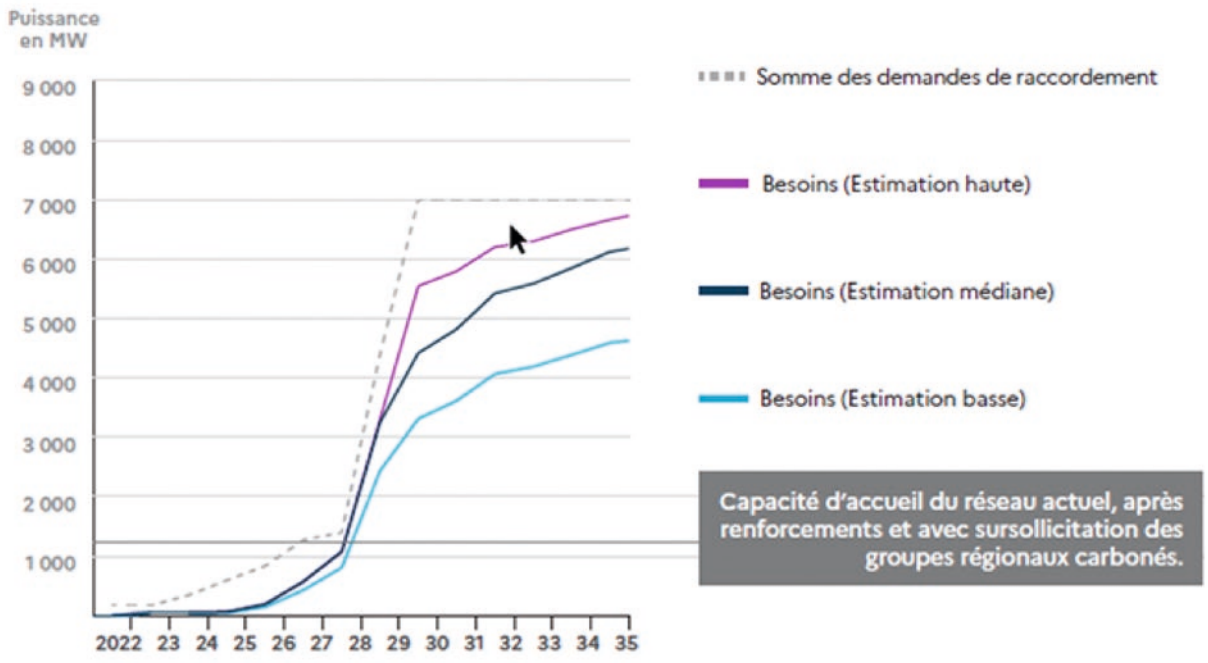
Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Au-delà de la nature des besoins électriques, le public a questionné le volume de ces besoins, estimés par l'État et RTE à 7000 MW par l'addition des demandes de raccordement à l'horizon 2030. Les graphiques présentés par l'État et RTE font apparaître un « mur » de demandes à cette date, auquel il faudrait répondre : *« On évoque le chiffre de 6 à 7 GW si l'intégralité des projets venait à voir le jour. En comparaison, sous le contrôle d'EDF aussi, mais la puissance consommée en région, c'est entre 4 et 7 GW annuellement, selon les saisons. Donc, ça veut dire à peu près doubler la puissance nécessaire pour la région, sachant qu'on est déjà un îlot électrique. »* Réunion publique à Martigues, le 23/04/25, un représentant de la DREETS. **L'État a versé au débat public des scénarios plus ou moins optimistes de réalisation des projets**, qui permettent d'atténuer la pente du « mur » électrique.

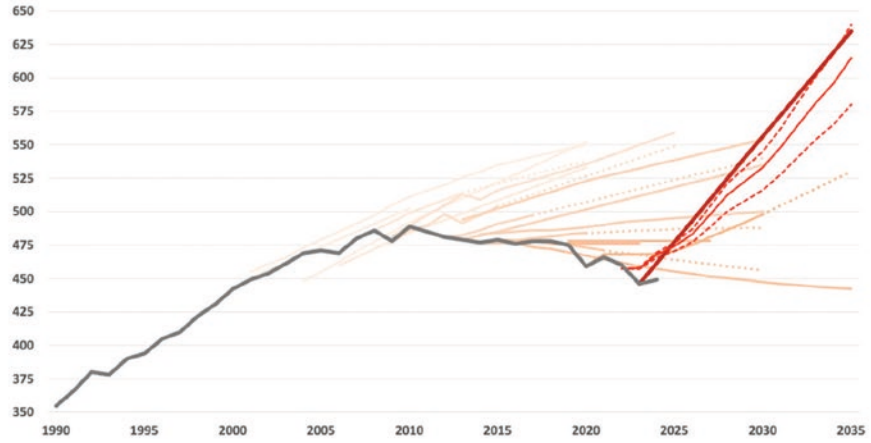
Les scénarios présentés ont été questionnés du point de vue de la consommation future des projets : *« Cette projection de demande électrique découle d'une trajectoire nationale très volontariste, mais construite sur des biais de surreprésentation de l'électrification dans la décarbonation, de sous-représentation de la sobriété et de l'efficacité, et d'empilement sans filtre des projets de croissance électrique des filières concernées. »* Cahier d'acteur n°108, Agir pour la Crau.

Au fil des réunions et des échanges sur l'évaluation de la demande électrique, de nombreux participant·e·s ont également interrogé **le réalisme des calendriers annoncés par les industriels** (voir partie 3.7), et donc les dates auxquelles les raccordements électriques devraient être effectifs. Sur ce point, les industriels ont réaffirmé leur souhait d'avoir des approvisionnements au plus tôt. Certains ont insisté sur des dates en particulier, quand d'autres ont mis en avant l'importance que les dates annoncées, quelles qu'elles soient, soient effectivement garanties, afin de pouvoir prendre les décisions d'investissement en toute visibilité. Dans le champ de l'énergie, RTE a rappelé les hypothèses avec lesquelles il avait élaboré le projet de ligne THT, à savoir la nécessité de répondre à l'essentiel des besoins dès 2029-2030. À l'issue de l'ensemble des débats, un grand nombre d'acteurs ont estimé plus réaliste de considérer que la réalisation des projets serait plus étalée dans le temps : *« Aujourd'hui, les techniques ne sont pas mûres, les avancées industrielles ne seront pas abouties en 2028. Donc, on peut se donner un deuxième objectif, qui est l'objectif de 2032. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25, un représentant du Collectif THT 13/30. On verra plus loin (voir 4.5) que ces éléments d'incertitudes sur les calendriers ont été déterminants pour aborder les différentes solutions techniques possibles pour un raccordement électrique de la zone de Fos-Berre.

À Saint-Martin-de-Crau, lors de la réunion publique consacrée à l'analyse des besoins, **les scénarios de l'État sur l'évolution des consommations régionales ont été**



Demandes de raccordement et scénarios des besoins. Extrait de la présentation de l'État, réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25



« Une projection nationale de référence questionnable ». Extrait de la présentation de négaWatt, réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25

questionnés par un représentant de l'association négaWatt, sur la base d'un graphique comparant les projections successives de RTE avec la réalité de l'évolution de la consommation électrique depuis 1990 (ci-dessus). Il explique le décalage par trois biais de méthode dans les calculs de RTE : *« Le premier, c'est que RTE [...] cherche à modéliser des trajectoires de neutralité carbone en ne modélisant que le système électrique, et cela conduit à survaloriser le rôle de l'électrification par rapport à d'autres leviers. Le deuxième, c'est que cela a conduit, en délaissant [...] la sobriété et l'efficacité, à confondre électrification en part relative et augmentation en valeur absolue de l'électricité. Et le troisième [...] c'est un empilement d'engagements, de souhaits, de désirs des différentes filières qui, toutes, s'inscrivent dans des projections à la hausse. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25.

Cette analyse est rejointe par un grand nombre d'interventions qui **aspirent ou prévoient un recours beaucoup plus important à la sobriété et à l'efficacité énergétique** : *« Si on veut atteindre l'objectif, on n'aura pas d'autre choix que d'activer le levier de sobriété. »* Réunion publique à Martigues, le 23/04/25, un représentant de l'ADEME. *« Il est essentiel d'accompagner ces efforts technologiques par une forte sobriété énergétique et des changements de comportements sociétaux, car la seule technologie ne suffira pas à répondre à la crise climatique. En effet, les technologies de rupture pour décarboner (H2, Capture et stockage du carbone) sont un pari à pousser, mais restent un pari. Les risques d'échec étant bien plus forts sur les leviers technologiques de rupture que sur les leviers de progrès continu, il est essentiel de comprendre qu'il doit être envisagé de recourir à une sobriété plus intense si leur déploiement échoue dans les années à venir. »* Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille.



Sites industriels de Lavéra à Martigues

Le représentant de négaWatt a également estimé, lors de la réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, que la trajectoire de la projection présentée par l'État ne pourrait pas se réaliser : *« Notre sentiment est que cette courbe est "auto-non-réalisatrice", parce qu'elle va conduire à une augmentation générale trop forte des coûts du système, incompatible avec le maintien de prix suffisamment bas pour que les uns et les autres s'engagent dans cette électrification. Elle va conduire, du fait des difficultés et des tensions, à des délais et à de l'abandon de certains projets. Et elle risque de conduire à une dérive de la décarbonation par un mauvais adressage. Typiquement, si l'on commence à faire des e-fuel pour les avions, sans décarboner les usages actuels de l'hydrogène dans l'industrie… »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25. Un avis publié sur le site a proposé une **analyse critique détaillée des projections et des trois scénarios de l'État** pour finir ainsi : *« En résumé, le document pèche par un manque de rigueur méthodologique dans la construction et la justification des scénarios, une analyse technique incomplète des risques et des solutions, et une absence d'évaluation économique et de gestion des incertitudes. Ces faiblesses compromettent la solidité des recommandations pour la planification énergétique régionale. »* Avis n°12.

On verra plus loin (voir partie 4.3) que ces éléments d'incertitudes sur les calendriers ont été déterminants pour aborder les différentes solutions techniques possibles pour un raccordement électrique de la zone de Fos-Berre.

> **On ne peut pas parler de réindustrialisation si vous ne donnez pas accès aux industriels à une énergie compétitive. […] Comment l'État va garantir une énergie qui soit compétitive à nos industriels ?**
>
> *Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25*

Un premier exercice pour réviser les demandes à satisfaire : la priorisation des raccordements menée par l'État

Face à une situation de rareté de l'énergie et la multiplication des demandes, **il devient impossible pour RTE et ENEDIS de répondre à toutes les demandes de raccordement dans des délais proches**. Pour gérer cette rareté, l'article 28 de la loi APER a ouvert la possibilité de prioriser les raccordements. Dans ce cadre, le préfet de région PACA a mené un exercice de priorisation des demandes de raccordement pour une partie des projets industriels ayant demandé un raccordement électrique. En respect de son devoir d'information du public, l'État a versé au débat public, après avis de la Commission de régulation de l'énergie (CRE), le courrier de notification des résultats de la démarche. Les annexes de ce courrier, désignant précisément les projets et leurs nouveaux rangs de raccordement, ne sont pas publiables selon la CRE, en respect du secret des affaires. Le schéma ci-dessous résume la démarche, dont les résultats ont servi à l'État pour élaborer les scénarios présentés au débat public (voir plus haut).

La Dreal Paca a souligné que les projets concernés par cette priorisation sont ceux liés à la décarbonation, les projets d'intérêt public national et les projets de production d'hydrogène bas carbone. Tout en arrivant à la conclusion que, même en phasant et en hiérarchisant les projets, ***« les demandes à l'horizon d'une dizaine d'années sont largement supérieures à nos capacités actuelles de fourniture d'énergie électrique ».*** Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, un représentant de RTE.



Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25

Schéma de principe de la démarche de priorisation des raccordements électriques

Dans un contexte de rareté de la ressource électrique, la logique « premier arrivé, premier servi » amène à constater l'impossibilité de raccorder certains projets dans les délais demandés. **L'État et RTE peuvent alors agir pour éviter la spéculation sur le réseau** (réservation pour projets fictifs) **et prioriser les projets réellement matures et stratégiques** (art. 28 loi APER).

ENEDIS et RTE reçoivent des demandes de raccordement

Exemples : projets industriels, data centers, hôpitaux, extensions urbaines, électrification des usages, mobilités, etc.

L'État (le préfet) conduit la procédure

RTE déclenche cette procédure si...

2 conditions

- les besoins dépassent les capacités
- + au moins un projet ne peut être raccordé avant 5 ans

Les porteurs de projets priorisables remplissent un questionnaire

avec les caracteristiques du projet : son état d'avancement, sa maturité technologique, son calendrier de réalisation, etc.

Le projet peut-il être «phasé» ?

Des échanges entre les services de l'État et les porteurs de projet permettent de déterminer les différentes phases du projet et leur potentiel décalage dans le temps.

projet — phase 3 — phase 2 — phase 1

Les porteurs de projet peuvent accepter ou refuser que ce phasage soit utilisé pour la priorisation.

L'État réalise un nouveau classement des projets

En fonctions de critères prévus par loi :

- Date de mise en service demandée
- Statut de Projet d'Intérêt National Majeur (PINM)
- Date de réception de la proposition de raccordement de RTE
- Réduction des émissions de gaz à effet de serre permise par le projet
- Possiblité de phasage
- Maturité du projet

Les nouvelles conditions contractuelles

sont notifiées par RTE aux porteurs de projet en fonction de leur nouvelle place dans la file d'attente.

La priorisation : avant / après cette démarche

AVANT priorisation

Les demandes des projets postulants dépassent le niveau maximum de GW délivrable.

APRÈS priorisation

Les projets sont découpés en phases et certaines d'entre elles positionnées au-delà des capacités de raccordement actuelles.

Niveau maximum de GW délivrable

Il existe 2 types de projets :

Non éligibles à la priorisation

Leur position dans la file d'attente ne changera pas

Exemple : hôpitaux, mobilité...

Éligibles à la priorisation :

Production d'hydrogène bas carbone et dérivés

Décarbonation de l'industrie existante

Projets d'Intérêt National Majeur (PINM)

Projet A

Phase 3 (date indéterminée)

Phase 2

Phase 1

Exemple de phasage en 3 temps (projet fictif)

Au maximum des capacités de raccordement ?

en GW

- Aucune capacité de raccordement envisageable pour le moment pour répondre à ces besoins
- 5,6
- 1,9 — Capacité de raccordement sous condition de flexibilité : le courant est acheminé car les autres utilisateurs n'utilisent pas tous la pleine puissance
- 3,7
- 2,5 — Capacité supplémentaire nécessitant le renforcement du réseau électrique régional (ligne THT)
- 1,2 — Capacité supplémentaire après renforcements et avec sursollicitation des groupes régionaux carbonés
- 0,6
- 0,6 — Capacité supplémentaire disponible sans modification du réseau

2. UNE SITUATION ÉLECTRIQUE FRAGILE

En regard de l'ensemble des demandes de raccordement débattues, et pour partie contestées, la situation électrique régionale a fait l'objet de nombreux échanges, avec pour conclusion que **le système électrique était dans un état de grande fragilité au regard des enjeux d'avenir**.

Des pistes pour combler un déficit de production électrique structurel

> Pourquoi est-ce qu'il y a que 40 % d'énergie produite dans la région ?
>
> *Atelier à l'IUT Chimie, Marseille, le 11/06/25*

L'État, RTE et EDF ont fait état du **déficit structurel de production électrique** sur une grande partie du territoire de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur, à l'exception des abords de la Vallée du Rhône, où plusieurs centrales nucléaires sont installées. Les productions existantes au cœur de la région, mentionnées par RTE sont essentiellement celles des barrages hydroélectriques, des panneaux photovoltaïques, des centrales biomasse et des centrales à gaz. Au total, le territoire produit 40 % de ce qu'il consomme, et les 60 % proviennent de la Vallée du Rhône, via le réseau électrique à haute tension.

Devant cette situation, **une partie du public souhaiterait que soient explorées plus en détail les possibilités de produire de l'électricité sur le territoire**. Dès la réunion d'ouverture du débat, le 2 avril à Fos-sur-Mer, le public a interrogé dans le chat : *« Quelle alimentation en électricité pour le territoire ? Une électricité sans nucléaire supplémentaire sera-t-elle possible ? »* Le débat sur les solutions à apporter aux besoins énergétiques a questionné les atouts, les points faibles, ainsi que les calendriers des moyens de production alternatifs sur le territoire et dans sa région, ceux existants et ceux qui pourraient y être développés.



Zone de cohérence électrique

« Le système électrique actuel. » Extrait de la présentation de RTE, réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25

Le représentant d'EDF a présenté les **perspectives des différentes filières**, telles qu'elles sont connues, à la réunion de Saint Martin de Crau. Il met l'accent sur l'**éolien offshore** dans une note complémentaire à son intervention : *« Les parcs d'éolien flottant en mer représentent dans la durée les plus fortes puissances unitaires prévues à cette date à raccorder au réseau de transport, à mesure du déploiement de la stratégie française de développement de l'éolien en Méditerranée. [...] Ce sont ainsi 750 MW qui devraient être raccordés sur la zone Fos-Berre d'ici 2034. »* Un élu a confirmé cette perspective : *« Notre territoire contribue à amener une quantité supplémentaire d'énergie au travers de son engagement sur le déploiement des énergies renouvelables, avec le déploiement de la filière éolienne offshore. »* Réunion publique à Istres, le 15/05/25. Un autre intervenant a mis en avant la solution des **Stations d'énergie par pompage** (STEP) qui fournit de l'électricité au réseau grâce à une double retenue d'eau : l'eau du bassin supérieur situé en amont est turbinée aux heures de très forte consommation puis recueillie dans une retenue en aval et repompée à l'amont aux heures de faible consommation : *« Pourquoi ne parlez-vous pas du projet alternatif de STEP, station de transfert d'énergie par pompage, bien plus prometteur ? »* Webinaire Eau, le 16/06/25. Le projet Provence Bleue d'EDF qui vise



Visite de l'usine hydroélectrique de Saint-Chamas, le 25/04/25

un retour à la capacité de production maximale de la chaîne hydroélectrique Durance-Verdon a également été discuté (voir annexe 1, Cahier des projets).

Concernant le **photovoltaïque**, qui représente l'autre filière dont un fort développement est attendu, un autre représentant d'EDF a précisé lors de la visite de l'usine hydroélectrique de Sainte-Tulle dans le Val de Durance, *« qu'il y a bien un projet de couverture du canal avec des panneaux photovoltaïques, au stade des études »*. En écho, lors de la réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, l'expert de négaWatt a souligné que *« dans les Bouches-du-Rhône ou dans la région PACA, il y a tout de même un potentiel pour faire mieux aujourd'hui en énergies renouvelables, en particulier en photovoltaïque, très important »*. D'autres acteurs, comme le groupe Aix-Marseille de l'association Les Shifters, soulignent un apport souhaitable mais relatif en accordant *« un soutien évident de principe au développement des EnR sur le territoire mais sans se faire d'illusion sur leur rôle relativement marginal dans les besoins électriques globaux du territoire »*. Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille.

Des **interrogations ont émergé sur les perspectives de développement des énergies renouvelables** : Est-il entravé ou encouragé ? Quel est son potentiel réel ? *« Existe-t-il toujours un projet de couverture par des panneaux photovoltaïques des 2 étangs, celui de Engrenier et celui de Lavalduc ? »* Question n°52, en référence au projet Hyvence suspendu suite à une concertation préalable. À l'inverse, une rizicultrice, opposée à une ligne THT aérienne, s'est étonnée : *« En 2023, nous avons déposé un dossier pour la construction d'un hangar de stockage avec centrale de production photovoltaïque en toiture sur nos parcelles. Cette demande de construction a été rejetée, parce que l'urbanisme a considéré qu'elle était de nature à porter atteinte à l'environnement et au paysage. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

Interrogé au cours de la réunion sur les besoins énergétiques à Saint Martin de Crau, le représentant du GPMM a partagé une première évaluation du **potentiel photovoltaïque sur le port** : *« [...] pour continuer l'inventaire, puisque l'on est un acteur public, [et] que l'on a beaucoup de foncier, on s'est posé la question de pouvoir faire [du photovoltaïque] sur nos terre-pleins, sur nos bâtiments et sur nos exploitations agricoles, sous réserve des contraintes, comme cela a été rappelé. On a identifié en poussant les murs 400 mégawatts de puissance disponible. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25.

> **Moi j'ai une question toute simple : on veut faire de l'énergie solaire genre le soleil c'est infini et tout. Mais le matos pour gérer l'énergie solaire genre les panneaux là, c'est fait avec des trucs rares. Donc ça n'a rien à voir avec du renouvelable.**
>
> *Atelier à Sainte-Tulle, le 10/06/25*

> **On peut se poser aussi la question de l'autosuffisance en énergie électrique : pourquoi ils n'augmentent pas la surface de panneaux photovoltaïques pour viser l'autosuffisance de l'usine ?**
>
> *Atelier à l'IUT Chimie, Marseille, le 10/06/25*

Filière énergétique	Puissance installées (2023)	Perspectives à horizon 2035
Nucléaire	0 MW	Pas d'évolution d'ici 2035, pas de réacteur commercial SMR avant 2040 environ
Hydraulique	2 500 MW	Pas d'évolution du parc hydraulique régional d'ici 2035
Production thermique gaz	1 900 MW	Production émettrice de gaz à effets de serre (GES). Nécessaire en pointe ou en extrême pointe pour l'équilibre national production / consommation. Une utilisation locale en continu est en contradiction avec les enjeux de décarbonation, la maîtrise des tarifs et la sûreté du système électrique selon le niveau de sollicitation.
Éolien	100 MW	Projet d'éolien offshore + 750 MW d'ici 2031, +2000 MW après 2035, soumis à l'intermittence
Photovoltaïque	2 300 MW	Développement du photovoltaïque selon le S3REnR (objectif +6400MW entre 2022 et 2032), soumis à l'intermittence
Centrale biomasse et déchets, et cogénérations	400 MW	Évolution limitée

« Perspectives d'évolution des productions », fiche « Transition industrielle et besoins en énergie », État (voir annexe 3.1)

La question a été posée de créer des **unités de production d'électricité nucléaire**. Pour le représentant d'EDF, la faisabilité d'EPR est compromise du fait des besoins fonciers et d'eau de refroidissement : *« Si l'on part d'une page blanche, quelle est la solution idéale ? Vous vous mettez à l'extrémité Est de la région, à la frontière de l'Italie, et vous construisez deux EPR2. [Mais] deux EPR2, c'est 150 hectares en bord de mer, puisqu'il n'y a pas de grands fleuves sur les Alpes-Maritimes. Donc, il faut les trouver du côté de Menton, Villeneuve, Antibes, 150 hectares en bord de mer. [...] Donc avec une page blanche, on peut poursuivre ce raisonnement, mais ce n'est pas la solution d'aujourd'hui. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25. **La création de petits réacteurs nucléaires (SMR)** a également été évoquée à plusieurs reprises, certaines entreprises portant cette technologie : *« À plus long terme, et en complément il faudra envisager le déploiement d'un ou plusieurs SMR (Small Modular Reactor) afin de recourir à l'énergie nucléaire qui est faiblement émettrice de CO_2 et a l'avantage d'être pilotable. Plusieurs projets sont en cours de développement en France. [...] Les SMR sont destinés à la production d'énergie ou de chaleur, selon les projets, et sont donc totalement adaptés à la décarbonation de procédés industriels. »* Cahier d'acteur n°59, ONET.

> **Il en faudra des petites centrales de toute façon sur la zone pour alimenter tous les projets.**
>
> *Atelier, Mon Moral en Couleurs, Istres, le 01/07/25*

> **À moyen terme, il serait judicieux de développer sur la zone de Fos/Berre des SMR, Small Modular Reactor, permettant de co-générer électricité et vapeur à haute température de manière totalement décarbonée.**
>
> *Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille*

Enfin, le devenir des **centrales thermiques à cycle combiné gaz (CCG)** a été débattu : faut-il arrêter la production de ces centrales qui sont émettrices de gaz à effet de serre ? Ou au contraire, au vu de la demande électrique excédant la production, est-il possible, et si oui dans quelle proportion et pour combien de temps, de les maintenir en les décarbonant ? *« Il est dit dans le corps d'hypothèses de RTE de pouvoir se passer des trois centrales cycle combiné gaz de la zone. Je ne comprends pas ce corps d'hypothèses, puisqu'on va faire transiter de l'énergie qui vient d'une autre région vers notre région, alors qu'on peut produire de notre région pour notre région, alors que nous sommes déjà dans une péninsule électrique. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Ou encore, lors de la même réunion : *« En attendant, si vraiment il y a des urgences, vous avez les combinés gaz, et les combinés gaz, ils sont capables de marcher à l'hydrogène ou au e-méthane. Ça veut dire qu'aujourd'hui, pourquoi refuser des choses qui marchent et qui ne sont pas anciennes, alors qu'on peut aujourd'hui les utiliser en attendant la maturité technique, notamment de l'hydrogène ? »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. **Le maintien en fonctionnement de ces centrales est donc apparu comme un levier d'ajustement important au regard de la sous-production régionale**.

Quant à leur décarbonation, les représentants de la filière ont indiqué, lors de la visite du môle central, que les opérateurs avaient déjà **adapté les centrales pour qu'elles puissent brûler de l'hydrogène**. La représentante d'Engie a confirmé à la réunion de Villeneuve : *« Dans la zone de Fos-sur-Mer [...] Engie, qui a deux usines de production d'électricité à partir de gaz, est en train d'adapter ses process pour pouvoir accepter une partie d'hydrogène »*. Marc Petit, professeur de CentraleSupélec, et auteur de la tierce expertise, a nuancé la perspective : *« Ce n'est quand même pas mûr encore aujourd'hui. Les fabricants, ils vous font des prototypes où ils vont vous mettre 20, 25, 30 % d'hydrogène, et sur des puissances encore faibles. Ils n'en sont pas à faire tourner des centrales au gaz à 500 MW et à 100 % d'hydrogène. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

L'exploration de l'ensemble de ces pistes pour maintenir ou développer une production électrique régionale a contribué à envisager différemment la réponse aux besoins électriques. Un représentant d'EDF indique cependant que le développement prévu des EnR implique dans tous les cas un **réseau plus robuste** : *« Plus il y a d'EnR, plus l'ampleur de l'intermittence est importante et donc plus l'équilibre offre/demande est fragile. Le développement des EnR nécessite ainsi un réseau électrique robuste, suffisamment dimensionné, et maillé avec l'ensemble du territoire pour assurer la résilience du système. »* Note complémentaire à l'intervention d'EDF, Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25.

Un réseau fragile pour une « péninsule électrique »

> **Ce qui se joue, c'est la sécurisation électrique.**
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, le préfet de région PACA*

> **Il faut savoir qu'en cas de rupture d'alimentation électrique, le site pourrait ne pas s'en remettre.**
>
> *Cahier d'acteur n°54, Altéo Gardanne*

> **Le réseau électrique PACA est actuellement organisé en antenne depuis le poste de Tavel, ce qui le rend vulnérable aux incidents.**
>
> *Cahier d'acteur n°18, CCI des Hautes-Alpes*

L'état du réseau est présenté comme très fragile. RTE l'a rappelé, en particulier lors de la réunion publique de Beaucaire, le 30/04/25 : *« Le réseau, notamment du Sud-Est est un réseau dont la structure date des années 1970. Elle n'est plus adaptée aux besoins d'aujourd'hui et de demain. »* Le poste électrique de Tavel a été présenté par RTE comme *« un poste névralgique pour l'alimentation de la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur »*, dans la mesure où l'ensemble des lignes existantes et envisagées par RTE à ce jour, partent de ce poste. Les Bouches-du-Rhône ne sont pas le seul département alimenté depuis la vallée du Rhône. Des acteurs du Var et des Alpes-Maritimes se sont impliqués dans le débat pour le rappeler. *« Les Alpes-Maritimes constituent historiquement une péninsule électrique. Le département ne produit que 13 % de sa consommation d'électricité, bien en deçà d'une autonomie minimale acceptable [...] Cette faiblesse de production rend le territoire extrêmement dépendant de la vallée du Rhône et de ses infrastructures, sur lesquelles repose la majeure partie de l'alimentation électrique. »* Cahier d'acteur n°30, CCI Nice Côte d'Azur.

Plusieurs contributions rappellent **les incidents récurrents des dernières années, et craignent des pannes plus nombreuses à l'avenir**. Ces inquiétudes sont souvent portées par les industriels : *« Le site de Marignane Vitrolles étant un site d'importance vitale, la sécurisation de l'approvisionnement électrique est obligatoire et justifie la mise en place d'un deuxième point de livraison, raccordé à un réseau robuste (ligne à haute tension). »* Cahier d'acteur n°40, Sud Avenir Helico. *« Plusieurs événements passés (comme la coupure régionale du 11 octobre 2023 qui a laissé des centaines de milliers de foyers dans le Var et les Alpes Maritimes sans électricité en raison d'une surcharge du réseau) ont montré que les conséquences peuvent être importantes, tant pour la population que pour les entreprises, avec des interruptions d'activité, des pertes économiques, ou encore des atteintes aux infrastructures logistiques et numériques. »* Cahier d'acteur n°11, Comité territorial du Var de l'UIMM. Face à ces constats répétés d'un besoin de sécurisation, le public s'est souvent questionné, sur la sécurisation du réseau : *« J'aimerais savoir comment on va sécuriser un réseau de Tavel à Fos-sur-Mer où, déjà, il y a surconcentration d'électricité, où il y a eu des failles par le passé ? »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25.



Sur le plateau entre Martigues, Port-de-Bouc et Saint-Mitre-les-Remparts

Le public a pointé et interrogé **le manque d'anticipation** des besoins électriques ayant abouti à cette fragilité : *« On nous explique que la région PACA fonctionne en antennes ou en péninsules électriques, comme cela vient d'être dit. Cela fait plus d'un quart de siècle que c'est comme cela. Je ne comprends pas, au niveau de la planification des grands investissements de ce pays et de cette région-là, que l'on attende le dernier moment pour dire : "Il nous faut maintenant une ligne pour éviter cette péninsule électrique." Je crois que, là-dessus, il y a un défaut de planification sur l'aménagement de notre territoire. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 11/06/25. Des industriels s'interrogent aussi sur cette sous-planification : *« [...] Ces échanges montrent à quel point la planification des infrastructures doit désormais s'aligner étroitement avec les calendriers industriels, tout en intégrant plus en amont les attentes du territoire. »* Cahier d'acteur n°21, GravitHy.

> **Comment n'avez-vous pas pu innover pour ne pas être obligés de nous proposer une solution archaïque pour nous emmener vers le monde moderne de demain ?**
>
> *Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25*

Lors de la réunion de synthèse, un élu a résumé cet étonnement général devant le **manque d'anticipation des acteurs publics** : *« Je pense que j'ai loupé quelque chose en tant qu'élu, et je ne m'en étais pas occupé du tout, puisque c'était une chose importante, c'est l'électrification de notre pays, ç'a été fait au lendemain de la guerre, mais je regrette de ne pas m'être intéressé aux projets de développement de RTE. Et notamment, je pense, il y a quelques années de cela, sur le fait que notre territoire n'a pas suivi à la hauteur nécessaire les investissements. Car aujourd'hui, si on avait eu ces investissements, on ne serait pas dans le même état du débat public. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25, le maire de Miramas.

> **Pourquoi on n'est pas davantage aujourd'hui visionnaire en envisageant tout de suite des solutions qui nous permettent d'avoir d'autres portes d'entrée ?**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

Devant cette situation, une partie du public demande à **reconsidérer plus globalement les interventions sur le réseau électrique**, à dépasser l'approche centrée uniquement sur le projet de ligne THT Fos-Jonquières, et à réfléchir et investir massivement. Dans la perspective du schéma décennal de développement du réseau (SDDR), plan d'investissement d'environ 100 milliards d'euros, porté par RTE et qui fait l'objet d'un débat public national du 4 septembre 2025 au 14 janvier 2026, le même élu a dénoncé : *« Quand j'ai commencé à regarder où étaient les investissements de RTE dans d'autres régions, je peux vous dire que la nôtre est très, très loin de ce qu'il nous faudrait. »* Un autre acteur, explicite : *« Dans le schéma de RTE à 2040 [...] : 300 millions d'euros pour la région Sud, qui a 7 millions d'habitants et qui est la première plateforme industrielle de France ? Mais qu'est-ce que vous allez faire après ? Vous revenez dans 25 ans ? Mais ça ne marche pas, ça ! Donc, il faut continuer votre travail. [...] Donc, désolé d'être un peu virulent avec RTE, mais la région que je représente, c'est ma région natale, elle mérite mieux que 300 millions d'euros. »*

Réduire la fragilité du réseau en relocalisant certains projets ?

> **Et pourquoi l'électrolyseur n'est pas placé près d'une centrale ?**
>
> *Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25*

Enfin, devant la fragilité structurelle du réseau, une partie des acteurs ont **interrogé l'opportunité des localisations proposées des projets**. En effet, l'approvisionnement électrique étant abondant et sécurisé en vallée du Rhône, plusieurs personnes suggèrent de localiser sur cet axe les projets industriels les plus intenses en électricité, notamment les électrolyseurs : *« Produire de l'hydrogène au plus près des sources électriques déjà existantes., Aramon est un site idéal – au nord de Jonquières Saint Vincent – car déjà doté de l'électricité disponible (Plus de 1GW) et de l'eau. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25.

Le débat a fait émerger une incompréhension du public vis-à-vis du **choix apparemment paradoxal de réindustrialiser massivement un territoire dont on sait qu'il est dans une situation de fragilité énergétique**.

Au total, le débat a permis d'objectiver en partie le décalage entre d'une part l'état actuel de la production et du réseau électrique, et d'autre part le volume et le calendrier des besoins électriques à satisfaire, à l'échelle régionale. Ces échanges ont développé une **attente de politique publique globale sur l'électricité sur ce territoire**, accompagnée d'un investissement significatif, qui dépasse largement, pour mieux l'englober, la question d'une nouvelle ligne THT. Une demande d'explorer une plus large palette de solutions a en outre été portée : *« Les possibilités de diversification technologique et de scénarios alternatifs n'ont pas été suffisamment étudiées : solutions enterrées ou sous-fluviales, renforcement de la production locale sur sites déjà artificialisés (GPMM, toitures, friches), intégration de dispositifs intelligents de stockage, développement de réseaux plus résilients à échelle locale, mobilisation des ressources issues de l'hydrogène ou du nucléaire modulable. La transition énergétique impose d'innover et non de reproduire des modèles linéaires classiques à forte emprise territoriale. »* Cahier d'acteur n°78, PNR Alpilles.

3. QUELLES SOLUTIONS POUR UN NOUVEAU RACCORDEMENT?

> Personne ici n'est contre la décarbonation, personne ici n'est contre l'industrie, la chimie ou l'emploi. Personne. Ici, nous avons juste un détail qui nous chiffonne, [...] qui s'appelle la ligne haute tension.

Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, un représentant du Collectif THT 13/30

Le débat s'est penché longuement sur les différentes solutions techniques proposées par les différents acteurs, principalement le porteur de projet RTE et le Collectif THT 13/30. Une **tierce-expertise** a été commandée par l'État à un expert indépendant, Marc Petit, professeur à CentraleSupelec Marseille, pour comparer les différentes solutions. À l'issue de son travail, M. Petit a produit un rapport d'expertise et une note complémentaire proposant d'autres solutions ou combinaisons de solutions qu'il a estimé intéressantes à partager. Ces deux documents ont été publiés puis débattus à la réunion publique d'Arles, le 2 juin 2025. RTE a également publié une synthèse des études préliminaires qu'il avait menées sur différentes solutions techniques. Tout au long du débat, les informations partagées et les échanges ont été nombreux sur les effets d'une ligne aérienne et sur des solutions alternatives qui rendraient un service comparable sans impacter les territoires de la même manière.

Une convergence sur le besoin d'un nouveau raccordement pour la décarbonation

> Oui il faut décarboner ! Mais pas en aérien ! [...] Décarbonez ! Il le faut... Mais pas n'importe comment !

Questionnaire n°26

> La décarbonation de l'industrie est indispensable, nous ne reviendrons pas sur ce point. Cependant elle ne l'est pas à n'importe quel prix.

Cahier d'acteur n°64, Comité du Foin de Crau

> Il faut absolument la ligne THT. On n'est pas opposé à cela. Le fait d'approvisionner de façon décarbonée et supplémentaire Fos, on est tout à fait d'accord.

Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25

Des ouvriers du port et de la sidérurgie dans des réunions à Beaucaire, Saint-Martin-de-Crau et à Arles, des agriculteurs, viticulteurs et naturalistes du pays de Crau, de Camargue et des Alpilles à Fos-sur-Mer, Berre-l'Étang et Martigues... Le débat global a amplement mobilisé en permettant des échanges argumentés et croisés, souvent contradictoires, entre des territoires et des habitant·e·s défendant des



Exploration de solutions alternatives au projet de ligne THT à l'occasion d'une visite le 25/06/25

visions et des vocations plurielles. Pourtant, un **accord s'est globalement exprimé sur la pertinence d'un nouveau raccordement pour répondre aux besoins supplémentaires en énergie électrique afin de décarboner et réindustrialiser**.

Des personnes parmi des plus hostiles au projet de ligne aérienne Jonquières-Fos ont fréquemment **pris le soin de souligner leur approbation à la vocation industrielle** de Fos-Berre et aux mesures envisagées pour adapter l'industrie à la lutte contre le réchauffement climatique : *« On doit réfléchir intelligemment et construire une vraie décarbonation, une vraie industrie. Et je ne veux pas que l'on sacrifie les emplois de Fos. Personne n'est contre. Mais les licenciements actuels, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de ligne THT. Il y a d'autres problèmes. Donc, il ne faut pas tout faire reposer sur cette ligne. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, un agriculteur gardois. Signe de ce soutien au raccordement électrique, la principale organisation fédérant les oppositions à la ligne aérienne, a changé de nom au début du débat public, se renommant « Collectif THT 13/30 » au lieu de « Collectif Stop THT 13/30 ».

De telles positions ont été répétées tout au long des trois réunions publiques qui se sont tenues dans le Gard et le pays d'Arles. Une élue de ce territoire s'est agacée de constater que ce point soit encore débattu : *« C'est un agacement. Parce que, malgré la qualité de toutes les séances que vous organisez depuis quelques semaines, j'ai l'impression que l'on vient pour écouter différents intervenants, et qu'il faut que nous soyons convaincus de l'intérêt d'une ligne THT. Mais nous le sommes déjà. Nous savons que les besoins énergétiques sont là. Nous savons qu'il y a besoin de sécurité et de souveraineté énergétique. Nous le savons. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25, le maire de Saint-Martin-de-Crau.

> [...] Le manichéisme est de dire que, en s'opposant à la ligne THT [aérienne], on s'oppose à la décarbonation. C'est-ce que vous venez de dire. Eh bien, non !
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

La ligne aérienne, solution la plus simple mais largement rejetée

> Personne ici ne conteste l'exigence de décarbonation de notre industrie. Mais ici, personne, personne ne peut accepter le projet, le tracé tel qu'il nous est présenté aujourd'hui.
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25, le maire d'Arles*

> Il est clair que ce débat public, y compris aujourd'hui, aura permis clairement d'exprimer des positions, parfois vigoureuses, je dirais unanimes, en tout cas s'agissant des habitants de la Camargue, du Pays d'Arles et du Gard qui étaient là.
>
> *Réunion publique Arles, le 02/06/25, le préfet de la région PACA*

Si les oppositions exprimées ne portent donc pas sur l'objectif de mieux raccorder la zone de Fos-Berre au réseau électrique, elles sont en revanche très fortes sur

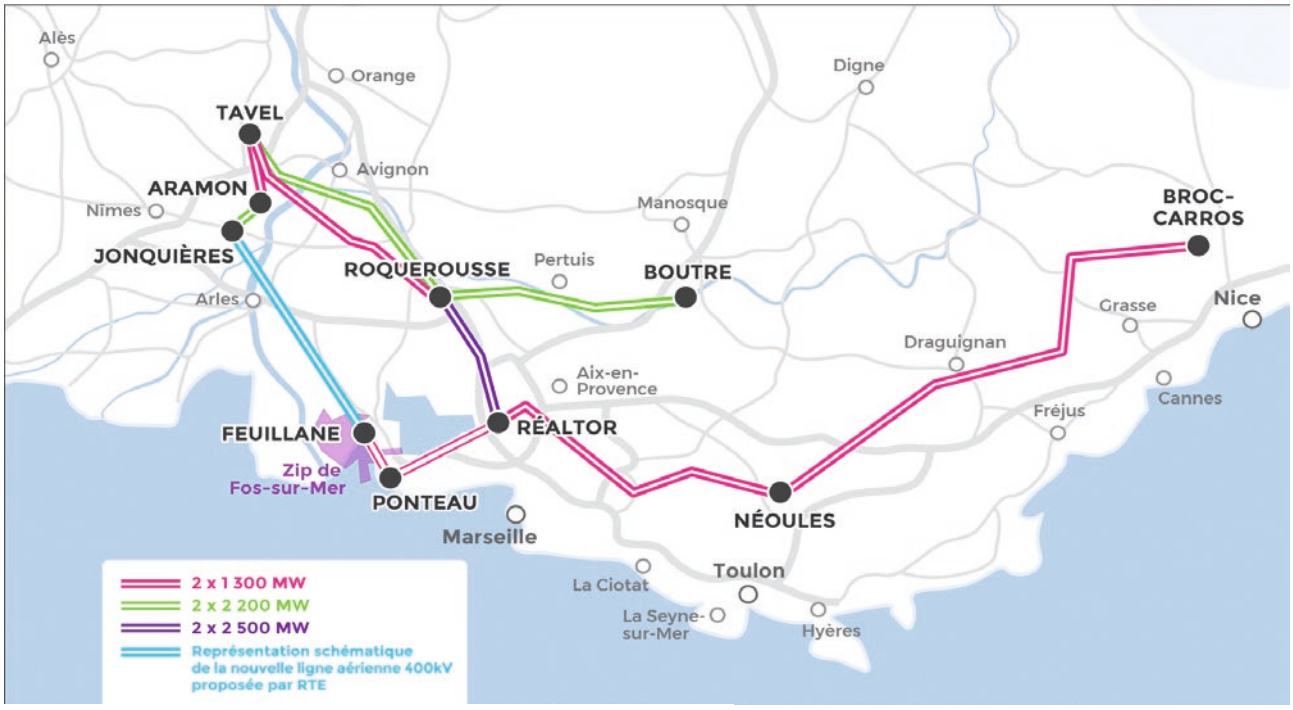


Schéma simplifié de la solution proposée par RTE, Synthèse du rapport de la tierce expertise

la solution proposée par RTE. C'est la ligne THT aérienne qui a fait l'objet d'oppositions marquées. Elle est perçue comme s'imposant aux intérêts et à l'identité d'un territoire : *« Nous voulons une autre voie. Une voie souterraine. Une voie raisonnée. Une voie digne. Pas une ligne qui divise, mais une solution qui rassemble. Nous ne sommes pas contre l'énergie, nous sommes pour la vie. Nous ne sommes pas contre le progrès, nous sommes pour un progrès qui respecte les territoires. Nous ne sommes pas contre la France de demain, mais nous voulons qu'elle tienne compte de ceux qui habitent la France d'aujourd'hui. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, le maire de Saint-Martin-de-Crau.

Le projet de ligne aérienne a fait l'objet de concertations préalables en 2024, et RTE a présenté **dans le débat l'état d'avancement et les caractéristiques du projet** : *« Un corridor de passage a été validé par le ministère de l'Énergie en décembre 2024, et au sein duquel nous recherchons le passage de la ligne THT. Il a été pensé pour limiter l'empreinte sur le territoire de ce projet. Il artificialise extrêmement peu les sols. Il évite le centre d'Arles. Il évite les bourgs de Saint-Martin, de Fourques, de Bellegarde, de Beaucaire, de Jonquières. Il évite Avignon. Il évite la zone centrale du parc de Camargue en passant par les zones agricoles du nord du parc. Et il suit les infrastructures existantes entre Fos et Arles. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25.

RTE met en avant la **simplicité de cette solution, la rapidité de sa mise en œuvre, sa capacité à accueillir une puissance importante, son coût modéré, et enfin la facilité d'intervention en cas d'incidents**. Ces éléments sont globalement admis par l'expert mandaté par l'État pour étudier les différentes solutions techniques : *« En dehors de tout impact paysager et avifaune, la solution aérienne proposée par RTE serait celle à retenir compte-tenu de ses avantages techniques indiscutables en termes de délai de mise en œuvre, coût (300 à 400 M€) et disponibilité. Cette solution aérienne permet de facilement obtenir un dimensionnement de forte puissance. »* Cette conclusion de la tierce expertise, est globalement admise, mais **nuancée du point de vue de sa flexibilité et de sa contribution au maillage** : *« Dans les conditions de coût, de délais (2028) et de fiabilité établies par l'État, la solution aérienne en 400 kV est la plus opérationnelle, cependant, cette solution est moins flexible et moins "maillante" avec l'Espagne et l'Occitanie. »* Cahier d'acteur n°72, THT 13/30.

Une partie du public estime que cette solution a été élaborée trop vite, et sans réflexion suffisante : *« Le choix de la facilité par RTE d'une ligne aérienne du XX^e siècle au travers des Costières de Nîmes, de la Camargue, de La Crau, n'est pas une solution, c'est une solution bâclée. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. Des habitant·e·s et acteurs des territoires du Gard et de l'Ouest des Bouches-du-Rhône renvoient cette solution au passé, et **considèrent que les autres solutions n'ont pas été examinées avec la même attention**.



Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25

Des porteurs de projets industriels et d'autres représentants du monde économique, appuient cette **logique de rapidité et de simplicité que porte la ligne aérienne** : *« Ce tissu économique [...] ne doit pas être compromis par des hésitations sur le bien-fondé des projets et des atermoiements autour de l'alimentation énergétique. Cette dernière doit être fiable, adaptée aux enjeux et mise en œuvre d'ici 2030. Retarder ou compromettre l'arrivée de la puissance électrique nécessaire pour assurer la vocation de la zone Fos-Berre-Provence proposée par l'État, c'est fragiliser cet écosystème et les projets structurants déjà engagés. »* Cahier d'acteur n°26, CCI Pays d'Arles.

Une position largement dominante des acteurs et du public du territoire traversé est au contraire le refus de la ligne aérienne, au motif qu'elle **impacte ce territoire dans plusieurs compartiments vitaux** : son agriculture, son économie touristique, sa biodiversité et la qualité de ses espaces naturels et de ses paysages (voir partie 4.4). L'expression de ce refus a été très claire et répétée, par des habitant·e·s, des acteurs associatifs et des politiques : *« Nous avons consulté tous les maires du territoire du Pays d'Arles – ils sont unanimes. Nous avons consulté le Conseil*

des sages de la commune d'Arles – unanime. Nous avons consulté les Conseils de villages de notre grande commune – unanimes. Nous avons consulté le Conseil scientifique du Parc – unanime. Ce projet tel qu'il est présenté n'est pas acceptable. » Réunion publique à Arles, le 02/06/25, le maire d'Arles.

> Donc, quand on parle de lignes, pourquoi disons-nous que, cette ligne, nous allons vivre avec ? C'est que la précédente, avec laquelle nous vivons, elle est là depuis 1941. C'est pour cela que nous n'en voulons pas d'autres, et qu'il y a d'autres solutions.
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25*

D'autres solutions étudiées et débattues avec le public

> Il faut absolument étudier toutes les possibilités d'enfouissement de cette ligne et c'est possible !! Il est encore temps !!! afin de ne pas regretter par la suite une décision néfaste.
>
> *Questionnaire n°98*

Un collectif s'est formé pour faire une **contre-proposition**, qui a été élaborée avant le débat public, et qui consiste à réaliser une ligne THT souterraine entre Jonquières et Fos-sur-Mer, de moindre puissance que la ligne aérienne, et une autre liaison sous-marine venant d'Occitanie, raccordant par la mer à Fos les projets éoliens offshore à venir dans le golfe du Lion. **Cette solution a été étudiée aux côtés de la solution aérienne et d'autres variantes** (enterrement partiel, doublement d'une ligne existante) dans le cadre de la tierce expertise.

L'auteur de la tierce expertise a notamment été interrogé par le public sur les possibilités **du renforcement du réseau existant**. Il a rappelé la spécificité du réseau : « *Cette région [...] est alimentée via une structure de réseau particulière, qu'on appelle une structure en antennes, ou radiale. Ce qui est toujours un petit peu embêtant quand vous voulez assurer de la continuité d'alimentation, de la continuité de service en cas d'incident sur une partie de ces ouvrages. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Si RTE a déjà prévu certains aménagement améliorant le réseau existant, M. Petit a souligné la possibilité de solliciter plus fortement l'axe Réaltor-Ponteau-Feuillane, conçu pour du 400 000 volts : *« Si on voulait le solliciter davantage en fonctionnement normal, il faudrait essayer d'utiliser, je dirais, des moyens de réglage davantage du réseau. Et en utilisant ces moyens de réglage, je me disais "peut-être que ça pourrait permettre de réduire le besoin de ce nouvel axe", et en réduisant le besoin en termes de capacité de transit de ce nouvel axe, dans quelle mesure ça peut permettre, on va dire, de rééquilibrer les écarts entre les différentes solutions. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Cette perspective a été retenue par des acteurs en recherche d'alternatives à une ligne THT aérienne : *« Selon la tierce expertise de CentraleSupelec, le renforcement du réseau RTE déjà en cours permettrait d'atteindre une capacité de 1,2 à 1,5 GW dès 2028, répondant ainsi aux besoins immédiats des industriels. »* Cahier d'acteur n°108, Agir pour la Crau.

Concernant une liaison nouvelle entre Jonquières et Fos-sur-Mer, **deux scénarios alternatifs à la ligne aérienne** ont été explorés. Le premier consiste en une ligne entièrement souterraine, en courant continu, ou en courant alternatif. La seconde propose une alternance de sections enterrées et aériennes, c'est la solution dite en « siphon ».

Sur la **solution totalement enterrée**, la tierce expertise reconnaît la faisabilité technique en courant continu, mais pointe son coût plus élevé et les délais de réalisation liés principalement à la disponibilité des câbles nécessaires à

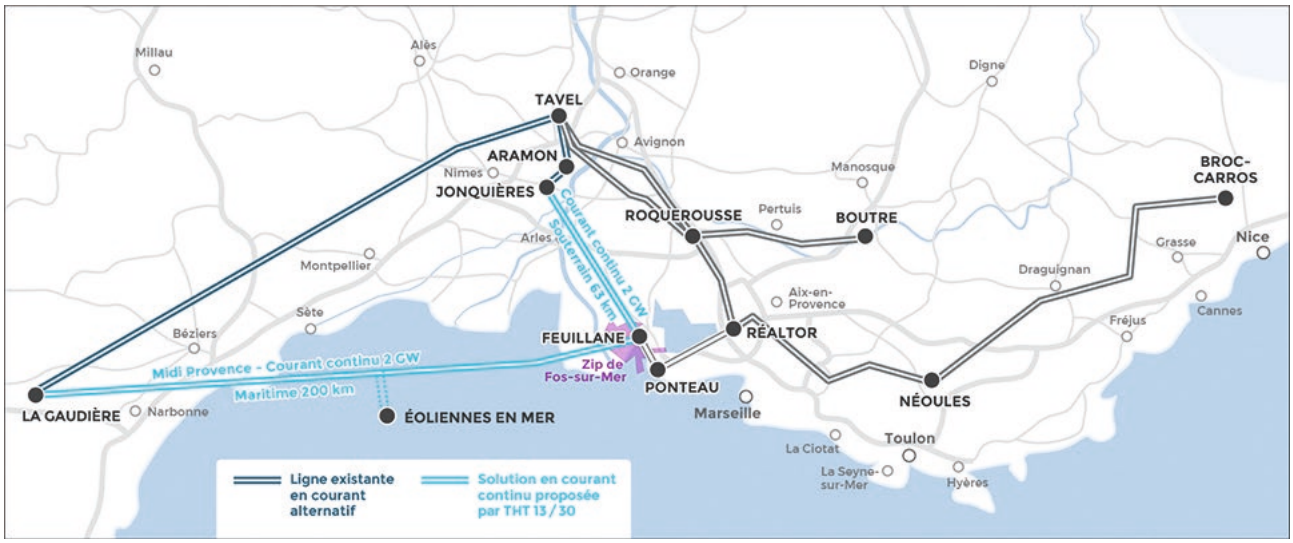


Schéma simplifié de la solution produite par le Collectif THT 13/30, Synthèse du rapport de la tierce expertise

sa réalisation. Des participant·e·s ont pointé le fait que ces liaisons souterraines sont en développement partout en Europe, et qu'une telle ligne a été réalisée entre la France et l'Espagne. RTE a confirmé sa capacité technique à réaliser ce type de liaison : *« Un petit clin d'œil, en termes de liaisons à courant continu, juste pour apporter cet éclairage à tous, la première liaison à courant continu française date de 1960, [...] et la première liaison d'interconnexion entre la France et la Grande-Bretagne date de 1980, donc c'est pour donner un éclairage sur le fait que les liaisons à courant continu, on connaît, on les utilise »* Réunion publique à Grans, le 26/05/25, un représentant de RTE. Les partisans de cette solution ont mis en avant des tracés possibles le long du Rhône et du canal d'Arles à Bouc, situés sur des terrains publics, qui selon eux rendent cette solution relativement rapide à réaliser, après une phase d'études plus approfondies. Cette solution reste cependant, pour l'expert, limitée en termes de puissance, et ne peut fournir les 4 GW de la solution aérienne, mais environ la moitié, soit 2 GW. Enfin RTE a indiqué que la maintenance sur ce type d'infrastructure est plus complexe, et qu'une intervention en cas d'incident sur un réseau enterré est plus longue et coûteuse.

Concernant **la solution à siphon**, alternant les parties enterrées et aériennes, l'expert l'a envisagé pour des portions enterrées de différentes longueurs : 3 + 3 kilomètres, 6 + 6 kilomètres, ou bien 6 + 10 kilomètres. Il indique dans ses conclusions que cette solution a déjà été réalisée en France, et qu'elle permet potentiellement d'amener la même puissance que la ligne aérienne, mais avec plusieurs contraintes : *« Parmi les verrous à lever, il faut citer l'identification de la localisation des siphons, le calcul du nombre de câbles souterrains à utiliser (très dépendant du choix de dimensionnement, 4400 MW ici), la construction de postes électriques intermédiaires, et la recherche de corridors de largeurs suffisantes pour mener les travaux. »* Synthèse de la tierce expertise, Marc Petit. Cette solution, qui est présentée assez favorablement du point de vue de son coût notamment, n'a pas fait l'objet de nombreux commentaires, et a été peu reprise dans le débat.

Enfin, **la possibilité de raccordement par la mer** a été étudiée également. La proposition, incluse dans la solution alternative du Collectif THT 13/30, s'inspirait du projet Midi-Provence développé par RTE il y a plusieurs années, mais qui n'avait pas abouti : *« Je veux parler du projet Midi Provence [...] qui avait pour objet d'avoir une ligne sous-marine, qui était enfouie entre Fos-sur-Mer et les confins du Languedoc, vers les Pyrénées, et qui avait pour objet d'assurer la sécurisation de l'approvisionnement énergétique de toute la région sud, avec évidemment une qualité environnementale dont se targuait RTE. Pourquoi ce projet est-il abandonné ? »* Réunion de Beaucaire, le 30/04/25. Des acteurs opposés à une ligne THT aérienne ont plaidé pour une relance de ce projet, dans le cadre de la solution alternative portée par le Collectif THT 13/30 : *« Le fameux Midi-Provence, qui bien sûr a peut-être changé d'objectif, mais dont l'utilité serait grande, notamment parce que ça permet le maillage du système électrique de PACA avec le système Occitanie-Espagne. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. RTE a précisé avoir écarté ce projet pour répondre aux objectifs du raccordement de Fos : *« Nous ne sommes absolument pas dans le même besoin que celui que nous évoquons aujourd'hui*

	400 kV aérien (J-F)	400 kV aérien avec siphons	400 kV aérien (doublement T-Réaltor)	Stop THT 13/30 (deux liaisons courant continu)
Coût	Solution de moindre coût 300 à 400 M€	Des coûts supplémentaires mais sans excès (500 à 900 M€)		Très élevé (mais un apport plus large) > 4 Md€
Délais de mise en œuvre	Rapide après validation (2 ans)	Beaucoup plus long (>2,5 ans à 5 ans) Tension sur les usines de production de câbles	Très long car fortes contraintes techniques de réalisation	Très longs. Réalisation études détaillées (2 ans) + 5 ans pour la réception des équipements + installation et tests (2 ans)
Fiabilité (disponibilité)	• Très forte • Très peu de maintenance • Très peu de défauts avec réparation longue (indisponibilité totale ou partielle < 1j/an)	• Moindre sur la partie souterraine • Indisponibilité plus longue • Durées de réparation longues (indisponibilité totale ou partielle 5 à 20 j/an)	• Risque de consignation sur incendie avec perte de tous les circuits • Non compatible avec les règles de sûreté du système électrique	• Ouvrages complexes qui nécessitent des maintenances régulières. • Indisponibilité longue sur incident (indisponibilité totale ou partielle ~20j/an)
Maillage du réseau	Bouclage	Bouclage	Non. Risque par rapport aux règles de sûreté	Oui
Pilotage des flux	Faible	Faible	Faible	Réalisable via les convertisseurs
Mutualisation des investissements	Non	Non	Non	Possible
Facilité de réalisation	Pas de difficulté apparente	• Plus complexe (jonctions, postes intermédiaires). • Enfouissement : chantier lourd	Complexe car impossibilité de démonter la ligne existante	Complexe mais RTE gagne en maitrise, corridors pour travaux terrestres Très complexe pour la partie en mer avec configuration multi-terminaux

Faible Moyen Bon Très bon

Tableau de synthèse du rapport de tierce expertise, M. Petit, CentraleSupelec

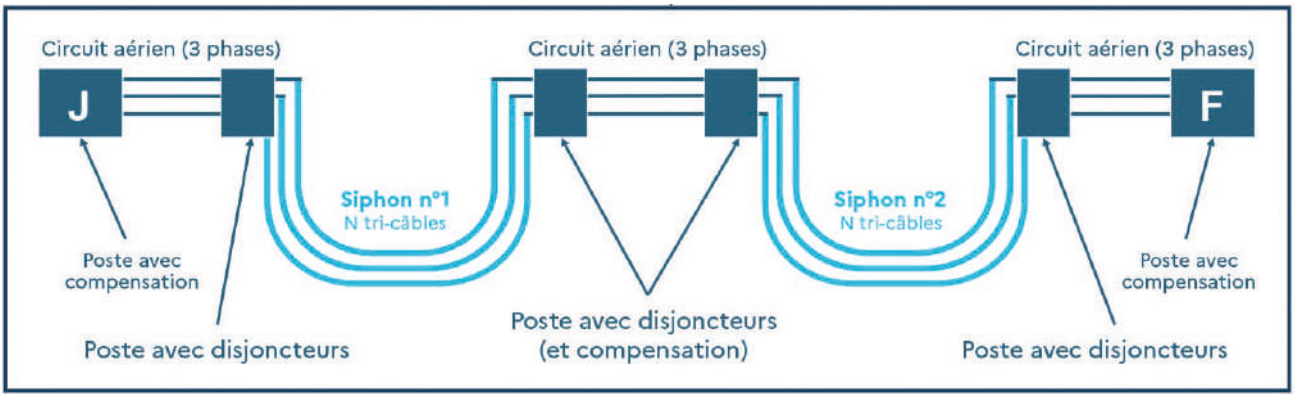


Schéma simplifié d'une solution avec enfouissement partiel, Synthèse du rapport de la tierce expertise

et c'est bien pour cela que ce projet est écarté, parce qu'il ne correspond pas aux besoins dans les délais. » Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. L'expert a cependant indiqué que cette solution, au contraire des autres solutions étudiées, apporterait un meilleur maillage du réseau et une mutualisation des investissements avec le raccordement des parcs éoliens offshore.

Des perspectives ouvertes par une solution progressive

> **Dans un contexte géopolitique et économique mondial très volatil, il paraît raisonnable d'envisager le renforcement du réseau électrique du sud de la France en plusieurs étapes comme le propose l'étude CentraleSupelec.**
>
> *Cahier d'acteur n°70, Association de sauvegarde de la terre d'Argence*

> **À la vue de ces incertitudes, il y a donc une probabilité non nulle d'un décalage dans le temps de certains projets qui amène à proposer une évolution du réseau électrique en plusieurs étapes.**
>
> *Marc Petit, auteur de la tierce expertise, Note complémentaire*

Des acteurs proposent une **gestion progressive du renforcement du réseau** qui répondrait aux besoins : *« L'hydrogène requiert une source importante d'électricité. Au regard de l'incertitude concernant les projets qui seront effectivement réalisés, l'acheminement d'électricité supplémentaire doit être pensé de façon progressive. »* Cahier d'acteur n°44, FNE PACA. D'autres acteurs, industriels et économiques, eux aussi ouverts aux scénarios d'amélioration du réseau existant, ont cependant rappelé la nécessité de **respecter un calendrier adapté à l'urgence des besoins** : *« La CCI du Pays d'Arles défend donc une approche équilibrée et apaisée, mais rappelle que l'enjeu du calendrier est déterminant. La puissance électrique nécessaire à la réussite de la vocation proposée doit être opérationnelle en temps et en heure ou l'impératif global de décarbonation ne sera pas tenable. »* Cahier d'acteur n°26, CCI Pays d'Arles.

Dans sa note complémentaire, présentée à la réunion d'Arles, Marc Petit propose **une évolution du réseau électrique en plusieurs étapes** : *« Il y a un besoin de dimensionnement qui a été évalué sur la base des demandes de raccordement qui ont été faites. Aujourd'hui, bon, on peut s'interroger sur la vitesse à laquelle tous ces projets vont arriver, à laquelle la maturité technologique de certains projets peut se faire, et s'il s'avère que les choses doivent être amenées à être étagées un peu, est-ce qu'on peut avoir une réflexion différente de construction du projet d'alimentation électrique ? »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Il précise les incertitudes qui le poussent à envisager une solution plus progressive. Elles sont liées, selon lui, aux difficultés de l'électrification des process hydrogène en termes de coûts de production élevés, aux maturités technologiques pas encore atteintes, au possible report des objectifs européens, au rythme de l'électrification des usages, et enfin aux prix faibles liés à la décorrélation entre la production photovoltaïque et la demande électrique.

La solution finalement proposée consiste à **proposer deux étapes à l'amélioration des capacités du réseau**, la première entre 2027 et 2030, puis la seconde entre 2028 et 2035, en privilégiant à court terme les outils de pilotage du réseau pour optimiser l'axe Réaltor-Feuillane, avec la réalisation d'une nouvelle liaison de bouclage, de plus faible puissance et potentiellement souterraine. Plusieurs variantes sont étudiées et proposées, qui débouchent sur des infrastructures différentes. L'approche proposée par M. Petit a séduit une partie des acteurs qui s'opposent à la solution aérienne : *« M. Petit dit "aujourd'hui, pour apporter de l'énergie aux projets industriels qui vont sortir, c'est possible", c'est possible avec les infrastructures actuelles. C'est possible. Là, en aménageant la ligne aujourd'hui Tavel-Réaltor. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Pour autant, **cette solution n'a pas été approfondie dans le cadre du débat**, et n'a pas fait l'objet d'un débat contradictoire ou d'évaluations plus précises, qui restent à mener.

Controverse sur les coûts et exploration d'alternatives de financement

> **En fait il n'y a pas d'obstacle technique, et [...] les deux seuls critères sur lesquels va se jouer le choix de l'État sont le coût et les délais.**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

> **Peut-on inclure les opérateurs privés [...] à la participation du financement des travaux d'électrification du GPMM...**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Enfin, les discussions ont porté sur **l'évaluation des coûts des différentes solutions**, coût des infrastructures techniques mais aussi de leurs impacts environnementaux et économiques pour l'industrie.

Les estimations du coût de l'infrastructure fournies par RTE sont très fortement contestées par une partie du public : *« Je reviens aux coûts, 300 millions aujourd'hui, et je suis en train de calculer avec la Chambre des notaires la valeur vénale de la déperdition foncière, à 30 %, à 100 km en zone de plaine, ce sont plusieurs milliards de dédommagements. Donc, on est loin des 300 millions. »* Réunion publique Arles, le 02/06/25. RTE, à plusieurs reprises, a affirmé que les écarts de coûts entre la solution aérienne et la solution enterrée étaient *« extrêmement élevés, de l'ordre de 10 à 12 fois plus importants*

que la liaison de forte capacité, 400 kW en aérien ». Réunion publique, Beaucaire, le 30/04/25. Des acteurs souhaiteraient à la fin du débat un avis tiers sur cette évaluation : *« Avant toute décision et pour une prise de décision éclairée, une estimation menée par un tiers indépendant des coûts réels de la ligne aérienne THT, semble nécessaire. »* Cahier d'acteur n°70, Association de sauvegarde de la terre d'Argence (ASTA).

Des informations sur les coûts ont été partagées dans le débat, sans que la controverse ne puisse être entièrement clarifiée. Marc Petit a estimé entre 300 et 400 M€ le coût de la liaison aérienne, à au moins 1,5 Md€ celui d'une liaison souterraine en courant continu (de plus faible puissance), et que la solution à siphon se situerait dans une fourchette intermédiaire, qui rendrait cette solution intéressante : *« Enfin, l'estimation des coûts (500 à 900 M€ selon les cas) [de la solution Siphon] montre que le surcoût n'est pas démesuré par rapport à la solution proposée par RTE. »* Marc Petit, synthèse de la tierce expertise.

> **Ces solutions [non aériennes] engendreront un surcoût au projet. Celui-ci est à relativiser, tant par rapport au coût sous-évalué de la solution aérienne, qu'au regard du coût des dommages environnementaux générés par ladite solution.**
>
> *Cahier d'acteur n°94, FNE*

> **C'est plus cher, oui, mais je le redis : à territoire exceptionnel, moyens exceptionnels.**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

Au-delà des chiffres, c'est **le principe même de privilégier le projet à moindre coût qui a pu être contesté** : *« Les avantages à long terme pour l'emploi dans la région d'Arles et Beaucaire, l'agriculture, l'environnement, les paysages etc. ne méritent-ils pas les 600 M€ d'écart ? Si ces chiffres, ces montants, doivent être discutés, il faut que ce soit dans des conditions saines, transparentes, honnêtes. »* Avis n°137. Un autre intervenant revendique également la nécessité d'assumer un surcoût : *« Il y a un peu plus de 20 ans, la même Commission nationale du débat public organisait un débat public sur cette interconnexion France-Espagne, sur un projet de ligne aérienne sur 65 km entre la France et l'Espagne. Le dossier qui avait été communiqué par RTE en 2003 disait que c'était [...] jusqu'à 10 fois plus cher, et que les délais seraient extrêmement longs. Finalement, le projet a été revu, les marchés ont été passés à la fin de l'année 2010, cette ligne a été inaugurée en février 2015, soit un peu plus de 4 ans de travaux, entièrement souterraine. S'agissant du coût, l'État, RTE a décidé de faire 8 fois par rapport au projet initial. [...] Donc, ce qui était possible pour les Pyrénées orientales [...] est-ce que ce n'est pas possible de le faire pour la Camargue ? »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

Enfin, en rapportant les différents montants au montant global d'investissement public et privé prévus pour la réindustrialisation et la décarbonation, plusieurs participant·e·s souhaiteraient **que les entreprises bénéficiaires du raccordement électrique soient sollicitées pour participer à son financement** (voir partie 9.1).



Mobilisation en amont de la réunion publique à Arles, le 02/06/25

4. LES IMPACTS DES DIFFÉRENTES SOLUTIONS, UNE DISCUSSION INACHEVÉE

> Je suis très inquiet quand je vous entends dire : *« La vitesse d'exécution et le coût pour réaliser cette ligne sont des facteurs majeurs. »* Je crois que vous ne réalisez pas l'impact sur des générations, les générations à venir, nos enfants.

Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25

> Avez-vous mesuré, chiffré l'impact sur les économies du territoire traversé en ligne aérienne, à la fois pour l'agriculture, à la fois pour le tourisme, et l'impact forcé sur tout ce qui est avifaune ?

Réunion publique à Arles, le 02/06/25

De nombreuses expressions dans le débat ont concerné les impacts des différentes solutions de raccordement électrique. Ainsi la ligne aérienne proposée par RTE a été fortement critiquée de ce point de vue, au cours des réunions de Beaucaire, consacrée aux enjeux du territoire concerné, puis à la réunion d'Arles, consacrée aux solutions alternatives. Enfin, la visite du 25 juin a permis de prendre la mesure de certains impacts potentiels des différentes solutions. Globalement, cependant, **le débat n'a pas permis l'objectivation de l'ensemble des impacts des différentes solutions proposées, et la controverse reste vive**.

Sur la biodiversité

> L'importance écologique mondiale de la Camargue justifie cette attention nationale et internationale.

Réunion publique à Arles, le 02/06/25

> L'implantation de pylônes sur ces tourbières est un non-sens du projet initial qui prétend permettre de décarboner le territoire industriel Fos-Berre-Provence.

Cahier d'acteur n°86, Centre ornithologique du Gard

À Arles, le 02/06/25, le co-président du conseil scientifique du parc régional de Camargue, a alerté : *« La ligne THT aérienne entraînerait une fragmentation paysagère et une artificialisation, l'impact sur l'avifaune serait critique. »* L'ensemble des acteurs de la protection de la biodiversité, notamment les gestionnaires des espaces protégés, redoutent les **impacts d'une ligne aérienne sur les oiseaux** : *« Un dernier focus sur la ligne THT qui est, elle aussi, très surprenante puisque Crau, Camargue, Alpilles, on appelle cela le "Triangle d'or de l'ornithologie", avec des espèces vraiment incroyables, très rares, que l'Europe entière vient voir ici. Mais nous allons mettre une ligne très haute tension en plein milieu. Je pense que vous savez tous qu'il y a énormément d'oiseaux qui meurent de collisions. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. Des acteurs de l'aménagement environnemental se veulent néanmoins rassurants : *« Nous continuerons à travailler en intelligence avec RTE, les écologues, les agriculteurs et les partenaires industriels, pour faire de ce chantier un exemple d'intégration environnementale et de respect de la biodiversité. »* Cahier d'acteur n°60, EDEA.

À titre d'exemple des impacts sur l'avifaune, une espèce d'oiseau est citée, qui circule tous les jours pour son alimentation entre la plaine sèche de la Crau et la zone humide des marais du Vigueirat : *« On citera l'exemple du Ganga cata, oiseau dont l'unique population française se reproduit en Crau : son habitat pourrait être lourdement impacté par des projets tels que la liaison Fos-Salon, et il pourrait subir une forte surmortalité par collision avec la ligne THT Fos-Jonquière qui doit être implantée en travers d'un de ses principaux axes de déplacement. »* Cahier d'acteur n°87, CEN PACA.

Au-delà des oiseaux, selon plusieurs acteurs de cette protection, **c'est l'ensemble de la politique publique de protection de la nature qui serait contredite par le projet de ligne aérienne**, : *« L'association La Camargue à l'Unesco vise à faire inscrire la Camargue, zone humide protégée remarquable et universellement reconnue entre le littoral industriel et le littoral touristique au patrimoine mondial de l'Unesco. Le passage d'une ligne aérienne mettrait un point final à cette démarche. »* Avis n°137. L'incompréhension est partagée par d'autres usagers de l'espace : *« Les propriétaires-adhérents ne comprennent pas pourquoi, une ligne de très haute tension, visible à des kilomètres dans ce pays de grands espaces bénéficiant jusqu'ici d'autant de protections, viendrait soudainement l'impacter, le banaliser et faire obstacle aux mouvements d'une avifaune exceptionnelle, mondialement reconnue. »* Cahier d'acteur n°65, Association syndicale constituée d'office de la Roubine de la Triquette.

Des questions sont soulevées sur l'impact des autres solutions, en particulier celui des solutions enterrées sur les sols.

Sur les paysages

Les impacts des solutions de raccordement, et plus particulièrement ceux liés au projet de THT aérienne, ont été **largement questionnés**. *« Ce qui m'a manqué énormément au milieu de toutes ces explications, certes passionnantes, mais très compliquées, c'est cet aspect qui concerne aussi notre droit à la beauté. Cette beauté, nous avons envie de la préserver, elle est essentielle, la beauté des paysages. »*

Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Le « fuseau de moindre impact » envisagé par RTE traverse le territoire de la réserve mondiale de biosphère de Camargue et le territoire du parc naturel régional de Camargue. Comme d'autres acteurs, la Maison de la transhumance s'en inquiète : *« Porteurs depuis l'époque romaine de la longue histoire de la fréquentation humaine du delta, ce paysage serait gravement et définitivement atteint par une ligne de très haute tension et des pylônes de plus de 50 m de haut, visibles sur des kilomètres à la ronde. N'y a-t-il vraiment pas d'autre solution ? »* Cahier d'acteur n°6, Association Maison de la transhumance.

Sur cette question, RTE a présenté dès la réunion de Beaucaire une **proposition de compensation globale par l'enterrement d'autres lignes du réseau** : *« L'aménagement du réseau qui va s'adapter et s'adosser à cette [ligne] va conduire RTE à déposer, d'ici 2035, trois fois plus de pylônes sur ces territoires-là que les pylônes que nous allons ajouter pour répondre à ce besoin. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. Cette proposition n'a eu que peu d'échos au cours du débat, et n'a pas été relevée. Concernant les impacts sur le paysage, les acteurs mobilisés pour préserver la Via Domitia romaine, sont intervenus dans le débat public en réclamant un enfouissement de la ligne à haute tension : *« La Via Domitia a assez souffert à Beaucaire et à Jonquières. Nous disons stop à d'autres dégradations visuelles. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25.

Sur les activités touristiques

> **Un chef d'entreprise qui dépend (...) de l'activité industrielle à Fos, est plus favorable qu'un chef d'entreprise qui a un hôtel aux Saintes-Maries-de-la-Mer.**
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25*

De nombreux acteurs économiques **craignent l'impact sur l'économie touristique** d'une THT aérienne : *« Une ligne électrique, parce qu'aérienne, pourrait impacter défavorablement ce tourisme de plus en plus haut de gamme et contracter le chiffre d'affaires de la filière tourisme, estimé aujourd'hui à environ 320 M€ par an à Arles et aux Saintes-Maries-de-la-Mer. »* Cahier d'acteur n°34, Parc naturel régional de Camargue.

RTE a une moindre estimation de ces impacts : *« Je dis qu'on a énormément de sites touristiques pour lesquels il y a des lignes à proximité. Après, il y a des impacts qui sont temporaires, quand on fait des travaux [...] et on indemnise intégralement ces impacts temporaires. Sur les impacts définitifs, c'est assez compliqué à mesurer. [parce que] les activités touristiques, elles sont dépendantes d'un certain nombre de facteurs [...] On a énormément de sites touristiques à proximité de lignes, et on n'observe pas de baisse de fréquentation. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Les agriculteurs qui ont pris la parole dans le débat ont contredit fortement ces affirmations, en indiquant la part importante du tourisme de réception dans leur activité et dans leurs revenus, et la sensibilité de ce tourisme à la qualité des paysages, par exemple lors de la visite du 25 juin. **Un chiffrage plus précis est attendu** : *« Nous demandons que de réelles études indépendantes soient menées pour évaluer l'impact sur le secteur touristique, à l'échelle des enjeux pour le territoire, sur les pertes de valeur d'activités, sur les pertes de valeurs patrimoniales. »* Cahier d'acteur n°133, Club des sites touristiques du Gard.

À nouveau, comme pour la biodiversité, c'est la question de la **cohérence entre les politiques publiques** développées sur ce territoire qui est questionnée, notamment par des élu·e·s en charge de ces politiques : *« Pourquoi nous semble-t-il dévastateur ? Parce que depuis près de 70 ans, l'État nous a demandé de bâtir un modèle économique fait sur le*



Rond-point de Fourques (30)

patrimoine, la nature, l'environnement, fait sur la culture, fait sur le tourisme. Nous avons plus de 5 millions de touristes qui se déplacent sur notre territoire. » Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

Sur les activités agricoles

> **Cette agriculture est une puissance économique dans les Bouches-du-Rhône. Ce n'est pas une activité locale, c'est une puissance économique.**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25, le préfet de région PACA*

> **C'est une solution enterrée [...] de Jonquières à Fos sur les bords du Rhône, puis sur des digues. Donc, c'est une solution qui est 100 % sur terrain public et 0 % sur terrain agricole.**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25, un représentant du Collectif THT 13/30*

> **C'est aux agriculteurs de dire ce qu'ils préfèrent, et leurs organisations se sont exprimées clairement.**
>
> *Avis n°137*

Agriculteurs et éleveurs ont multiplié leurs **craintes face au projet de THT aérienne** : « *Des questions sont soulevées sur l'impact potentiel des lignes THT sur la qualité et la quantité des productions végétales, ainsi que sur la possibilité pour certains agriculteurs de perdre des labels de qualité (ex : AOP Foin de Crau) si un pylône est implanté sur leur parcelle* », relaie dans son cahier d'acteur (n°90) la ville Saint-Martin-de-Crau. « *Le paysage, c'est un atout primordial pour un agriculteur qui veut vendre ses produits à un client local, à un touriste de passage ou à l'export [...] Nous connaissons bien l'impact de ces atteintes environnementales et nous savons que nous ne pouvons développer aucune activité, ni touristique, ni recevoir nos clients à proximité d'une ligne à très haute tension.* » Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. D'autres interventions ont précisé la nature des impacts sur les activités agricoles : « *Les lignes à haute tension traverseraient des terres productives à forte valeur agronomique. La mise en servitude de ces espaces entraîne une perte d'usage, de valeur et parfois d'exploitation. Cela contredit les politiques publiques de souveraineté alimentaire, de relocalisation agricole et de maintien des filières courtes.* » Cahier d'acteur n°84, Ligue de défense des Alpilles.

Les représentants du syndicalisme agricole, comme de nombreux agriculteurs individuels, se sont largement exprimés dans le débat pour **demander un enfouissement de la ligne**, conformément aux positions prises lors de la concertation préalable. RTE indique qu'il a pris en compte les impacts, en s'engageant avec les chambres d'agriculture dans un **dispositif de compensation** très complet et spécifique à ce projet : « *On a prévu aussi de mettre en place une compensation collective agricole. Mais surtout pour le territoire on a prévu un certain nombre de mesures de compensation qui vont bénéficier beaucoup aux acteurs du monde agricole.* » Ce dispositif doit être complété pour l'ensemble des propriétaires de terrain et de bâtiments, à travers un « *dispositif d'indemnisation exceptionnelle [...] mis en œuvre suite à la demande du préfet pendant la concertation préalable.* » Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

Mais avant la compensation, **c'est sur la mesure des impacts agricoles que les positions divergent**. RTE indique que les impacts sur l'activité agricole seraient beaucoup plus importants dans le cas d'une solution souterraine, puisqu'il constate que les surfaces artificialisées seraient nettement plus importantes, pour les tranchées et les postes électriques. Les porteurs de la solution alternative le long du Rhône et du canal d'Arles à Bouc, indiquent à l'inverse que leur projet n'artificialiserait aucune terre agricole.

Une évaluation contradictoire n'a pu avoir lieu sur cette question des impacts agricoles, mais pour autant, la discussion a permis de mieux révéler la réalité du monde agricole concerné : « *En tout cas, il y a une chose que j'ai comprise aujourd'hui, c'est que l'agriculture, ce n'est pas seulement une production sur une terre, mais c'est un système beaucoup plus important, beaucoup plus global*



Visite du Tonkin à Fos-sur-Mer, le 04/06/25

de valorisation, et sans doute est-ce un point qui doit faire partie des intérêts publics que je devrai combiner. » Réunion publique à Arles, le 02/06/25, le préfet de région PACA.

Sur la santé humaine et animale

La question de l'impact sur la santé humaine et animale des champs électromagnétiques générés par les lignes à très haute tension a été posée lors de différentes rencontres en lien avec le projet mais aussi lors des ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

RTE a été interpellé sur la sincérité et sur la rigueur de la **gestion de potentiels risques sanitaires ou des préjudices moraux** liés au projet : *« Est-ce raisonnable de minimiser les effets et les risques sanitaires ou les préjudices moraux ou visuels que la ligne créerait pour les riverains quand, dans d'autres pays d'Europe, ces risques sont pris très au sérieux et que les nouvelles lignes de 225 000 volts ne peuvent être créées qu'à une distance respectable d'établissements recevant du public sensible ? »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25.

Sur la santé humaine en particulier, les questions du public ont porté sur la **proximité de la ligne avec des établissements sensibles ou des habitations** : *« Est-ce que vous pouvez affirmer que la ligne haute tension en Camargue et en Crau ne causera aucun problème de santé aux habitants à proximité de la ligne ? À combien de mètres seront les pylônes implantés à Gageron par rapport à l'école de Gageron (Hameau situé en Camargue) ? »* Question n°61. RTE dans sa réponse s'est appuyé sur l'absence de preuve scientifique d'un quelconque effet rapporté dans les rapports institutionnels publiés.

Sur la **santé animale**, les questionnements se sont appuyés sur un arrêt de la Cour de Cassation à l'endroit de RTE relatif à l'impact de champs électromagnétiques sur l'élevage d'un agriculteur : *« Le 13 mars 2025, l'entreprise d'État RTE a été condamnée par la Cour de cassation à indemniser l'éleveur laitier Dominique Vauprès, après treize années de procès. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. RTE rapporte que plus de 70 % des 100 000 km de lignes sont sur des terres agricoles et que pour l'entreprise le dialogue avec la profession agricole est fondamental. RTE reconnaît que des animaux peuvent être gênés dans leur production laitière par des courants parasites. Il précise que 98 % des cas ont été résolus, sauf quelques très rares cas qui restent inexpliqués, comme la situation évoquée en réunion publique.

L'agence régionale de Santé PACA, interrogée sur les impacts sanitaires potentiels du tracé de moindre impact, a notifié dans une note publiée sur le site du débat (Avis de l'ARS PACA sur le projet de THT), les informations que devra fournir RTE, lorsque le tracé sera défini, l'avis des services de l'État ne pouvant être formulé avant. La DRAAF (Direction régionale de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt) a versé une fiche d'information sur l'impact des lignes à très haute tension sur les activités d'élevage. Ces éléments ont été ajoutés au débat sans clore la controverse.

5. QUELLES CONDITIONS POUR FORGER UNE SOLUTION ?

> Les risques de contentieux, sociaux, juridiques, sont donc extrêmement élevés, impactant durablement tout déploiement du projet.
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

> J'aimerais qu'on évite la catastrophe annoncée de la révolte.
>
> *Questionnaire n°97*

Un dialogue de sourds ?

> Je trouve qu'avec autant de gens qui ont passé autant d'énergie et autant d'intelligence, il manque du dialogue. Chacun est resté dans son récit.
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> On ne peut pas simplement nous marcher dessus. C'est tout ce qu'on demande : ne nous marchez pas dessus. Sinon, je pense que ça va mettre du temps, votre projet.
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25, le maire de Bellegarde*

> Depuis des mois, la manière d'agir du porteur de projet de ligne THT aérienne laisse un sentiment troublant. Comme si tout était déjà décidé. Comme si ce débat n'était qu'une formalité.
>
> *Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, la maire de Saint-Martin-de-Crau*

À l'issue du débat, beaucoup d'acteurs qui ont participé aux échanges sur les enjeux énergétiques et le projet de THT constatent que **les arguments ont bien été posés et développés, mais que les participant·e·s semblent ne pas s'écouter**. Tout au plus certains acteurs, aux positions a priori opposées, constatent qu'ils ont pu se rencontrer et s'écouter avec attention. Mais à la réunion de clôture du débat, le sentiment qui domine est celui d'un débat qui n'a pas fait bouger les positions, y compris pour les personnes qui jugent le projet prioritaire : *« Ligne 400 kV. Beaucoup de débats mais peu de dialogues constructifs pour faire avancer ce sujet primordial pour la région au sens large. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.



Visite du poste de Jonquière, le 25/06/25

Les acteurs qui militent pour une autre solution que la ligne aérienne constatent avec amertume que **RTE présente et maintient une solution inchangée**: *« Comment peut-on continuer à croire vos histoires ? Vous nous présentez la même chose depuis la consultation publique. Pour vous, rien n'a changé… »* Visite du poste RTE de Jonquières, le 25/06/25. Un internaute a le même sentiment, malgré la tierce expertise, et les nombreux échanges: *« RTE balaie les propositions de solutions alternatives très élaborées et réalistes d'un revers de main sans prendre la peine d'envisager un seul instant autre chose qu'un alignement de poteaux immenses et de câbles au milieu de zones protégées. »* Avis n°137.

Le sentiment que RTE poursuit son projet sans entendre les arguments qui sont exprimés, a culminé avant la réunion publique de Saint-Martin-de-Crau, suite aux visites de techniciens des bureaux d'études de RTE sur des terrains privés, dans le cadre de l'affinement du tracé de la ligne aérienne. RTE s'en est expliqué lors de la réunion, mais une élue locale regrette ces difficultés: *« Mesdames et Messieurs les porteurs de ce projet, vous êtes là, sur nos terres. Avant même la fin du débat, vous enjambez nos clôtures, vous sondez nos sols, vous carottez sans prévenir. C'est ce que ressentent ici les habitants que vous avez devant vous. Vous avancez comme si tout était déjà joué. Comme si leurs paroles, notre parole, comptaient pour si peu. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25, la maire de Saint-Martin-de-Crau.

C'est **un sentiment de n'être pas entendu**, donc pas considéré, qui a dominé une grande partie des prises de parole lors de la réunion publique à Arles, que résume un autre élu: *« Je ne m'attendais à rien ce soir, mais je suis quand même déçu. Je suis déçu parce qu'on est toujours dans les mêmes interrogations, on est toujours dans les mêmes travers, on oppose le territoire de Fos aux autres territoires du Pays d'Arles et du Pays de la Terre d'Argence. Mais il n'y a pas d'opposition. On veut juste être respecté. On ne veut juste pas que notre territoire soit balafré. On veut continuer de vivre normalement. Nous, on n'a rien contre Fos-Berre, et contre les élus. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25, le maire de Bellegarde.

Au cours de cette même réunion, la dernière du débat sur le sujet du raccordement électrique, l**es propos ont été particulièrement tranchés**, et certains ont indiqué leur intention de pas laisser le projet se faire, par tous les moyens: *« Aucun pylône ne verra le jour sur le fuseau qui est proposé à la voie aérienne, et nulle part sur le territoire. Nous acceptons tout autre projet, nous sommes prêts à travailler avec vous, consciencieusement sur tous les autres projets territoriaux, parce que la ligne va aussi engendrer d'autres projets, des industries, le contournement, mais ça fait partie de la globalité du territoire. On en est conscient, on doit évoluer, c'est normal, mais cette ligne aérienne ne verra jamais le jour. On ira jusqu'à la guerre. On ne souhaite pas ça, on veut rester en paix. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. D'autres prises de paroles se sont succédé

pour exprimer un refus catégorique du projet et promettre des difficultés majeures si la ligne aérienne est maintenue : *« [Si] vous persistez dans cet aveuglement, vous allez tout droit à la fabrique de l'impossible. Impossible, car les recours juridiques seront sans fin. Retard dans vos exécutions. La fuite des investisseurs devant l'instabilité, devant le chaos. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

De fortes attentes d'informations complémentaires

Dans cette situation apparemment très tendue et bloquée, le débat a été reconnu comme un espace d'écoute mutuelle. **Les apports de la tierce expertise ont été appréciés**, même si sa portée était essentiellement technique, et qu'elle ne couvrait pas ou peu les questions d'impact des solutions étudiées.

Les **débats sur les impacts ont fait ressortir des attentes d'informations et d'expertises complémentaires sur l'ensemble des solutions** : *« Nous demandons une étude de faisabilité des tracés non aériens (enfouissement, ensouillage maritime et/ou fluvial) »,* réclament ainsi dans leur Cahier d'acteur (n°94), France Nature environnement, la Société nationale de protection de la nature, la Tour du Valat, et le Réseau action climat. Il a été réclamé que les impacts des autres solutions que la THT aérienne soient expertisés, chiffrés, et comparés les uns aux autres : *« Il y a eu un expert qui a étudié la capacité d'électrifier Fos avec des alternatives à la place de la ligne aérienne 400 000 volts. [...] Je pense qu'il faudrait pousser encore plus sur cette expertise. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

Les deux champs qui semblent nécessiter ces approfondissements sont assez clairement identifiés à la suite du débat : il s'agit notamment des questions de **coûts des différentes solutions et des modalités de financement** d'une part, et les questions de **comparaisons de solutions à un niveau de détail suffisamment fin** pour que les impacts puissent être évalués avec précision : *« Oui, j'attends de l'écoute de la part des politiques et des entreprises. Une proposition de ligne enterrée est à étudier scrupuleusement. »* Question n°40. Par ailleurs, les territoires de l'Ouest et des Bouches-du-Rhône ont exprimé le souhait que leur économie soit mieux connue et décrite, et que les projets, quels qu'ils soient, considèrent la richesse produite par ce territoire à partir de ses qualités propres.

Des attentes de co-construction d'une solution

> **Alors oui, nous voulons débattre, mais nous voulons que ce débat soit sincère, que ce débat soit utile et qu'il serve non pas à valider ce qui est déjà décidé, mais à construire ce qui est encore possible.**
>
> *Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25*

> **Les agriculteurs, ils vivent de leurs terres et de ce qu'ils produisent, et nous, de notre force de travail dans les industries, donc on n'a pas à être opposés les uns, les autres. On voulait le dire.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25, un représentant de la CGT*

> **Moi, j'aimerais juste que l'État reprenne le dossier à la base, c'est-à-dire le développement des territoires, dans le respect des voisins, pas d'opposition, dans le respect des parties prenantes.**
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25*



Réserves d'hydrocarbure, à Lavéra

Enfin, dans cette situation pourtant tendue, tout au long du débat, **des propositions de collaboration et de travail collectif ont été faites, adressées le plus souvent aux représentants de l'État** : *« Nous ne nous opposons pas et nous voulons construire cette décarbonation avec les industriels, avec le préfet, avec les services de l'État, avec tous les élus. Nous voulons ce projet et cela nous prendra peut-être six mois ou un an de plus, mais peut-être que cela prendra moins, parce que nous serons tous d'accord. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, et aussi aux industriels : *« Moi, ce que j'aimerais ce soir, c'est que les acteurs industriels aient le cran de dire à haute voix – oui, on veut de l'énergie, on veut de l'électricité, on veut que, Monsieur le préfet et RTE, vous nous ameniez de l'électricité, mais n'allez pas foutre le bordel là-bas. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Plusieurs acteurs appellent ainsi à la **« co-construction » du projet et de la décision, avec l'ensemble des parties prenantes**.

D'autres acteurs, favorables à un raccordement électrique rapide, ont également **ouvert la porte à une co-construction** : *« Ce qui est important pour nous aujourd'hui, c'est que l'on puisse avoir la THT pour mener à bien tous les projets de réindustrialisation qui ont vu le jour, qui nous donnent un avenir plus serein. Maintenant, on l'entend, il faut qu'elle soit dans le respect de tous. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 12/06/25, un représentant syndical des dockers. Un porteur de projet regrette, pour sa part, que les études n'aient pas été plus globales : *« Il est important de souligner que la plupart des intervenants opposés à la solution retenue ne remettent pas en cause les projets industriels eux-mêmes, qu'ils soutiennent dans leur principe. Leur préoccupation porte d'abord sur l'intégration paysagère de la ligne et la prise en compte des impacts environnementaux. À ce titre, une étude plus globale – associant les dimensions écologiques, sociales et territoriales – aurait peut-être permis d'élargir le consensus et d'apaiser les tensions. »* Cahier d'acteur n°21, Gravithy.

Les acteurs qui ont fait des propositions de co-construction envisagent ces échanges dans des conditions d'écoute et de sincérité ; ils souhaitent **qu'un espace de confiance soit instauré** pour reprendre l'élaboration d'une décision, alors que les derniers mois ont plutôt construit une défiance entre les acteurs. Les conditions de cette confiance sont donc à définir.

Ils posent également un préalable qui consisterait à pouvoir **faire évoluer le cadre de réflexion qui a été posé initialement à RTE**. L'entreprise précise en effet qu'elle ne définit pas ce cadre : *« Nous, on se place dans un cadre, on apporte les éléments du débat, et après, ce n'est pas à RTE de décider de la solution in fine. Nous, on vous dit dans quel cadre de solutions on intervient, et quelles sont les [hypothèses], voilà. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25, un représentant de RTE. Des participant·e·s questionnent ce cadre, et sa rigidité : *« Est-ce que RTE est prêt à travailler sur d'autres solutions*



Intervention du préfet de région PACA Réunion publique à Arles, le 02/06/25

présentées par M. Petit ? Est-ce que RTE est capable de travailler sur un autre projet ? » Visite du poste Jonquières, le 25/06/25. Les propositions de M. Petit, les autres moyens de production pour satisfaire les besoins électriques, ou encore l'examen des impacts des solutions alternatives, sont autant de sujets qui pourraient être effectivement approfondis si le cadre initial était effectivement discuté, selon ces participant·e·s.

> **Les projets d'enfouissement hors emprises agricoles sont possibles avec une forte acceptabilité des citoyens et des organisations agricoles et écologiques.**
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25*

Enfin, ces propositions de dialogue et de co-construction sont formulées avec beaucoup d'espoir et d'optimisme : les participant·e·s indiquent que c'est la solution pour construire un projet effectivement accepté par le territoire, et dans un délai acceptable pour les industriels : *« Monsieur le préfet, nous avons l'intime conviction que vous pouvez redéfinir le cadre de travail de RTE, lui faire abandonner le tout aérien et l'emprise agricole, que vous pouvez nous faire tous travailler ensemble pour avancer vite et bien. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25.

En réponse à ces sollicitations, **le préfet de région a indiqué qu'il sera responsable de la décision et que celle-ci n'est pas encore prise** : *« Alors, non, la décision n'est pas prise. On en est loin, et très clairement, il devra être tenu compte de la tierce expertise, il devra être tenu compte de l'ensemble de ces débats. »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Cette position a été réitérée par l'État lors de la réunion de synthèse le 08/07/25.



5

VERS UN NOUVEL ÂGE DE L'INDUSTRIE DANS LES TERRITOIRES ?

1	Des territoires qui se définissent comme industriels	95
2	La fin des « sacrifices » en faveur de l'industrie ?	98
3	Considérer les différentes vocations des territoires	102
4	Des territoires soumis à des risques industriels et naturels cumulés	105
5	Une première analyse des effets cumulés à poursuivre	108

1. DES TERRITOIRES QUI SE DÉFINISSENT COMME INDUSTRIELS

> La vocation industrielle du territoire est déjà actée depuis longtemps.

Questionnaire n°68

> La vocation industrielle du territoire, vu le nombre d'installations classées [Seveso] haut que vous avez évoquées, elle n'est pas discutable.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Dans de nombreuses contributions, le **caractère industriel du territoire de Fos-Berre est présenté comme une évidence**. Un lycéen interroge le fait d'en débattre : *« C'est une question de logique, le territoire est toujours utilisé pour l'industrie, l'objectif des projets qu'on nous montre depuis un an, c'est de continuer l'industrie mais de manière décarbonée, je ne vois pas comment dans quelques années ou dans quelques décennies, on ne verrait pas tout ce qu'on voit ici. Je ne vois pas pourquoi vous nous faites débattre. »* Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25. Plusieurs arguments appuient cette évidence.

L'industrie : une activité vitale

En premier lieu, **la contribution de l'industrie à l'emploi et à l'économie des territoires** est mise en avant, cela en soulignant l'intérêt des nouveaux projets : *« Ce projet va donc favoriser la formation et l'emploi local, avec un transfert de compétences crucial pour la filière Industrielle. Ces chantiers d'envergure généreront des investissements massifs, favoriseront l'emploi qualifié et stimuleront l'économie régionale. Ils s'inscrivent dans une vision long terme, garantissant des retombées économiques durables pour les entreprises françaises et locales. »* Cahier d'acteur n°50, Foselev.

> Il y a vraiment besoin d'emplois ici !

Débat mobile à Manosque, le 26/04/25

> Le travail c'est important, ça crée de l'emploi. Si demain les usines ferment, c'est un problème pour les enfants.

Débat mobile à Manosque, le 26/04/25

Ces arguments sont portés pour la **zone de Fos-Berre, mais plus largement pour le territoire de la Métropole Aix-Marseille-Provence et pour les territoires liés auxquels la réindustrialisation bénéficierait**. *« Au-delà de l'activité directe générée [par les projets de réindustrialisation décarbonée de la zone Fos-Berre], c'est tout un écosystème économique qui en bénéficie : fournisseurs, sous-traitants, prestataires de services, logistique, commerce, hébergement, formation. En stimulant la création d'emplois pérennes et bien rémunérés, la réindustrialisation vient renforcer les équilibres sociaux et territoriaux à l'échelle de la métropole. »* Cahier d'acteur n°105, Aéroport Marseille Provence.

> L'industrie, ça nous a nourris et ça nous nourrira encore. [...] On en a besoin, vraiment. L'industrie, c'est notre gagne-pain. [...] Grâce à l'industrie, on a une maison, on a un travail, on a une famille etc.

Atelier, à Lavéra, Martigues, le 11/07/25



Plage du Cavaou à Fos-sur-Mer

> **Comment on a un avenir sur le territoire si on n'a pas d'industrie. C'est l'industrie qui nous fait avancer.**
>
> *Atelier IUT Chimie, Marseille, le 11/06/25*

L'industrie est présentée comme **une activité vitale pour l'économie des territoires** : *« L'industrie est porteuse d'avenir : elle embauche, elle paie mieux que d'autres secteurs, elle investit. Elle accueille les jeunes et les forme. Grâce à ces projets, nous pourrons aussi améliorer nos conditions de déplacement (stressantes, dangereuses et polluantes) et participer à la sauvegarde de nos communes : si l'industrie s'en va, nos villes mourront. »* Réponse n°68 au questionnaire. Elle représente également une source d'opportunités professionnelles et de bonne rémunération : *« Ici tu gagnes bien quand tu bosses dans l'industrie. »* Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 12/05/25 ; y compris en comparaison à d'autres activités : *« Les meilleures rémunérations sont les rémunérations de l'industrie. Donc on en veut des emplois industriels, des entreprises qui viennent s'installer sur notre territoire. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25, le maire de Martigues.

L'industrie : un héritage

L'évidence de l'industrie tient également à **son caractère hérité**. Plusieurs personnes font part d'un attachement à l'industrie lié à un héritage familial comme cette lycéenne : *« J'ai choisi une image de porte-conteneurs car [...] mes deux parents travaillent dans le portuaire donc je suis habituée à en parler. »* Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25.

Une fierté est exprimée vis-à-vis de cet héritage : *« Et il se trouve qu'il y a 60 ans, à l'époque gaullienne, quand on faisait de l'aménagement du territoire avec une grande planification, il y a un ingénieur qui a débarqué quelque part, chez vous, ici, et qui a dit "on va faire le plus grand port pétrolier de France". C'était même le troisième plus grand du monde, tel qu'il a été développé. Et puis, il y a 40 ans, il y a une deuxième révolution, celle de la chimie du pétrole. Et depuis, plus rien. Ça, ce sont les éléments de fierté de ce que nous sommes, le Grand Port Maritime de Marseille. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25, président du conseil de surveillance du GPMM. Une salariée en témoigne en réunion publique à Grans le 26/05/25 : *« En tant que salariée, je suis fière de ce que je fais, et c'est aussi parce que je suis maman et que j'ai envie qu'il y ait des emplois dans ma région. [...] je trouve que l'industrie apporte de la valeur ajoutée, ça apporte aussi de la technologie, ça apporte aussi de la souveraineté, donc, ça, pour moi, c'est très important. »* La renommée des activités est soulignée : *« J'ai pris l'image de l'hélicoptère, c'est un emblème ! Ici, il y a l'une des plus grandes pistes d'Europe. »* Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25.

Si un attachement à l'industrie est mis en avant par certaines contributions, d'autres pointes **une évolution de la relation des habitant·e·s à l'industrie** et un manque de lien avec les populations : *« [...] On a un vrai sujet sur ce territoire, et je crois que c'est le même de ce côté-ci de l'étang que de l'autre, c'est la place des industriels dans l'inconscient collectif et dans l'identité territoriale, et dans le cerveau de nos concitoyens. En fait, l'industrie sur notre territoire, elle a été vécue comme aménageur, comme faiseur d'aménagement, et puis aujourd'hui, elle est vécue principalement par les emplois qu'elle génère et*



Sur la route de Ponteau, sites industriels de Lavéra

les nuisances qu'elle occasionne. Mais il n'y a pas de lien charnel qui ait été développé entre les industriels de ce territoire et les populations sur place. Il y a une histoire liée aux volumes d'emplois que ces industriels dégageaient. Or, aujourd'hui, la part de ces emplois industriels dans l'emploi total a plutôt baissé par rapport à ce que c'était dans les années 1960 ou 1970, et donc cette appropriation, elle a faibli. » Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, le maire de Vitrolles.

L'identité industrielle de la zone Fos-Berre s'inscrit dans une longue histoire, présentée par l'historien René Borruey, lors de la réunion publique consacrée à la gouvernance, organisée à Vitrolles le 24 juin 2025. En prenant l'exemple de la gestion des activités portuaires, il est revenu sur les différentes étapes de l'évolution de l'installation humaine dans le territoire de Fos-Berre :

- le 1er âge : le « port archaïque », qui a duré 25 siècles, lorsque le port de Marseille se limitait à ce qu'on appelle aujourd'hui le « Vieux Port » ;
- le 2e âge : le « port Moderne », qui n'a duré qu'un siècle environ, et dont l'aménagement, fondé sur une intervention de l'État, s'étend sur la rade nord de Marseille ;
- le 3e âge : le « port contemporain » qui s'étend sur la zone industrialo portuaire de Fos, construit après la Deuxième Guerre mondiale par un État extrêmement dirigiste.

La conclusion de cet intervenant portait sur l**a nouvelle séquence du Port, un « 4e âge », qui serait à construire**.

Une nouvelle page de l'histoire de l'industrie dans les territoires

> Que ce soit Fos, que ce soit Marseille, que ce soit Manosque et sa région, on est là pour inventer l'industrie de demain.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

> Je pense qu'on ne peut pas penser à l'avenir sans industrie. Soit on se développe, soit on régresse. Il faut aussi que les industries existantes se renouvellent.

Atelier IUT Chimie, Marseille, le 11/06/25

Si l'avenir est vu comme industriel, pour de nombreuses personnes, il passe par une nécessaire transformation. Une telle perspective a été portée comme **un « nouvel âge de l'industrie » à construire**. Les élu·e·s de Fos ou des territoires liés mettent en avant cette perspective : *« La décarbonation est le signal effectivement d'un énorme changement sur cette zone, quelque chose de très attendu, depuis longtemps. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25, le maire de Fos-sur-Mer. L'engagement des acteurs dans la construction de ce nouvel âge est souligné : *« L'État est engagé et s'est engagé autour du développement, et aujourd'hui tous les acteurs économiques de la région ont un rôle à mon avis très important, non plus de vivre cette histoire de développement de la zone, mais d'écrire cette nouvelle ère, ce nouvel âge, ce quatrième âge, en donnant les moyens aux industriels qui vont investir des milliards dans les mois, années à venir. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.



Réunion publique intermédiaire à Grans, le 26/05/25

Ce **« 4e âge de l'industrie »** serait porté par les ambitions nationales et européennes de décarbonation et de réindustrialisation et, **localement, facilité par le potentiel offert par les territoires**. Déjà industrialisée, la zone de Fos-Berre offrirait un foncier à proximité d'autres industries, du port et des grands axes internationaux : *« Cette réserve foncière, bien que sous tension face à la multiplication des projets, reste un atout décisif pour les industriels à la recherche de surfaces importantes et immédiatement mobilisables. Un accès direct au port de Fos, proximité des grands axes européens pour le transport de marchandises est aussi un critère fondamental. »* Cahier d'acteur n°108, Agir pour la Crau. Et pour certains, ce nouvel âge industriel concourrait à **(re)donner du prestige à ce territoire** dont la perspective de développement était au plus bas durant la décennie passée.

2 LA FIN DES « SACRIFICES » EN FAVEUR DE L'INDUSTRIE ?

> Depuis des décennies, la population de ce territoire est sacrifiée sur l'autel de ce que vous appelez la vocation industrielle.

Réunion publique à Miramas, le 10/06/25

> Encore des projets industriels ? On n'a plus de limites ici ! Qu'on arrête !

Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25

> Décarboner, oui, mais pas saccager. Parce qu'on aura tout perdu.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Si une fierté et un attachement sont exprimés vis-à-vis de l'industrie, il est également souligné que l'histoire commune n'est pas allée sans sacrifices du territoire pour l'activité industrielle, par le passé et aujourd'hui encore. Il serait demandé à nouveau aux territoires de **faire des sacrifices pour des intérêts nationaux et mondiaux** rappelés par l'État durant le débat : *« C'est la nécessité de décarboner l'économie française, qui est un impératif majeur au plan national et dans notre région, notamment sur cette partie stratégique du territoire qui est le secteur de Fos. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, le préfet de Région PACA.

Des activités industrielles subies

> Le territoire a toujours servi à l'industrie donc l'industrie se sert du territoire, ça ne va jamais changer.

Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25

La relation à l'industrie est marquée par une ambivalence ou un fatalisme, en particulier chez les nouvelles générations ou les personnes nouvelles venues sur les territoires : *« En vrai c'est abusé : nous on se tape les usines, la pollution tout ça, y'a je sais pas combien de gens qui ont le cancer et y'a pas de contrepartie. C'est pas comme si on avait des super lycées, des super cinémas, des super plages bien propres et bien stylées. Y'a rien ! »* Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25.

> Depuis 1970, ce territoire a été sacrifié au plan de la santé publique, de son littoral, des activités liées au tourisme, à la pêche au profit des industries fossiles.

Questionnaire n°66

> Moi, je suis né à Fos-sur-Mer, un pied en Camargue et un pied en Crau. Et j'avais 11 ans quand tout a été détruit.

Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25

Des personnes expriment être **obligés de subir les impacts négatifs de l'industrie** : *« Les particules on les voit sur les capots de voiture, on en a sous les pieds quand on est pieds nus et tout ça on le respire. Alors on nous dit de déménager mais nous on veut pas déménager. »* Atelier, Maison de quartier de Lavéra, Martigues, le 11/07/25. D'autres soulignent leur incapacité face aux nuisances. Les décisions prises par le passé rendraient difficile la capacité à changer la destinée du territoire : *« Notre population est sacrifiée, le territoire est sacrifié aussi. Nous sommes une génération qui n'a aucun pouvoir : il n'y a même plus de culture provençale donc plus de patrimoine à défendre. Le territoire ne nous appartient plus, l'industrie en a fait son fief et ce depuis longtemps. Comment revenir sur une décision prise il y a plus de 60 ans ? »* Débat mobile à Sausset-les-Pins, le 03/07/25. Des personnes soulignent que les impacts négatifs sur leur qualité de vie s'accroissent : *« Les cheminées : c'est ce que je vis au quotidien, il y a de la pollution sonore, visuelle. Il n'y avait pas ce bruit-là avant. Là c'est en continu, c'est insupportable, j'en ai parlé plusieurs fois en réunions à la mairie. On nous dit que ça a toujours été comme ça mais non, ce n'est pas vrai. Il n'y avait pas autant de bruit avant. »* Atelier, Maison de quartier de Lavéra, Martigues, le 11/07/25. D'autres expriment une accoutumance : *« Sur la route, quand j'étais petite, j'ai toujours vu des cheminées… j'ai des images de feu dans le ciel. Je me suis toujours dit que c'était un problème, et à force de les voir, que c'était normal. »* Atelier à la Cité des transitions, Marseille, le 02/07/25.

Les expressions des impacts subis ont été nombreuses concernant les communes autour du golfe de Fos où sont concentrées les activités. Cependant, elles ont également concerné **tous les territoires liés dans la zone Fos-Berre**



Atelier au lycée Latécoère à Istres, le 05/06/25



Réseaux électriques et conduites de gaz, Pipelines et lignes haute tension, Chemin du Château Perrin, Martigues

et sur le périmètre du débat. Par exemple : *« L'étang de Berre et les communes autour pourraient être des stations balnéaires - vous connaissez l'étang ? c'est splendide ! – mais la priorité nationale veut que ce soit des parkings à usines. On fait avec ce qui nous est proposé : c'est dommage mais c'est comme ça. »* Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25.

Les préoccupations du public ont été nombreuses concernant **l'impact des projets sur l'environnement de vie**. *« Il est grand temps de changer pour un nouveau projet de territoire. Il est à construire avec des objectifs de mieux vivre : renaturaliser les zones sacrifiées au pétrole, retrouver un littoral de beaux paysages, d'eau de mer moins polluée et d'air sain à respirer. »* Questionnaire n°66.

Des conditions à un avenir industriel

Des **attachements forts à l'environnement local et à sa préservation** ont été exprimés : *« Il y a un environnement à préserver à Fos : les étangs, les chenals, la partie est.[...] Je suis pour les emplois, je ne suis pas contre les usines, mais qu'on nous conserve une vraie nature ! »* Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25. Cet attachement est en particulier exprimé à propos des étangs. Leur préservation motive des oppositions au développement de l'industrie : *« L'étang de Berre devrait retrouver son état initial d'il y a 100 ans où une très riche diversité marine existait. Cela implique de diminuer progressivement les implantations industrielles qui l'entourent et le polluent. »* Questionnaire n°78, ou à des projets qui les impacteraient : *« On a besoin de toute cette industrie mais surtout ne pas toucher aux deux étangs de Lavalduc et l'Engrenier. »* Débat Mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25.

> **On a plein d'endroits naturels trop beaux et d'activités dans la nature pour se ressourcer et ça serait bien de préserver ces endroits-là.**
>
> *Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25*

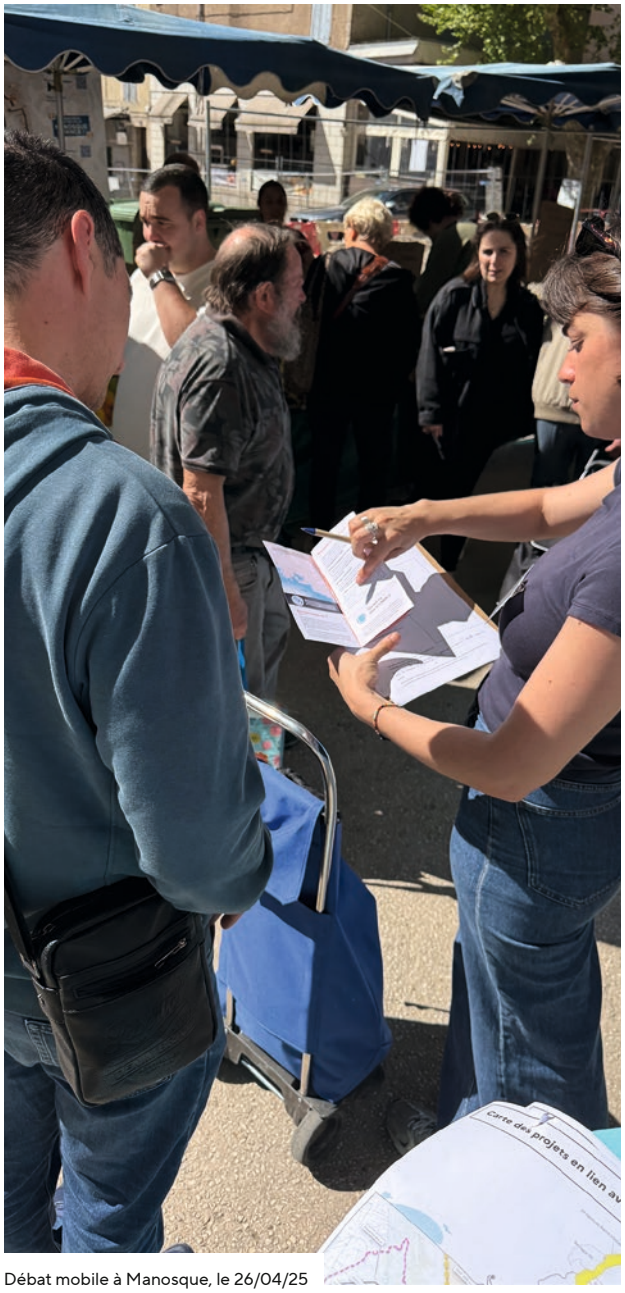
> **À souligner que dans les équipes qui porteront ces projets et industriels présents, il y a aussi des gens attachés à leur territoire, à nos traditions et nos valeurs. Cela nous oblige.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Des attachements au **patrimoine et à la culture des territoires** ont également été manifestés. Leur caractère essentiel a été souligné : *« Cette image, on dirait une fête de village, ça fait penser aux traditions car avec la modernité, la technologie, on a tendance à l'oublier, à oublier certaines choses qui sont essentielles pour le pays et les individus (la tradition, la culture, le patrimoine). »* Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25. Parmi le patrimoine historique, le caractère *« empreint de romanité »* (avis n°8) du territoire du Gard a été mis en avant avec la demande de préserver la Via Domitia et ses paysages.

Des questions sont soulevées sur les **contraintes introduites par les servitudes industrielles des nouveaux projets** au regard des contraintes déjà existantes sur le foncier disponible et les ambitions d'aménagement : *« La commune de Fos est déjà très contrainte par les activités industrielles existantes y compris les pipelines ; quelles nouvelles contraintes va-t-il y avoir avec les nouveaux projets ? »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

> **Il ne peut y avoir de développement industriel réussi sans amélioration concrète des conditions de vie des citoyens.**
>
> *Cahier d'acteur n°59, ONET*

Plus généralement, il s'agit **que les projets ne se fassent pas au détriment de la qualité de vie** sur les territoires, c'est-à-dire que des conditions soient imposées. Les projets devraient être modifiés ou accompagnés d'une préservation de l'environnement et d'une amélioration des infrastructures, des équipements et services publics. La perspective de nouveaux sacrifices **conduit des personnes à rejeter tout nouveau projet, le territoire étant déjà saturé** : *« Notre territoire est déjà saturé : routes parcourues par des milliers de camions, risques énormes d'accidents de la route, d'accidents industriels, pollution chimique, visuelle, etc.. Nous voulons un territoire sain pour nos enfants et nous-mêmes. Stop à tout projet supplémentaire. »* Questionnaire n°16. Pour d'autres, les sacrifices demandés sont trop importants. Le débat a fortement mobilisé des personnes des territoires concernés par les projets, qui exprimaient le sentiment que les projets leur passaient dessus sans les voir.



Débat mobile à Manosque, le 26/04/25

Le « 4e âge » : un nouveau rapport des industries aux territoires

Des appels sont lancés en faveur d'une ***« responsabilité territoriale des entreprises »*** qui dépasserait la seule logique économique pour intégrer pleinement les enjeux sociaux, environnementaux et démocratiques. Atelier à la Cité des Transitions, Marseille, le 02/07/25.

Des contributions appellent à un nouveau rapport des industries au territoire dans ce « 4e âge » qui passerait par la **reconstruction d'un « lien charnel » :** *« Pour que l'enjeu industriel soit connu, perçu, partagé par la population, il y a un vrai besoin d'implication sociale, environnementale des entreprises du territoire sur le territoire. Alors, ça peut paraître un peu anecdotique quand on parle de mécénat ou de sponsoring, ce n'est pas tellement la question de venir alimenter les budgets communaux ou des projets publics [...] les entreprises, [...] n'ont rien à vendre aux habitants de ce territoire, parce que ce n'est pas leur métier, mais [... elles] ont un lien charnel à construire avec eux à travers ce qui compte pour eux Je pense que là-dessus, il y a une piste de réflexion, à poursuivre, à approfondir, mais de faire exister ces entreprises autrement que par leur cœur d'activité et par les sites qu'elles occupent dans l'intelligence collective et dans l'identité collective, serait particulièrement utile pour envisager des développements sereins dans l'avenir. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, le maire de Vitrolles.

Les contributions promeuvent des **modèles industriels alternatifs qui porteraient un rapport différent aux territoires**, par exemple la perma-industrie : *« Y'a une myriade de start-up, d'entrepreneurs qui travaillent pour faire vivre un nouveau modèle industriel qu'on appelle perma-industriel et qui se base sur cinq principes, dont la compréhension qu'on est dans un monde post-croissance, le développement d'innovations adaptées, l'économie de la durabilité. [...] Ce modèle industriel alternatif existe, il est beaucoup plus intensif en emplois qu'en capital et il est plus distribué sur le territoire. Il peut coexister avec l'industrie lourde. Il est low-tech, c'est des structures de 10 à une centaine de personnes. »* Atelier à la Cité des transitions, Marseille, le 02/07/25.

Des initiatives **d'écologie industrielle territoriale**, sont mises en avant par l'État comme réponse en cours à l'enjeu : *« Aujourd'hui, il y a des initiatives qu'on mène sur le territoire, notamment avec PIICTO, d'**écologie industrielle territoriale** [...] : comment on fait des territoires qui sont plus résilients, plus robustes, qui intègrent davantage de circularité au sein de leurs territoires ? »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. Un représentant de PIICTO précise lors de cette même réunion : *« notre objectif est de mettre en place progressivement une notion de **symbiose territoriale**. [...] Alors, les acteurs*

majoritairement industriels, bien évidemment, et pour autant on peut aussi avoir des synergies qui s'opèrent entre des acteurs du monde urbain ou agricole et nos actifs industriels au niveau du territoire. »

Des enjeux de justice territoriale

> **Il y a un sentiment de saturation : pourquoi concentrer toujours les industries au même endroit ? sacrifier les mêmes populations ?**
>
> *Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25*

> **Nous avons la désagréable impression que ce sont les territoires de Crau, de Camargue et de Terre d'Argence qui doivent s'adapter aux industries et aux infrastructures réseaux, alors que ça devrait être l'inverse.**
>
> *Cahier d'acteur n°66, NACICCA*

Des questions et des oppositions sont soulevées **en termes de justice territoriale, en considérant que, avec la feuille de route actuelle, des territoires se sacrifieraient pour d'autres**. Les oppositions ont été particulièrement vives dans le Gard mais les questions sont également soulevées dans les Alpes de Haute Provence. Ces enjeux ont été reconnus dans le débat : *« [...] Ce n'est pas complètement anodin pour les acteurs du territoire qui subissent ces impacts. Mais c'est un sacrifice, j'utilise le terme, qu'ils acceptent, parce qu'à toutes les autres échelles dont on a parlé, c'est sans doute un choix optimal. À toutes les échelles, y compris les territoires adjacents, encore plus la grande région qui bénéficie de tout ça, et peut-être à l'échelle du pays et du continent. »* Réunion publique à Istres, le 15/05/25, représentant du GPMM.

La justice territoriale se joue à plusieurs échelles. Non seulement les territoires locaux feraient des sacrifices pour le national, mais également les territoires voisins entre eux. *« Il me semble absolument nécessaire de poser cette question de l'électrification dans le cadre plus large de la justice et de la justice territoriale et intergénérationnelle. [...] On a parlé de la question nucléaire, aujourd'hui, les territoires qui sont impactés, que ce soit par la production – les nouveaux EPR – ou par le stockage et l'enfouissement – on peut penser à Bure –, sont des territoires sacrifiés avec des travailleurs sacrifiés, avec des communautés entières qui sont sacrifiées. Faire reposer notre développement sur ce sacrifice, c'est quelque chose qui n'est pas responsable, qui est injuste, et c'est pire encore en ce qui concerne les générations futures. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25.

Des **attentions et des demandes ont été exprimées pour qu'aucun territoire ne se sacrifie aux autres ou ne soit privilégié**. *« Nous ne sommes pas contre l'emploi à Fos, au contraire, cela va bénéficier à tout le monde. On dit que l'on ne peut pas sacrifier 80 % de notre emploi à nous. [...] Demain, la région, l'État sont prêts à modifier le SRADDET, sont prêts à dire : "OK, la Camargue, la réserve des Coussouls, pas de problème, allez-y, implantez des entreprises, créez de l'emploi". Pourquoi l'emploi est-il la priorité à Fos et que nous, sur nos territoires, on nous dit depuis 60 ans que l'emploi n'est pas la priorité, mais la priorité est de préserver nos espaces naturels ? »* Réunion publique à Arles, le 02/06/25. Différents critères peuvent être utilisés pour cela : *« L'intégration de critères de justice territoriale dans les décisions, afin d'assurer une répartition équilibrée des contraintes à l'échelle régionale ; Une mise en balance juste entre les intérêts régionaux et ceux des territoires traversés, en évitant de sacrifier les zones rurales au profit d'autres bassins plus peuplés. »* Cahier d'acteur n°135, FDSEA du Gard.



Paysage entre Manosque et Volx, près du site envisagé pour le projet Hygreen

Le **lien entre les territoires est réaffirmé avec l'enjeu que chacun prenne sa part** : *« Ne vous trompez pas de débat. Nous ne sommes pas les souillons de la terre, à Fos. Nous ne sommes pas ceux qui doivent "crever" parce que, effectivement, nous produisons pour tout le monde. Non ! Tout le monde doit prendre sa part, quoi qu'il arrive, dans la décarbonation. Quelqu'un l'a dit ici : "Des cancers, à Fos, il y en a." Mais ne rêvez pas, les amis, en arrivant ici, j'ai senti des odeurs, mais je les sens à Fos aussi, quand il y a un petit mistral. Et ne croyez pas donc que ce qui se passe à Fos n'arrive pas jusqu'ici. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25, le maire de Fos-sur-Mer.

Des informations sont attendues sur ce sujet : *« Où est-ce que nous pourrions trouver l'information sur l'ensemble des projets qui sont envisagés au niveau national pour mieux se convaincre de l'acceptabilité de les recevoir ici et que les sacrifices qui vont encore nous être demandés sont justement acceptables ? Et il faudrait peut-être avoir cette dimension un peu plus large, encore plus globale, sur l'objectif qui est recherché à travers la décarbonation, et s'assurer que ce n'est pas encore uniquement à ce territoire qu'on demande de faire des efforts. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.

3. CONSIDÉRER LES DIFFÉRENTES VOCATIONS DES TERRITOIRES

> L'ouverture dans ce débat permet d'appréhender mieux ce qu'est le territoire dans toutes ses vocations, ce qu'est l'industrie dans toutes ses complexités.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

> Ce territoire a une vocation de tourisme patrimonial mêlé [...] à de l'agrotourisme.

Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25

> La vocation de ce territoire, qui a déjà beaucoup donné à l'industrie, doit être désormais humaniste et écologique.

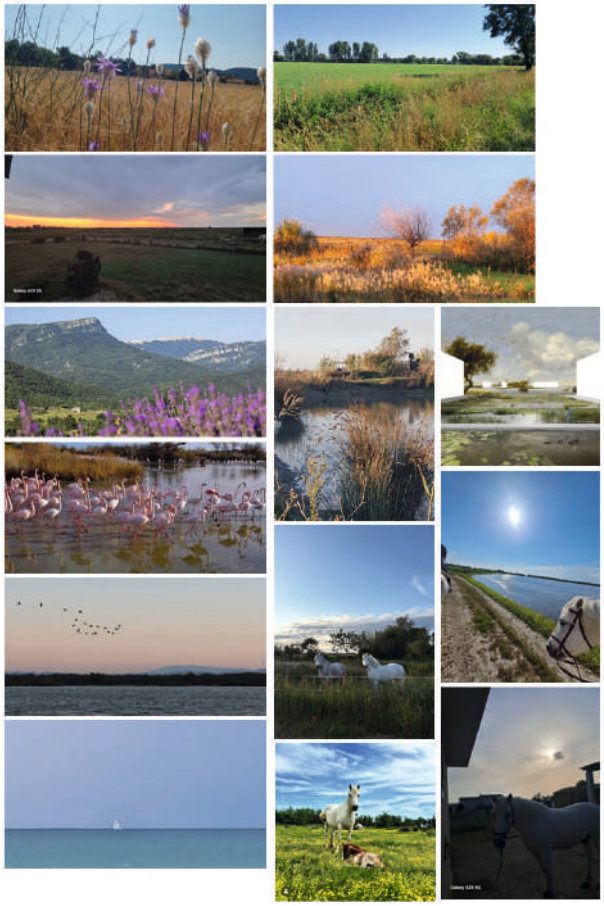
Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Si une vocation industrielle a été reconnue par une majorité du public, **le débat a mis en visibilité d'autres vocations des territoires et la demande qu'elles soient prises en compte**. Des vocations « agricole », « touristique », « culturelle », « patrimoniale », « écologiste » ou encore « humaniste » ont été défendues.

De nombreuses contributions ont porté sur la défense de **vocations agricoles** pour les territoires liés mais également dans la zone de Fos-Berre. *« La zone de l'est du Gard et de l'ouest des Bouches-du-Rhône est quand même la zone qui fournit l'agriculture et qui fournit l'alimentation à la zone de Marseille-Aix et à d'autres zones en France et en Europe, donc cet enjeu est important aussi. »* Réunion publique à Port-Saint-Louis, le 06/05/25. La photo d'un mouton est présente dans la vision de l'avenir du territoire dans la moitié des ateliers de photolangage : *« La Crau, c'est sacré pour moi [...] il est important de préserver les prés, et de garder un territoire accueillant pour les moutons. »* Atelier avec Mon moral en couleurs, Istres, le 10/07/25. « L'artisanat » a également été cité comme « côté caché de l'industrie », en parlant par exemple des métiers de la pêche lors de l'atelier au lycée Lurçat.

Des **vocations touristiques** ont été mises en avant avec des projets alternatifs : *« Pour le futur... Et si on enlevait les industries pour faire une station balnéaire et développer le tourisme ? »* Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25. Le poids économique du tourisme et en termes d'emplois est souligné : *« Les activités touristiques de la région sont majeures et doivent passer en premier plan. Avec 4,7 millions de visiteurs la Camargue dispose d'une économie pérenne qui ne peut être détruite pour des projets industriels. »* Questionnaire n°25. *« Cette zone, la Camargue, la Crau, les Alpilles, c'est aussi une zone touristique importante qui crée aussi de très nombreux emplois. »* Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25.





Photos qui évoquent l'avenir que vous souhaitez pour votre territoire en 2040 (transmises en réponse au questionnaire)



Manade Carreton à Port Saint-Louis-du-Rhône

Complémentarité des vocations et place des différentes activités à l'avenir

> NON, notre territoire n'a pas et n'aura jamais, qu'une vocation industrielle.
>
> *Avis n°62*

> Il n'y a pas qu'une vocation industrielle à Marseille-Fos, et le territoire arrière, l'hinterland, a aussi d'autres vocations dont il faut tenir compte.
>
> *Réunion publique à Istres, le 15/05/25*

> Ces impacts (du projet de ligne THT) soulignent le besoin d'un projet territorial de grande ampleur, un projet concerté, pour penser la diversité des vocations des zones concernées, en Camargue et bien au-delà.
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

Des contributions mettent en visibilité que **les territoires impliqués doivent pouvoir avoir des vocations différentes** *« La vocation industrielle spécifique de la ZIP de Fos et de Lavéra ne peut pas être étendue au territoire Fos-Berre. »* Avis n°42. Et, elles insistent sur le fait qu'**un même territoire n'a pas une vocation unique :** *« La vocation de notre territoire n'est pas unique, on y trouve une vocation agricole orientée largement sur la culture des olives, de la vigne, des foins, etc. Mais aussi ici et là des vocations de tourisme, de protection de la biodiversité comme la Camargue, les garrigues, les étangs, l'élevage de taureaux et des équidés. »* Avis n°62. Les vocations touristiques et agricoles ont souvent été présentées de manière conjointe.

> L'agritourisme est un des avenirs de l'agriculture.
>
> *Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25*

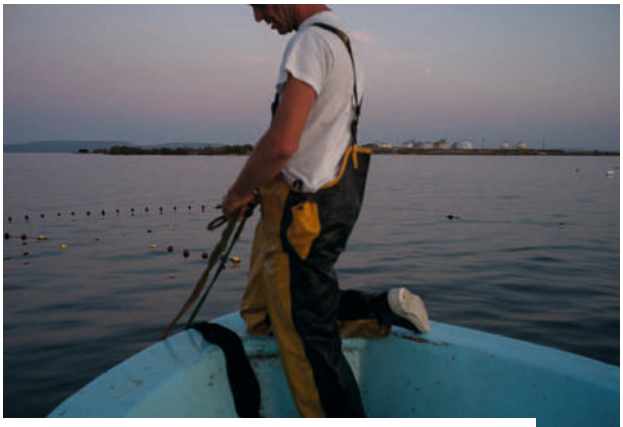
La **complémentarité des activités** est soulignée : *« Il est essentiel de repenser notre développement territorial non pas comme une juxtaposition d'activités différentes, mais comme une dynamique de complémentarité entre les différentes vocations d'un territoire : industrielle, agricole, touristique, culturelle et environnementale. Cette diversité sur un même territoire n'est pas un frein, mais un véritable levier de développement durable. »* Cahier d'acteur n°90, Saint-Martin-de-Crau. *« L'avenir industriel est prometteur, mais il ne doit toutefois pas être fait au détriment des autres activités qui se sont développées, notamment suite à la baisse de production industrielle ces dernières décennies. »* Questionnaire n°27. **Une meilleure cohabitation de l'industrie avec d'autres activités économiques est attendue**.

L'État a précisé dans sa réponse à la question n°69 sur la plateforme que *« chacune de ces activités fait l'objet de politiques publiques de soutien (plan Destination France pour le tourisme, Politique Agricole Commune et volet "Investir dans une alimentation saine, durable et traçable" du plan France 2030 pour l'agriculture, Stratégie Bien Vieillir pour les politiques de développement des capacités d'accueil des personnes âgées) ».*

La place à donner aux différentes activités à l'avenir a été discutée. **Des contributions écartent de donner une priorité à l'industrie**. La vocation industrielle devrait avoir *« une place parmi d'autres mais en aucun cas une priorité qui détruirait l'agriculture, le tourisme, la biodiversité et le rayonnement international de la région, de sa beauté et de son art de vivre que le monde entier nous envie ! »* Questionnaire n°94.

Une évaluation de scénarios alternatifs qui laisseraient plus de place aux autres vocations est attendue. De nombreuses questions ont en particulier été soulevées sur des scénarios différents vis-à-vis des activités agricoles et touristiques : *« Je voulais savoir qui va verser au débat le nombre d'emplois éventuellement créés par une orientation de ce territoire vers moins d'industrie et plus, comme ça a été dit, d'agriculture, de tourisme, d'agriculturo-tourisme et un peu moins de militaro-industriel ? »* Réunion publique à Grans, le 16/05/25.

Le **zonage des activités qui avaient été institué suite à la mission Racine** (mission interministérielle d'aménagement touristique du littoral du Languedoc-Roussillon menée de 1963 à 1983) est rappelé et réinterrogé (voir également 8.5) : *« La vocation du territoire est multiple et non exclusivement Industrielle. [...] fruit d'un travail assidu depuis la mission Racine établissant des composantes industrielles (Fos) touristiques (La Grande Motte) et Nature (Le Pays d'Arles).*



La pointe de Berre depuis la barque d'un pêcheur qui lève ses filets

Vocation TOURISTIQUE et AGRI TOURISTIQUE liées A LA BEAUTÉ SAUVAGE DES PAYSAGES et SA BIOVIVERSITÉ EXCEPTIONNELLE, encadrée par des Parcs et Réserves naturelles avec leurs chartes respectives, des labels de protection nationaux et internationaux. Il a donc été possible de faire cohabiter NATURE ET INDUSTRIE. » Cahier d'acteur n°134, Collectif Riverains Arles Plaine de la Crau (13).

Des contributions plaident pour une **intégration des activités plutôt que des « clusters industriels »** : *« J'ai l'impression qu'aujourd'hui, la logique d'aménagement est portée par des acteurs, que ce soient les représentants de l'État ou les grands opérateurs, qui reproduisent cette logique de gros clusters industriels, auxquels le reste de l'économie, que ce soit l'agriculture ou que ce soit le tertiaire, etc. s'adaptent, au lieu de le penser de façon beaucoup plus intégrée. Et je pense que c'est une des clés pour avancer par rapport aux tensions et aux contradictions que l'on ressent aujourd'hui. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25.



Plage du Cavaou à Fos-sur-Mer

4. DES TERRITOIRES SOUMIS À DES RISQUES INDUSTRIELS ET NATURELS CUMULÉS

Quels risques industriels induits par les nouveaux projets ? Quel traitement ?

> Les usines, c'est le danger, ça me fait peur.
>
> *Atelier à Châteauneuf-les-Martigues, CMJ, le 11/06/25*

> Les explosions, on en a eu trois récemment. ça fait peur. Et, lors de la dernière explosion, on n'a eu aucune information pendant toute la journée.
>
> *Débat mobile à Berre-l'Étang*

Les projets industriels et leur insertion dans les territoires ont été questionnés du point de vue des risques technologiques. Des interrogations ont porté sur les **nouveaux risques induits par les projets industriels et au cumul des risques** à venir : *« Comment les effets cumulés relevant vraisemblablement de réglementations différentes seront-ils pris en compte ? Et la vulnérabilité de ses usagers sera-t-elle mesurée ? Par ailleurs, l'arrivée de nouvelles activités ne risque-t-elle pas de modifier la caractérisation du risque ? »* Webinaire Risques naturels et technologiques, le 04/06/25. *« Quelle articulation entre les nouveaux risques et les anciens ? Les plans d'exposition aux risques sont-ils toujours pertinents ? Si les nouveaux risques ne font pas l'objet d'un PPRT, comment va-t-on être protégé ? »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

Lors du Webinaire dédié aux *« Risques naturels et technologiques »*, le 04/06/25 et lors de la réunion publique le 18/06/25, les services de l'État ont précisé les **modalités d'instruction administrative des risques technologiques**. L'instruction se fait par une **étude de danger pour chaque projet**, avec une prise en compte des effets dominos imposée par la directive Seveso. Les actes de malveillance (attaque terroriste, etc.) sont des *« évènements initiateurs de scénarios dans les études de dangers »* (réponse de l'État à la question n°165). *« L'idée est de bien réduire le plus possible le risque à la source lors de la conception du projet, et lors de la définition dans l'étude de danger de l'ensemble des phénomènes dangereux et des barrières associées pour que le site industriel soit compatible avec l'environnement dans lequel il s'inscrit. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25. La DREAL accompagne les porteurs de projets *« en pré-instruisant, en faisant ce qu'on appelle des phases amont le plus tôt possible »*. Réunion publique Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

Des précisions sont également apportées sur les **contraintes sur l'urbanisation via les Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) existants** qui contraignent également l'installation des projets : *« Une fois que nous avons réduit à la source, la deuxième étape est la maîtrise de l'urbanisation. Aujourd'hui, un certain nombre de plans de prévention des risques technologiques existent : 10 sur la zone de Fos et de l'étang de Berre. Ce sont des restrictions d'utilisation du foncier autour des sites avec des couleurs et des lettres qui donnent lieu, selon le règlement du PPRT, à des usages compatibles avec l'existence du risque, toujours via cette matrice gravité/probabilité. L'idée aujourd'hui, pour les nouveaux sites qui vont s'installer sur cette zone, est d'être compatible avec les PPRT, parce que nous ne souhaitons pas les modifier. Ils sont déjà suffisamment contraignants pour la zone. »* Webinaire Risques naturels et technologiques, le 04/06/25.

Insuffisance de l'analyse et de la prise en compte des effets cumulés des projets ?

> Sur des zones où les industries sont et seront concentrées, il faudra une synergie entre les industriels pour la gestion des risques.
>
> *Débat autoporté, Copil du SPPPI, Port-de-Bouc, le 01/07/25*

> [...] qu'un seuil maximum de sites Seveso sur ce territoire soit fixé aussi bas que possible et communiqué publiquement.
>
> *Cahier d'acteur n°68, Cistude*

> Pour les activités industrielles futures j'ai peur d'une mauvaise évaluation des risques j'ai même peur de risque de guerre.
>
> *Débat mobile Berre-l'Étang, le 19/06/25*

L'information fournie sur les effets cumulés sur les risques industriels et les réponses fournies ont été jugées insuffisantes pour une partie du public : *« Il nous semble que le cumul de sites Seveso au même endroit, on considère que les normes actuelles Seveso nous semblent un petit peu dépassées, et que ces évolutions auraient mérité un vrai débat local sur le cumul de ces risques. »* Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25. Des attentes sont exprimées pour **ne pas traiter les risques industriels uniquement projet par projet, mais globalement** en analysant les *« risques industriels cumulés avec les potentialités d'effets de réactions en chaîne. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/6/25. *« Le risque résultant de la combinaison de la probabilité d'occurrence de phénomènes dangereux, de leur intensité et de la vulnérabilité induite, l'augmentation du nombre d'ICPE, dans ce périmètre, ne peut que statistiquement accroître la probabilité de la survenue d'aléas industriels. »* Avis n°36.

Des propositions sont en outre faites pour **améliorer la synergie entre les industriels et définir un seuil maximum de sites Seveso**. Une révision des PPRT est attendue : *« L'utilisation de produits toxiques supplémentaires et le stockage de nouvelles matières explosives, à l'intérieur du PER, devraient* a minima *conduire à reconsidérer le zonage actuel du PPRT. »* Avis n°36.

La question du cumul des risques a également été soulevée en considérant les risques naturels également présents sur le territoire et leur cumul avec les risques industriels : *« Quelle* ***articulation entre risques industriels et risques naturels*** *? Quels sont les effets "boule de neige" existants ? Comment gérer l'augmentation des températures et comment l'étude des effets cumulés l'intègre. Comment les industriels vont prendre en compte cette augmentation de la chaleur dans les sites ? »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

Les questions ont concerné **l'efficacité des process industriels de sûreté** et notamment le **refroidissement** des systèmes industriels, face au réchauffement climatique, la viabilité des systèmes de contrôle des pollutions, mais aussi sur les risques d'incendie en sites industriels (notamment liés à l'hydrogène), et les risques de tempêtes en particulier sur la sécurité des lignes électriques aériennes (avis n°33). Le risque d'accidents NaTech, a été questionné, c'est-à-dire un accident technologique engendré par un événement naturel. *« Quels sont les effets dominos ? Comment met-on en sécurité les biens et les personnes en tenant compte du dérèglement climatique (surchauffe par exemple) ? Est-ce que le fait que le fait que les matériaux s'usent plus vite est pris en compte ? »* Atelier à Fos-sur-Mer, le 18/06/25. Des résultats d'études ont été partagés : *« L'étude Callendar de 2022 démontre que le dérèglement climatique décuple les risques d'incendie à proximité et à l'intérieur des installations Seveso. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

Des contributions argumentent du **besoin d'une vision globale sur les risques**, couplant risques naturels et industriels, que devraient porter les services de l'État afin d'éviter de traiter la question projet par projet. *« Je fais la relation entre risques naturels et risques industriels, je pense qu'il y a une nature de risque qu'il faut réévaluer de façon à mesurer si tous nos sites industriels sont justement prêts à résister non pas juste à une élévation du niveau de la mer à 50 ans, mais à des risques majeurs réguliers, voir plus nombreux et plus intenses. »* Webinaire Risques naturels et technologiques, le 04/06/25.

Demandes de réévaluation des risques naturels et de renforcement des mesures d'adaptation

Les **risques littoraux** ont fait l'objet de nombreuses contributions, avec des questions sur la prise en compte par les communes et les industriels du territoire Fos-Berre, de la **submersion marine**, événement soudain lors de conditions météorologiques particulières, mais aussi de **l'élévation progressive du niveau de la mer** liée au changement climatique, lors des ateliers à Fos, le 18/06/25 à la table sur les risques naturels. En réponse, les services de l'État ont précisé la réglementation sur les communes de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Les installations industrielles nouvelles doivent être à une hauteur 2,40 mètres au-dessus du niveau de la mer, conformément au Plan Local d'Urbanisme de Fos et au Plan de Prévention des Risques d'Inondation de Port-Saint-Louis. **Une telle cote a été discutée au regard des projections du GIEC**, qui envisagent dans certains scénarios une hausse du niveau marin plus importante, et qui pourraient induire un risque de submersion plus élevé, notamment pour des infrastructures stratégiques comme les quais portuaires. Par ailleurs, il a été souligné par les services de l'État que, tant que l'on entretient les darses, il n'y aurait pas de recul du trait de côte. Des questions ont porté sur le besoin de stabilisation des sols remblayés.

Concernant les **stratégies d'adaptation**, des propositions ont été faites de gestion plus souple du littoral, déployant des solutions fondées sur la nature en remplacement des digues : cela aurait l'avantage de prendre en compte les contraintes financières actuelles car ce sont désormais aux collectivités territoriales de gérer ces questions (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25).

Enfin, le risque de **salinisation de la nappe** de La Crau sous l'effet de la submersion marine a été soulevé, se traduisant en demande d'approfondir les études hydrogéologiques (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25).

Sur le **risque incendie** des demandes ont été faites, d'étude de l'intensification du risque et des moyens renforcés pour y faire face (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25). On note aussi des inquiétudes quant au risque de feux en zones



Les dommages de l'incendie dans les quartiers nord de Marseille le jour de la réunion de synthèse du débat, le 08/07/25

industrielles (et non de feux de forêt) du fait de nouvelles implantations industrielles et de l'impossibilité de mobiliser des *« moyens lourds de lutte aérienne en raison des réseaux électriques et hauteur des installations industrielles »*. Webinaire Risques naturels et technologiques, le 04/06/25.

En **territoire manosquin**, des interrogations ont été soulevées vis-à-vis du **risque sismique** avec la présence de « la faille de la Durance ». Pour les services de l'État, *« l'exploitant doit aussi être capable de démontrer qu'il résiste à des séismes de référence. En l'occurrence, pour le secteur, c'est le séisme de référence de Lambesc. L'ensemble des sites de Manosque que sont les stockages souterrains doivent être capables de résister tant sur les cavités souterraines que sur les têtes de forage à des séismes de référence. »* Webinaire Risques naturels et technologiques, le 04/06/25. On note enfin quelques interrogations et inquiétudes sur les crues et le risque inondation (réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25), sur les risques de sécheresse et le retrait et gonflement des argiles (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25).

Plus globalement, différentes propositions vont dans le sens d'une **plus grande prise en compte du changement climatique dans l'évaluation des risques et de leurs intensifications**. Il est notamment évoqué la question de la résilience des *« actuelles et futures infrastructures routières face à l'intensification des risques naturels liés au changement climatique ? »* (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25), mais aussi de la problématique de l'inassurabilité des biens, voire des sites industriels, face au changement climatique : *« Nous nous apercevons de plus en plus que, compte tenu du nombre croissant d'aléas climatiques, dans l'intensité de plus en plus forte de ces aléas climatiques, la problématique assurantielle commence à se poser singulièrement notamment pour les collectivités locales. N'en sera-t-il pas de même sur les risques industriels qui sont confinés dans cette zone à très haut risque d'aléas climatiques ? »* Webinaire Risques naturels et technologiques, le 04/06/25.

Des préoccupations portent sur **l'intensification des incidents climatiques** : *« Plus de montée des eaux, plus de catastrophes naturelles et la chaleur qui vont venir plus souvent, ce genre de phénomène destructeur va se développer. »* Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25. Elles conduisent à identifier un besoin d'actualisation des documents d'urbanisme, ceux-ci s'appuyant sur des catastrophes passées (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25). *« La géographie de notre commune implique la prise en compte de risques exponentiels, nouveaux pour certains (montée des eaux, phénomène de pluie intense, retrait du trait de côte, îlot de chaleur urbaine, multiplication des risques incendie PPRIF, industriels PPRT…). Cela conduit à poser la question des capacités de développement de la ville de Martigues, des modes de vie dans les zones à risques, de la localisation des nouveaux secteurs d'habitat et des formes urbaines associées. Aussi face à ces multiples enjeux et contraintes, l'État devra être garant d'un accompagnement fin auprès de la ville de Martigues en clarifiant certaines injonctions parfois contradictoires. »* Cahier d'acteur n°73, Ville de Martigues.

Développer l'information et l'implication du public

> On sait pas si c'est vraiment dangereux l'industrie, enfin on sait que ça pollue mais pour les explosions, les incendies tout ça on ne nous a rien dit. Je ne sais même pas si c'est prouvé que c'est dangereux.
>
> *Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25*

Le débat a mis en évidence un **besoin d'information du public sur les risques et sur leur traitement**. Le besoin de sensibilisation aux risques naturels est apparu, autant dans les paroles des industriels que dans celles des habitant·e·s (ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25). L'accessibilité des documents d'urbanisme relatifs aux risques naturels est vue comme insuffisante. Un même besoin d'information a été identifié pour les risques industriels lors des ateliers du 18/06/25 : *« Il faut travailler avec la population pour que les risques soient compréhensibles pour elle et qu'elle soit bien formée. Important de prendre en compte l'éco-toxicité, le sentiment d'angoisse et de stress lié aux risques industriels. »* Une difficulté est apparue dans les échanges lors du webinaire sur les Risques naturels et technologiques, **liée au vocabulaire utilisé par les intervenants trop technique et décourageant pour un public non spécialisé**, où des mots techniques avaient un sens différent de celui qu'ils avaient dans le langage courant.

En outre, des personnes se sont dit **peu ou mal informées lors des incidents industriels**, prenant pour exemples ceux survenus durant le débat sur le territoire (explosion d'un pipeline dans la plaine de la Crau, accident sur le site de Kem One, incendie sur un site Seveso à Rognac etc.). Le sujet a fait l'objet d'un séminaire interne du SPPPI : *« Pendant un accident industriel (quel qu'il soit), comment s'organise la communication entre acteurs et vis-à-vis des citoyens ? »*, dont le compte-rendu a été versé au débat. Il rend compte des échanges sur le rôle des différents acteurs (sécurité civile, industriels, maires, préfet) et les modalités existantes d'information et d'alerte. Des besoins d'information sont identifiés.

Au-delà de l'information, il a été demandé d'aller au-delà d'une approche uniquement réglementaire et **d'associer toutes les personnes concernées à la gestion des risques et à sa préparation** : *« Nous ne pouvons pas tout réglementer, parce qu'il y a besoin de plus d'informations, d'explications, même par rapport à la réglementation. Il y a aussi besoin d'échanges de bonnes pratiques, de retours d'expériences, de vision plus large sur des sujets techniques et pointus. »* Webinaire Risques natuels et technologiques, le 04/06/25, une représentante du SPPPI. Une telle demande d'association d'un plus large public à la concertation sur la gestion des risques a également été portée par des habitant·e·s lors des ateliers du 18/06/25. Il a enfin été proposé d'associer les commissions de suivi de site à l'analyse des effets cumulés (Avis n°36).

5. UNE PREMIÈRE ANALYSE DES EFFETS CUMULÉS À POURSUIVRE

L'importance d'une vision globale des impacts de tous les projets futurs sur la zone a été réaffirmée tout au long du débat. **Les informations disponibles sur les impacts cumulés sur l'environnement** ont été partagées. **L'intérêt de ces informations et de l'approche globale est reconnu mais aussi son insuffisance.** Les attentes d'informations complémentaires sont fortes.

> **Au vu des résultats présentés par la DREAL [...] il semble y avoir beaucoup d'incertitudes sur les pollutions cumulées supplémentaires générées par les nouveaux projets industriels.**
>
> *Débat autoporté, SPPPI, Port-de-Bouc, le 01/07/25*

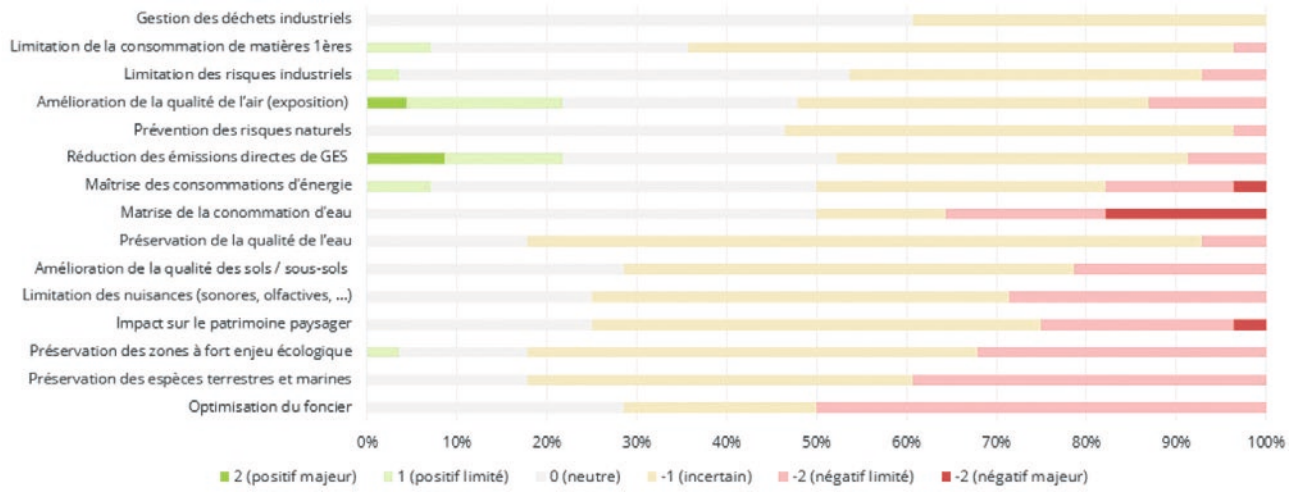
> **L'étude des effets cumulés [...] doit être approfondie afin d'évaluer l'acceptabilité des impacts cumulés sur les espèces et les milieux naturels.**
>
> *Cahier d'acteur n°31, SYMCRAU*

> **L'analyse des effets cumulés sur ce sujet est encore à faire !**
>
> *Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25*

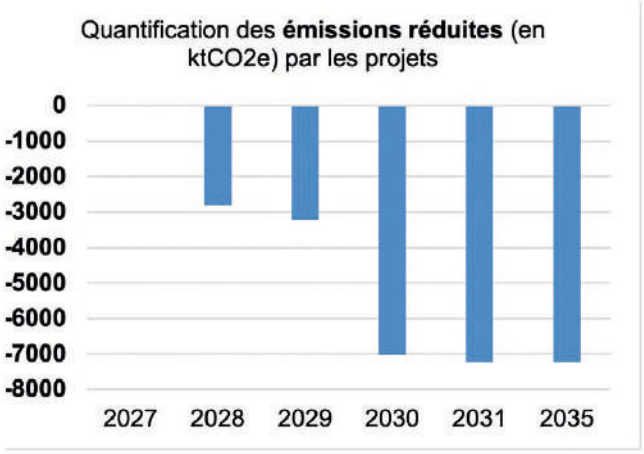
L'Analyse des Effets Cumulés (AEC) commandée par l'État a été **très attendue par le public et les déceptions qu'elle ne soit pas finalisée au cours du débat réitérées** (voir partie 2.4). Sa **pertinence** a cependant été réaffirmée. Sa méthode et ses premiers résultats ont été mis en discussion le 18 juin 2025 à Fos-sur-Mer. La difficulté de l'exercice a été reconnue et des limites de l'analyse produite ont été identifiées, avec des demandes de clarification dans la présentation des résultats mais aussi de poursuite et développement. Au final, cette étude est vue comme une première étape, à développer. L'étude a évalué 14 « composantes » des incidences environnementales (voir graphique ci-dessous).

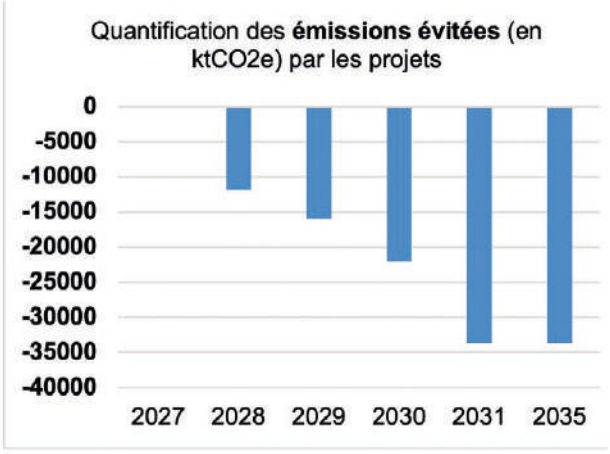
> **Et on a posé beaucoup de questions méthodologiques [...] sur le mode d'évaluation, sur comment faire la somme, la pondération, etc. Et tout ça n'est pas neutre.**
>
> *Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 18/06/25*

Les **demandes de clarification** concernent les **paramètres pris en compte** dans les composantes, les **sources des données** utilisées et les **méthodes de calcul ou d'intégration**, en particulier lorsque les évaluations étaient faites « à dire d'experts ». Il a été clarifié qu'à ce stade les « experts » étaient ceux du bureau d'étude Edater, qui s'étaient basés sur les informations disponibles sans conduire d'études complémentaires. Des interrogations ont porté sur ce à quoi correspondait « ce qui est évité » et « ce qui est réduit ». Des porteurs de projet ont exprimé des incompréhensions ou demandé des correctifs sur certaines évaluations des incidences de leur projet.



Profil environnemental des incidences cumulées au programme, Fiche d'information de l'État sur l'analyse des effets cumulés





Exrtait de la Fiche d'information de l'Etat sur l'analyse des effets cumulés

> **J'aimerais qu'on ait vraiment des données spécifiques de tous les polluants qui sont émis dans les anciennes entreprises et dans les futures entreprises.**
>
> *Réunion publique Fos-sur-Mer, le 18/06/25*

Concernant les demandes de poursuite et de développement de l'étude, le public a appelé à :

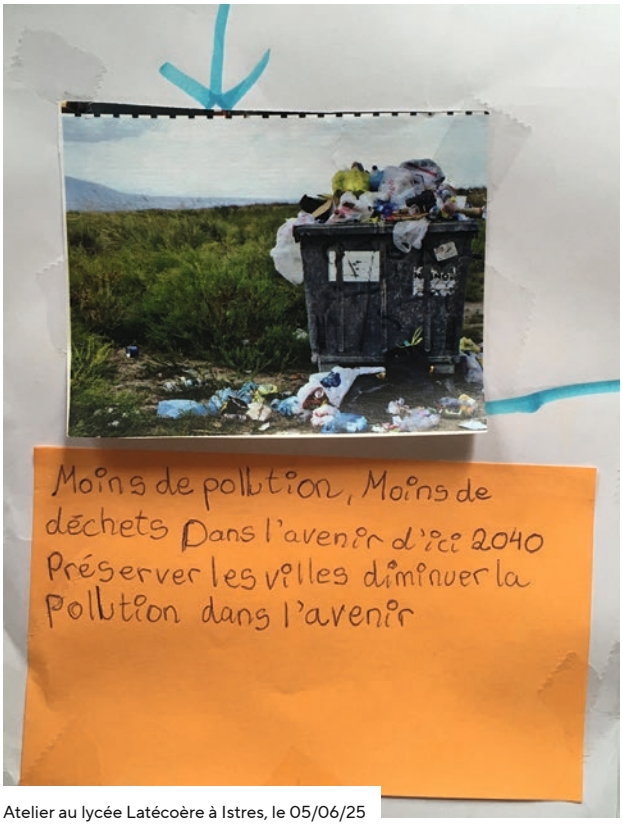
- Utiliser des **indicateurs supplémentaires ou complémentaires** :
  - **Des indicateurs plus précis** : les indicateurs pour certaines composantes étaient considérés comme trop agrégées. Il s'agirait d'utiliser plusieurs indicateurs plutôt qu'un seul, sur la qualité de l'air par exemple (voir 7.2) ;
  - **Des indicateurs d'impacts et pas d'émissions ou de besoins** : *« Un impact, c'est une évolution comparée à une capacité d'acceptabilité d'un milieu. Et aujourd'hui, [...] on ne territorialise pas les valeurs, ce qui pose problème parce [...qu'] on ne peut pas comparer ces valeurs à "l'acceptabilité" d'un compartiment. Et deuxièmement, en fait, on ne regarde pas ce que le compartiment en question est capable d'accepter. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 18/06/25 ;
  - **Inclure dans les évaluations la phase travaux** : *« Les phases de travaux, considérées comme transitoires, ont été écartées de l'étude. Pourtant, compte tenu du nombre de projets industriels et d'aménagements, des surfaces concernées, de leur succession et/ou leur concomitance, les chantiers de terrassements et de constructions vont, selon toute vraisemblance, s'échelonner sur plusieurs années. »* Cahier d'acteur n°45, Association Au fil du Rhône ;
  - **Considérer les interactions entre les projets**, par exemple considérer l'effet domino pour les risques naturels et technologiques, ne peut se satisfaire d'une addition de risques individuels
- **Préciser et compléter les données des projets**, qui sont inégales en particulier du fait de leurs maturités différentes. Un grand nombre d'incidences de projet ont été notées -1 pour « incertaines », faute de données suffisantes ou de méthode d'évaluation suffisante. Sur les risques naturels, par exemple, la moitié des projets a été notée 0 (neutre), l'autre moitié -1, *« traduisant une incertitude et nécessitant de réaliser des études et de mettre en place des dispositifs »*. Fiche d'information de l'État sur l'analyse des effets cumulés.
- **Mettre à jour et alimenter en continu l'analyse** : un représentant du bureau d'étude qui a conduit l'AEC précise à propos de l'outil le 18/06/25 : *« On a construit une méthode, l'idée c'est de pouvoir l'alimenter à l'aune de la réalisation effective des projets, et au regard aussi des informations nouvelles qui pourront être constituées. Travailler, voilà, quand c'est le cas, à un référentiel commun de métriques, de méthodes de calcul, on l'a évoqué tout à l'heure sur les émissions évitées versus réduites, voilà, tous les porteurs de projets n'abordent pas l'exercice de la même manière. Donc, c'est sans doute important d'avoir ce référentiel commun, et d'avoir un suivi dans le temps aussi des réalisations. »* Cette proposition rejoint des demandes du public.
- **Développer un outil de partage des données et de simulation** : *« Plutôt qu'un rapport, il faudrait sans doute un outil, c'est-à-dire quelque chose qui puisse évoluer, qu'on puisse tester, selon différentes hypothèses. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

> **Il faudra qu'on soit capable en continu d'avoir un regard pertinent sur ces effets cumulés.**
>
> *Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 18/06/25*

La discussion sur les effets cumulés sur l'environnement est traitée dans plusieurs sections du compte rendu :

- biodiversité (6.1) ;
- consommation d'espaces (6.2) ;
- ressource en eau et milieux aquatiques (6.3) ;
- mesures compensatoires (6.4) ;
- risques naturels (5.4) ;
- risques industriels et technologiques (5.4) ;
- qualité de l'air (7.2) ;
- émissions de GES (3.2).

Enfin, des contributions ponctuelles ont également porté sur la **gestion des déchets,** une des composantes de l'analyse des effets cumulés, sans que cela fasse l'objet de temps spécifique d'échange dans le débat (à l'exception d'une étape à l'incinérateur EveRé lors de la visite du Môle central le 17/06/25), ni de demande spécifique du public pour des approfondissements. De manière notable, **l'enjeu a été bien présent dans les ateliers animés avec le kit du débat auprès de différents publics**. L'image d'une poubelle qui déborde a été retenue dans 12 des montages finaux de photos sur 16 produits à l'issue des ateliers de photolangages, en demandant qu'il y ait *« moins de déchets »* (atelier au lycée Latécoère), en sous-titrant « Région Poubelle ». Un étudiant de l'IUT a mis en avant l'enjeu de recyclage des déchets des usines pour garantir un développement industriel en harmonie avec l'environnement et le cadre de vie des habitant·e·s : *« Pour moi, le seul moyen c'est d'arriver à recycler les déchets des usines. »* Atelier IUT Chimie, Marseille, le 10/06/25.



Atelier au lycée Latécoère à Istres, le 05/06/25



Restitutiuon des ateliers du *World café* par l'équipe du débat à Fos-sur-Mer, le 18/06/25

6

QUELS IMPACTS CUMULÉS SUR LES RESSOURCES ET SUR LES MILIEUX ?

1	Atteintes à la biodiversité et cohérence avec les politiques de préservation	113
2	Mesurer l'emprise foncière totale des projets et ses impacts	115
3	Des défis pour l'eau en quantité et en qualité	117
4	Quelles possibilités de compensation ?	120
5	Définir des seuils environnementaux et prioriser les projets	123

Le projet entraînera nécessairement la consommation d'espaces naturels, la rupture de continuités écologiques (routes, ligne THT…), la destruction d'habitats, la destruction ou le dérangement d'espèces protégées (augmentation du trafic, collisions, dérangement lors des travaux…).

Cahier d'acteur n°62, LPO

Le problème, c'est qu'il y a plus de monde, plus de demande en ressources […].

Atelier, IUT de Chimie de Marseille, le 11/06/25

Évaluer l'impact sur la biodiversité, et donc l'impact sur la possibilité de compenser ces projets – la compensabilité en quelque sorte de ces projets.

Webinaire ERC, le 02/07/25

Des contributions ont porté sur l'atteinte à la biodiversité des projets, aux espaces naturels et agricoles, sur l'artificialisation, sur les ressources en eau et les milieux aquatiques et enfin sur les possibilités de compensation.

Cette hiérarchisation des projets doit être compatible non seulement avec les engagements en faveur du climat, mais également de la biodiversité.

Cahier d'acteur n°68, Tour du Valat

1. ATTEINTES À LA BIODIVERSITÉ ET COHÉRENCE AVEC LES POLITIQUES DE PRÉSERVATION

De nombreux arguments ont porté sur la **préservation de la biodiversité**, versés par des acteurs institutionnels ou associatifs et également par d'autres publics. L'enjeu de préservation de la biodiversité est par exemple mis en avant dans des produits des ateliers de photolangage, en mobilisant des photos de représentants de la biodiversité marine et terrestre telle que celle ci-dessous.

Quelle prise en compte d'un critère sur la qualité des sols vivants et les fonctionnalités rendues ?

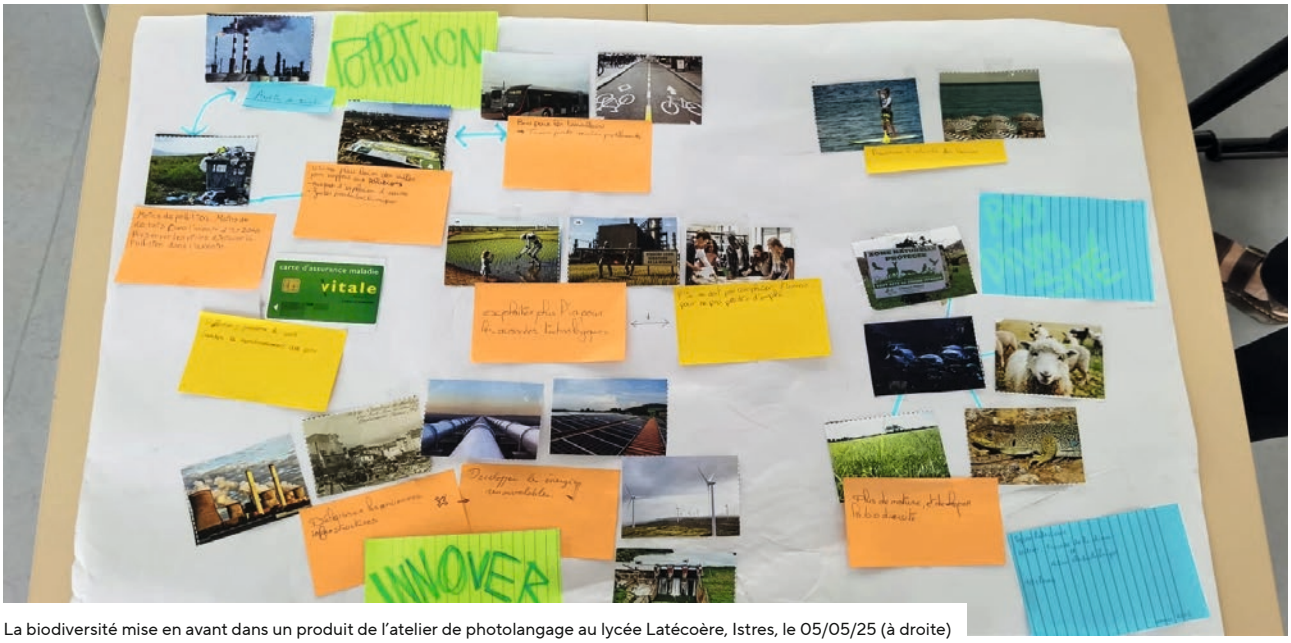
Ateliers à Fos-sur-Mer, table « biodiversité », le 18/06/25

Crau, Camargue et Alpilles, « Triangle d'Or » de la biodiversité.

Cahier d'acteur n°122, Collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue-Alpilles

Mise en visibilité d'impacts sur la biodiversité

Les contributions ont identifié des atteintes potentielles pour de nombreuses espèces et milieux. Les **atteintes potentielles à l'avifaune** ont été présentées dans le débat en particulier à propos des risques de collision liés au projet de ligne THT (voir partie 4.4 et annexe 1, cahier des projets). Les impacts des projets porteraient également sur les habitats et sur les couloirs migratoires. Cela concernerait des espèces fortement menacées comme l'Aigle de Bonelli, ou protégées comme le Rollier d'Europe, mais aussi d'autres espèces emblématiques comme la Grue cendrée ou les cigognes blanches et noires.



La biodiversité mise en avant dans un produit de l'atelier de photolangage au lycée Latécoère, Istres, le 05/05/25 (à droite)

Des contributions mettent en avant les atteintes qui seraient portées aux **milieux marins**, détérioration de la qualité de l'eau, destruction d'habitats, dont les herbiers de posidonie ou le coralligène, risque de collision avec les mammifères marins liée à l'augmentation du trafic maritime, et **littoraux** en particulier aux étangs et zones humides : *« La dynamique industrielle entraîne une disparition progressive des dernières zones humides, salins, sansouïres, roselières, prés-salés, friches halophiles… Or ces milieux rares sont des écosystèmes clefs pour la résilience climatique : filtration des polluants, atténuation des crues, refuge pour la biodiversité, puits de carbone. »* Cahier d'acteur n°12, Sauvons nos étangs.

> **Est-ce que l'on est prêt à sacrifier notre littoral marin pour créer de la ressource et du travail ?**
>
> *Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25*

La **richesse de la biodiversité dans le périmètre du débat** a été soulignée : *« Ce hotspot de biodiversité constitue un patrimoine naturel reconnu et protégé, dont nos réserves naturelles représentent le fleuron. Mosaïque de milieux humides et de milieux arides, de marais, ripisylves, garrigues et pelouses steppiques, de vastes plaines et de reliefs calcaires de faible altitude, cette région abrite une diversité de milieux et de paysages sans égale. »* Cahier d'acteur n°122, Collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue-Alpilles.

Des demandes d'informations et de précisions sur l'évaluation des impacts cumulés sur la biodiversité ont été faites, en particulier concernant Analyse des Effets Cumulés (AEC). Il a été notamment évoqué le besoin de *« communiquer la grille d'évaluation complète et la méthode prise en compte pour l'intégration qualitative des enjeux milieux, habitats et faune/flore ».* Ateliers à Fos-sur-Mer, table « biodiversité », le 18/06/25.

Compatibilité des projets avec les périmètres, chartes et règles en vigueur sur la biodiversité

> **L'artificialisation de nouveaux espaces naturels n'est pas compatible avec les engagements de l'État en matière de conservation de la nature.**
>
> *Cahier d'acteur n°122, Collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue-Alpilles*

Des contributions pointent **une contradiction des projets avec les principales chartes et règles des périmètres de protection de la biodiversité** sur le territoire. A été identifiée la présence de 2 parcs naturels régionaux (Camargue, Alpilles), 3 réserves naturelles nationales (Camargue, Marais du Vigueirat, Coussouls de Crau), 3 réserves naturelles régionales (Tour du Valat, L'Ilon, Poitevine-Regarde-Venir), 1 réserve de Biosphère (Camargue), 2 sites Ramsar (Camargue et Petite Camargue), 8 sites Natura 2000, 5 arrêtés de protection de biotope et de plusieurs dizaines de propriétés du Conservatoire du littoral, du CEN PACA et du Département (liste compilée dans le Cahier d'acteur n°122 - Collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue-Alpilles). Des contributions rappellent que la loi *« impose à l'ensemble des partenaires, dont l'État, d'agir en cohérence avec ses orientations (art. L.333-1 du Code de l'environnement). La jurisprudence du Conseil d'État (21 avril 2023) rappelle que toute décision administrative doit être conforme à ces engagements. Même en dehors du périmètre du Parc, les effets induits d'un projet doivent être appréciés au regard de ces obligations. »* Cahier d'acteur n°78, PNR des Alpilles.

Or, il a été constaté que **plusieurs projets prévoient des aménagements sur des zones protégées**. En outre, les **fonctionnalités des milieux pourraient être affectées par des projets dont l'implantation serait proche**. Par exemple : *« Les tracés du barreau routier Fos-Salon, de l'hydrogénoduc de NaTran et du canal Provence Bleue traversent des réserves naturelles sur des sections pouvant dépasser 10 kilomètres. […] D'autres projets situés en limite immédiate d'espaces protégés risquent d'affecter leurs fonctionnalités de manière drastique (Ligne THT Fos-Jonquière, contournement routier de Fos). Le projet d'extension de la Réserve naturelle des Coussouls de Crau est également contraint par des projets d'aménagement (Pôle aéronautique d'Istres, contournement routier de Fos). »* Cahier d'acteur n°87, Conservatoire d'espaces naturels de PACA.

Des contributions alertent sur le fait que ces projets pourraient impliquer un **recul des politiques environnementales**, s'ils conduisaient à une révision des zones ou des règles de protection.

> **Si la décarbonation de la zone industrialo-portuaire de Fos est un objectif que nous partageons, elle ne peut se faire au prix du sacrifice d'un demi-siècle de politiques environnementales.**
>
> *Cahier d'acteur n°129, Association La Camargue à l'Unesco*



Présentation du périmètre de la Réserve naturelle des Coussouls de Crau lors d'une visite sur site le 27/06/25

2. MESURER L'EMPRISE FONCIÈRE TOTALE DES PROJETS ET SES IMPACTS

Le débat a porté sur **les espaces utilisés par les projets industriels et par les projets d'infrastructure**. L'avis n°66 sur la plateforme participative souligne par exemple que le projet Distriport entraînerait *« l'artificialisation et l'imperméabilisation des sols sur une surface de 95,5 ha »* alors que *« les zones humides représentent 95 % de la surface du projet »*, que le projet Fos 3XL présente *« 22 ha impactés à terre et environ 25 ha en mer »*; concernant l'aménagement du môle central, *« les impacts prévisibles concernent d'éventuelles espèces protégées installées sur des espaces artificialisés mais renaturés, ainsi que des zones humides »*. Des contributions insistent sur l'impact des projets d'infrastructure dans un espace qui serait déjà saturé : *« Le fait d'implanter un nombre d'entreprises considérable va effectivement engendrer la construction de routes, de structures, de logements, etc. [...] Et ne pensez-vous pas que le territoire est déjà saturé ? Saturé en circulation, saturé en urbanisme, saturé en tout, en fait. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

> **Les cumuls pressentis de surfaces détruites sont vertigineux, au point que les estimations peinent à converger.**
>
> *Cahier d'acteur n°122, Collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue-Alpilles*

Suivant la préconisation de l'Autorité environnementale, l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) inclut un indicateur sur « l'utilisation du foncier et des ENAF » (espaces naturels, agricoles et forestiers) en soulignant que « *la mise en place de nouvelles installations industrielles nécessite l'occupation de nouveaux espaces, faute de disponibilité suffisante de friches ou de zones déjà artificialisées* ».

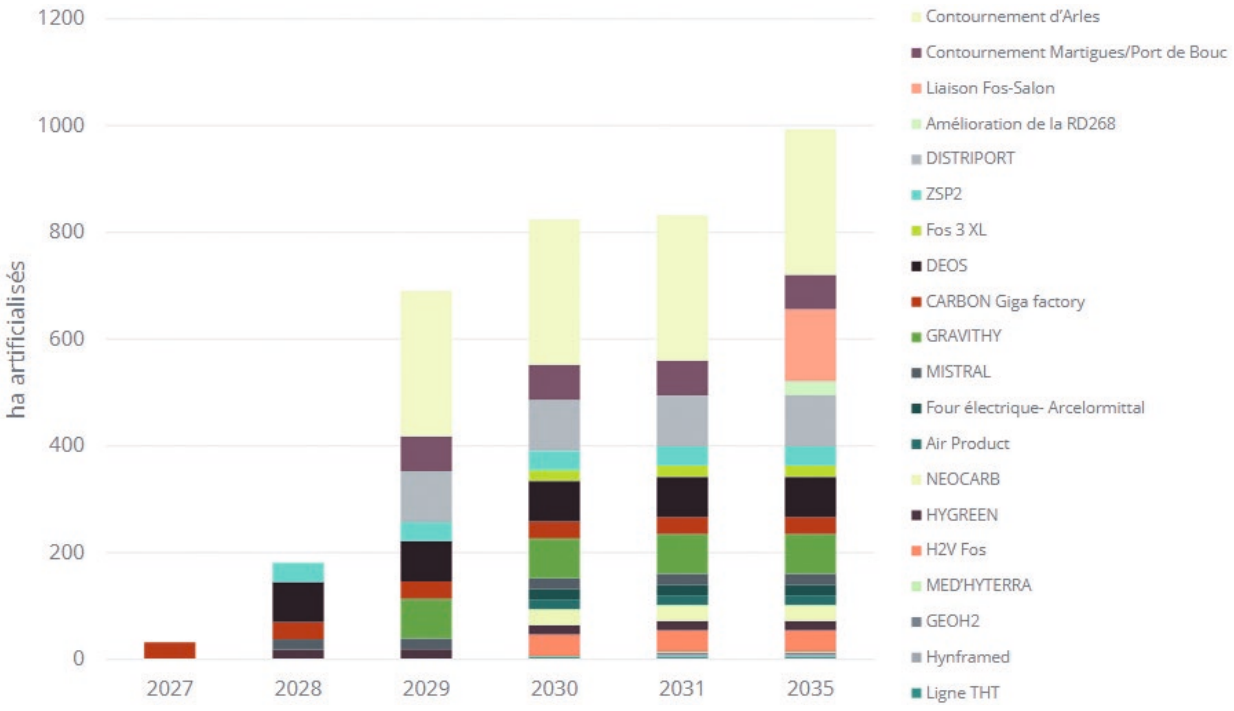
Les premiers résultats montrent que 990 ha supplémentaires seraient utilisés en 2035 pour 26 projets et que les projets d'infrastructures routières ou portuaires seraient à l'origine des incidences les plus importantes sur cette composante.

D'autres évaluations sont citées montrant un plus large impact : *« La DREAL PACA évalue les impacts bruts des projets (connus en 2022) à 2100 ha pour la seule plaine de Crau. Le GPMM prévoit quant à lui d'artificialiser 800 ha de milieux naturels à l'horizon 2040. »* Cahier d'acteur n°122, Collectif des réserves naturelles de Crau-Camargue-Alpilles.

Des **demandes de précisions** ont été formulées **sur l'évaluation des espaces qui seraient effectivement impactés et ceux qui seraient artificialisés**. *« L'absence d'inventaire d'occupation des sols actualisé rend impossible l'évaluation des conséquences de l'artificialisation induite par la réalisation de l'ensemble des projets et des aménagements mis en débat. »* Cahier d'acteur n°45, Au fil du Rhône et FARE Sud.

Illustrations de premiers résultats de l'AEC sur l'artificialisation des sols

À partir des données quantitatives existantes à l'échelle des projets, des estimations d'effets cumulés



Premiers résultats de l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) sur l'artificialisation des sols présentés lors des ateliers du 18/06/25 à Fos-sur-Mer

Une attention aux espaces naturels et aux continuités écologiques

> Intégrer l'impact sur les trames vertes et bleues. Intégrer un critère sur la biodiversité ordinaire et pas uniquement les zones d'habitat à forts enjeux.

Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25

Les impacts sont soulignés sur **les espaces naturels et la perte de continuités écologiques**, en particulier en Crau : *« Les projets débattus dans le cadre de la concertation traversent ces habitats d'intérêt communautaire identifiés au titre des sites Natura 2000 de la Crau, dont certains sont même classés prioritaires et reconnus pour leur très faible résilience. […] Pourtant, des projets tels que le barreau routier Fos-Salon, la canalisation Hynframed (Natran) et le canal Provence Bleue sont susceptibles d'engendrer une destruction physique et une fragmentation irréversible de ces milieux causant des dommages directs et non compensables à ces écosystèmes fragiles. »* Cahier d'acteur n°31, SYMCRAU.

Au-delà des grands espaces à caractère de nature et des aires reconnues, des contributions insistent sur l'importance de s'intéresser et d'étudier **les zones interstitielles entre les industries**. Les *« zones interstitielles qui ont échappé au tsunami industriel du siècle dernier apparaissent comme "de précieuses oasis biologiques", malgré la classification de certaines "à enjeux faibles" dans l'OAZIP 2040. »* Cahier d'acteur n°68, Cistude.

Une attention aux terres agricoles

Un sujet évoqué au cours du débat est celui de la perte de terres agricoles, potentielle **sur l'ensemble du périmètre du débat : dans le Gard, les Alpes de Haute Provence et dans la Crau**. Toutes les contributions des acteurs du monde agricole s'en inquiètent et appellent à une préservation, cette demande est partagée par d'autres participant·e·s, en particulier par des jeunes lors des ateliers. Les débats ont en particulier porté sur l'impact du projet Hygreen (voir annexe 1, Cahier des projets) et les précautions prises pour limiter cet impact. Pour certaines personnes, les évitements prévus sont insuffisants et il est « ***primordial de sanctuariser toute surface agricole***, *actuelle ou potentielle* », précisant par exemple que la situation du projet d'électrolyseur à Villeneuve, *« au cœur d'une zone agricole, sur des surfaces destinées à être rendues à l'agriculture, n'a pas de pertinence ».* Cahier d'acteur n°125, Confédération paysanne PACA.

> Le site d'implantation sur la commune de Villeneuve impacte 15 ha de terres agricoles d'excellente aptitude agronomique, entièrement irrigables, dont la perte sera irréversible.

Cahier d'acteur n°119, Chambre d'agriculture 04

Privilégier l'implantation sur des sols déjà artificialisés

Le public a fait référence de manière récurrente à **l'objectif ZAN (Zéro artificialisation nette) à l'horizon de 2050** de la loi *Climat et résilience*. Cette loi a également établi un premier objectif intermédiaire de réduction par deux de la consommation d'espaces naturels, agricoles et forestiers d'ici 2030 par rapport à la consommation mesurée entre 2011 et 2020. La vocation proposée pour le territoire est **vue comme contraire à cet objectif légal de préservation des espaces naturels et agricoles**. Pour certaines contributions, la réglementation devrait être renforcée. Elles relèvent en particulier son inefficacité du fait de la possibilité de dérogation, par exemple pour les projets d'envergure nationale ou européenne (PENE), ou de révision des zonages des plans locaux d'urbanisme.



Ancien canal du Vigueirat qui encadre une roselière



Visite en Val de Durance le 23/04/25 : débat autour des projets portés par Engie, Geométhane et Natran, dans leur environnement

L'alternative évoquée de manière récurrente est l'utilisation de **parcelles déjà artificialisées**.

Cette proposition a notamment été faite pour l'implantation de panneaux photovoltaïques : *« [...] que les panneaux solaires soient installés sur des espaces déjà artificialisés afin de préserver les espaces naturels et agricoles. »* Atelier au lycée Lurçat, le 12/05/25, ou *« Le photovoltaïque, c'est de l'énergie verte que l'on préférerait effectivement sur toiture et sur zones anthropisées. »* Réunion publique à Manosque, le 29/04/25.

> **Pourquoi ne pas décaler une partie des installations de l'hydrolyseur sur cette zone anthropisée, ce qui permettrait d'éviter d'artificialiser toute une zone agricole ?**
>
> *Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25*

3. DES DÉFIS POUR L'EAU EN QUANTITÉ ET EN QUALITÉ

> **C'est une question sur ce que cela coûte en eau et comment on arbitrera dans l'avenir les différents usages de l'eau.**
>
> *Réunion publique à Manosque, le 29/04/25*

> **La ressource en eau constitue un facteur de faisabilité décisif pour de nombreux projets industriels envisagés dans la zone Fos-Berre.**
>
> *Cahier d'acteur n°68, Tour du Valat*

Les enjeux liés à l'eau ont été très présents dans le débat. Ils ont fait l'objet d'une fiche complémentaire par l'État sur la « Mobilisation de la ressource en eau destinée aux industriels sur le secteur Fos-Berre ». Au cours du webinaire sur la ressource en eau du 16 juin 2025, **des parties prenantes ont partagé leurs connaissances actuelles sur la ressource en eau et les enjeux pour le futur**.

Des besoins en eau et des impacts croissants, à préciser

Selon une étude présentée par PIICTO, environ 85 Mm³/an (millions de mètres cubes par an) de d'eau douce (hors eau de mer) sont prélevés pour les activités industrielles sur le périmètre étudié (Fos - Berre - Mède - Marignane - Gardanne voir diapositive 23) et 21 Mm³/an de consommation supplémentaire sont anticipés à l'horizon 2030 pour les sites existants et pour les nouveaux projets, dont près de la moitié serait destinée à la production d'hydrogène (Webinaire Eau, le 16/06/25).

Selon l'Analyse des Effets Cumulés (AEC), *« la moitié des projets du programme n'ont pas d'incidences particulières sur l'utilisation de l'eau, mais 10 projets ont des incidences négatives limitées ou majeures »* et les impacts attendus en 2035, pour les 25 projets renseignés sont :

- Consommation d'eau brute : 18 Mm³/an dont 17,7 Mm³/an sur la ZIP ;
- Consommation d'eau douce : 0,16 Mm³/an ;
- Prélèvement d'eau de mer : 24 Mm³/an ;
- Rejets d'eau en mer : 3,5 Mm³/an.



Canal d'Arles à Bouc, seuil de Terrin

> La ressource en eau est aujourd'hui sous pression, et son lien avec l'énergie devient central. L'électrification massive attendue nécessitera une ressource fiable, abondante et bas carbone.
>
> Les nouveaux procédés industriels décarbonés sont aussi consommateurs d'eau. L'électrolyse de l'hydrogène, la production de vapeur, les circuits de refroidissement nécessitent une ressource disponible, de qualité, et gérée dans la durée.

Cahier d'acteur n°77, Société du Canal de Provence

S'il y a consensus sur le fait que **la réindustrialisation et la décarbonation impliqueraient une croissance des besoins**, les contributions ont fait état d'une **information incomplète** quant aux prélèvements actuels et aux besoins futurs globaux en eau des projets, en particulier lors de l'atelier à la table « Consommation et qualité de l'eau ». Les interrogations concernent plus spécifiquement :

- la quantification des besoins des nouvelles industries et en particulier pour **l'électrolyse et les enjeux énergétiques** ;
- la **saisonnalité des besoins** ;
- l'évolution des **économies d'eau** ;
- l'**impact du changement climatique sur les consommations** ;
- l'évolution des **besoins en eau potable et assainissement** sur les territoires avec l'arrivée de nouveaux·elles habitant·e·s et activités.

Enfin, même si les industriels sont soumis à des obligations de traitement des rejets en eau, des craintes sont exprimées quant aux **impacts sur la qualité de l'eau**, en particulier concernant ceux des nouveaux procédés. L'Analyse des Effets Cumulés (AEC) ne traite pas de toutes les eaux rejetées mais uniquement des rejets d'eau en mer sur le plan quantitatif. *« [...] ce qui ne permet pas d'évaluer les risques d'élévation de la chloration du milieu marin, déjà constatée, ni leur probable contribution au réchauffement des eaux du golfe, en particulier dans sa partie ouest, sous l'influence d'une courantologie particulière. »* Cahier d'acteur n°45, Association au fil du Rhône et FARE Sud. Les inquiétudes concernent l'intensification industrielle et la difficulté à assurer un contrôle efficace des impacts.

> Il y a un mot que je n'ai pas entendu, c'est « pollution », et « qualité de l'eau ». [...] Il y a quand même des procédés industriels, il y a de l'intensification industrielle, donc je me demandais : cette eau qui va être pompée et utilisée, quel sera l'impact de ces industries et ces nouveaux procédés ? Et quels moyens de contrôle renforcé on aura ?

Réunion publique à Martigues, le 23/04/25

Questionnement de la disponibilité de la ressource à l'avenir

Les interventions ont permis de **partager les connaissances sur les ressources disponibles aujourd'hui et sur des scénarios à l'avenir**. Le GPMM assure la production et la distribution d'eau industrielle sur la zone industrialo-portuaire depuis 1972, notamment grâce à la station de pompage dite du « Vigueirat » prélevant environ 23 Mm^3/an dans le canal d'Arles à Fos, aujourd'hui. Il produit et distribue aussi l'eau potable à usage sanitaire, via un pompage dans la nappe de Crau, avec environ 2 Mm^3/an (GPMM, Webinaire Eau, le 16/06/25). En complément, 11 forages industriels prélèvent dans la nappe de Crau environ 12 Mm^3/an (DDTM 13, webinaire Eau, le 16/06/25).

Le débat a cependant mis en lumière la **circulation de l'eau et les interdépendances à une plus large échelle** : celle du système Durance-Verdon mais aussi les interdépendances entre les eaux de surface et les eaux souterraines et via les canaux. Un effet indirect de l'impact sur les terres agricoles est également souligné, celui sur la **recharge des eaux souterraines** et en particulier celle de la nappe de la Crau assurée à 70 % par l'irrigation des prairies (Cahier d'acteur n°31, SYMCRAU).



Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25



Irrigation dans la plaine de la Crau

Les transferts d'eau ont été questionnés. EDF est intervenu sur l'usage de l'eau par les **centrales hydroélectriques et pour présenter le projet Provence Bleue**, de dérivation des eaux de la centrale hydroélectrique de Saint-Chamas, qui a également fait l'objet d'un dossier versé au débat (voir annexe 1, Cahier des projets). La dérivation projetée transporterait environ 2 milliards de mètres cubes par an, qui pourrait contribuer à répondre aux besoins industriels de la ZIP de Fos.

Les **questions restent nombreuses sur les sources de prélèvement dans le futur et sur la répartition des prélèvements**. Des attentes ont été exprimées sur le partage des études en cours par le GPMM. Des interrogations ont en particulier été soulevées sur les différentes options de tracé et techniques du projet Provence Bleue et sur ses impacts potentiels sur les espaces naturels et sur la nappe souterraine de Crau (voir annexe 1, Cahier des projets).

> À ce stade, ne disposant pas d'information sur la répartition des ressources sollicitées pour subvenir à ces besoins futurs (nappe de la Crau, canal d'Arles à Fos, canal de Provence, mer...), nous ne sommes pas en mesure d'apprécier l'impact de ces futurs prélèvements sur la nappe de la Crau.
>
> *Cahier d'acteur n°31, SYMCRAU*

Des attentes de réutilisation de l'eau et de sobriété hydrique

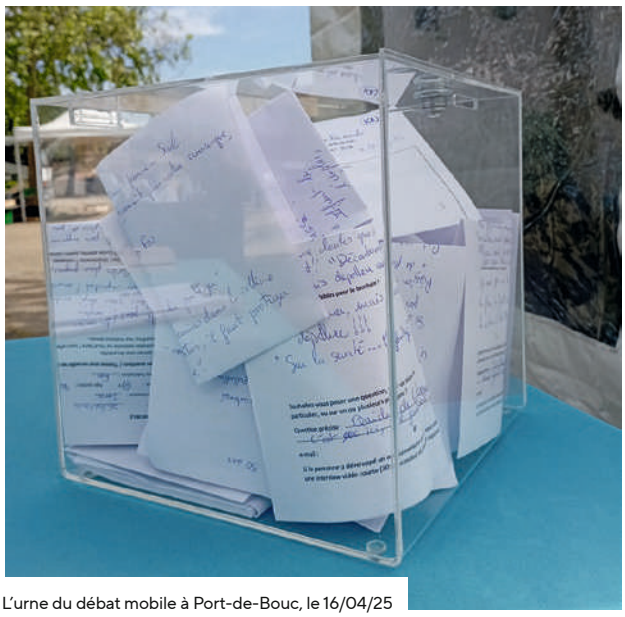
> La gestion sobre de cette ressource vitale est impérative dans un contexte de demande croissante et de sensibilité environnementale accrue.
>
> *Cahier d'acteur n°92, Société des Eaux de Marseille*

La diversité des usages industriels de l'eau a été présentée (refroidissement, lavage, incendie, production de vapeur, électrolyse, etc.) avec leurs exigences. Des demandes ont été faites pour développer :

- le **retraitement et la réutilisation des eaux usées industrielles**, avec des « boucles de réutilisation » pour limiter les prélèvements ;
- les **économies d'eau**. Il a été précisé, sans plus de détails, que des plans de sobriété hydrique sont mis en place par les industriels, améliorant l'optimisation des usages ;
- **l'utilisation de l'eau de mer** pour différents procédés industriels : *« En revanche, les besoins et le partage de l'eau étant un enjeu majeur et problématique, pourquoi n'y a-t-il pas de projet d'usine de désalinisation sur le littoral de la ZIP de Fos ? »* Questionnaire n°12. Il est proposé l'implantation d'électrolyseur d'hydrogène sur le littoral pour utiliser l'eau de mer comme ressource, avec un traitement préalable de désalinisation nécessaire avant usage industriel (réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25). En réponse, il est précisé que la substitution partielle ou future de l'eau douce par de l'eau de mer pour certains usages industriels et d'électrolyse est envisagée, mais reste à un stade préliminaire, notamment pour réduire la consommation globale d'eau douce (Air Liquide, webinaire Eau, le 16/06/25). Actuellement, l'eau de mer est surtout utilisée pour des usages tels que les circuits de refroidissement, la sécurité incendie, en complément de l'eau douce industrielle (DDTM 13, webinaire Eau, le 16/06/25).

Adaptation au changement climatique : le besoin d'un arbitrage entre les usages et d'une planification concertée

Les incertitudes tiennent également à l'impact du changement climatique sur les besoins comme sur la disponibilité de la ressource. Les **scénarios climatiques** partagés dans le débat prévoient une **tension accrue sur les ressources**, par exemple : *« Tandis qu'en Méditerranée,*



L'urne du débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25

le changement climatique progresse 20 % plus vite que la moyenne mondiale (Plan Bleu), le SDAGE Rhône-Méditerranée alerte déjà sur une situation critique : sur 40 % du territoire, les prélèvements en eau dépassent les capacités naturelles de renouvellement. » Cahier d'acteur n°68, Tour du Valat. Ils pourraient également contribuer à une augmentation des besoins, par exemple pour l'irrigation ou pour lutter contre les incendies (Webinaire Eau, le 16/06/25).

Dans ce contexte, les **conflits d'usage** pourraient être renforcés : *« Le territoire bénéficie d'une grande disponibilité en eau, principalement via la Durance et la nappe de Crau, cependant ces ressources en forte tension font l'objet de conflits d'usages entre l'industrie, l'agriculture, le tourisme et l'alimentation des populations. »* Cahier d'acteur n°92, Société des Eaux de Marseille.

Les **enjeux de régulation et de planification** ont été soulevés. Les discussions ont porté sur les autorisations de prélèvements et sur les mesures de restrictions. La régulation par l'État en période de crise a été présentée, ainsi que les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) pour *« décider collectivement des grands arbitrages »* (Webinaire Eau, le 16/06/25, SYMCRAU) sur la ressource et *« concevoir et mettre en œuvre les actions nécessaires pour une maîtrise des équilibres futurs »*. Cahier d'acteur n°31, SYMCRAU. Ces démarches sont en cours pour la nappe de Crau et pour la vallée de la Durance. La réalisation d'un SAGE sur le Rhône a été demandée (Cahier d'acteur n° 44, FNE PACA).



Réserve naturelle des Coussouls de Crau

4. QUELLES POSSIBILITÉS DE COMPENSATION ?

> Ce que je voudrais souligner, c'est l'intérêt d'avoir une compensation écologique qui soit suffisante, à la mesure de l'industrialisation massive qui s'annonce.
>
> *Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25*

Information sur la séquence « Éviter, réduire, compenser »

L'enjeu de la compensation écologique a été soulevé dès la réunion d'ouverture. C'est une des étapes réglementaires de la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC), introduite dans la loi relative à la protection de la nature en 1976, renforcée dans la loi biodiversité de 2016, avec pour objectif *« l'absence de pertes nettes, voire de gains de biodiversité, l'obligation de résultat, de pérennité et d'effectivité des mesures »*. Webinaire ERC, le 02/07/25, CGDD (Commissariat général au développement durable). Cette démarche a pour but de mieux protéger l'environnement, en pensant d'abord à ne pas détruire, puis à limiter, et enfin à réparer les effets liés à l'implantation de projets ou d'infrastructures. Deux temps du débat lui étaient dédiés : **un webinaire et une visite sur les enjeux de la plaine de la Crau et sur le site de compensation de Cossure**, coorganisée avec le CEN PACA et CDC Biodiversité, et en présence de NaTran, dont le projet de réseau de transport d'hydrogène traverserait la Crau. Une information a été apportée sur l'évolution du cadre réglementaire et sur le traitement actuel du sujet sur le périmètre du débat et en particulier sur l'application de la séquence à un ensemble de projets.

Des attentes fortes pour éviter et réduire, avant de compenser

Lors du webinaire ERC, le 02/07/25, une personne a fait remarquer que *« l'approche peu détaillée d'éviter-réduire est marquante : on parle de compensation immédiatement »*.

> On parle beaucoup de compensation, mais la séquence ERC, c'est avant et en premier lieu l'évitement.
>
> *Webinaire ERC, le 02/07/25*

Une insuffisance de la mise en œuvre des deux premières étapes de la séquence – Éviter et Réduire – est pointée, notamment à propos du projet de ligne THT entre Fos et Jonquières et du projet de canalisation d'hydrogène en Région SUD porté par NaTran, dont le pipeline traverserait 12 km de réserve naturelle.

Est-il possible de compenser l'ensemble des projets ?

Le débat a informé sur les deux approches possibles pour la compensation : *« **L'approche par la demande**, [...] c'est le cas où le maître d'ouvrage va envisager un site pour l'implantation de son projet et réfléchir ensuite à un site pour réaliser ses mesures après évitement et réduction. »* Il y a aussi *« **une approche par l'offre**, à travers les sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation, les SNCRR, qui sont des sites qui vont permettre de proposer des offres de compensation au maître d'ouvrage qui souhaite réaliser un aménagement ».* Webinaire ERC, le 02/07/25, CGDD (Commissariat général au développement durable).

Considérant le nombre de projets, l'ensemble des acteurs relèvent la **limite de l'approche par la demande, projet par projet,** et soulignent la pertinence de mutualiser les compensations de plusieurs projets, tel que réalisé à Cossure. Des opérateurs de SNCRR sur le périmètre ont présenté leurs projets : le GPMM sur la zone de Fos et la Métropole.

> **Si un projet n'est pas compensable, il doit être abandonné.**
>
> *Webinaire ERC, le 02/07/25*

Des craintes sont exprimées, considérant l'ampleur des impacts des projets, d'une *« **compensation au rabais**, qui se contenterait d'améliorer à la marge l'état de certaines zones humides alors que les destructions, elles, seront définitives ».* Cahier d'acteur n°66, NACICCA. La **compensation est en outre présentée comme impossible pour des habitats qui ne peuvent être recréés, tels que les Coussouls de Crau**. *« Sur ce territoire qui est vraiment exceptionnel, il faut bien comprendre que nous avons des habitats et des espèces qui peuvent être endémiques, qui peuvent être extrêmement rares, dont nous ne connaissons pas le fonctionnement ni le mode de vie, et qui ne sont simplement pas compensables. »* Représentant CEN PACA, réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25.

En effet, la compensation doit répondre aux exigences, rappelées par le public, de l'Article L. 110-1 du Code de l'environnement : *« La compensation est fondée sur l'équivalence écologique entre le site impacté et le site de compensation, déclinée selon trois composantes : les espèces, les habitats, la fonctionnalité. » « C'est très compliqué de compenser, parce qu'il ne suffit pas de désigner un étang ou un espace, un joli espace avec des arbres [...]. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Des personnes ont souligné **l'importance de la préservation des fonctions écologiques** que remplit un milieu naturel. Par exemple, lors des ateliers à Fos-sur-Mer le 18/06/25 (table biodiversité), un citoyen alerte sur la nécessité de prendre en compte les enjeux de déplacement et de fractionnement des milieux naturels et l'impact sur les corridors écologiques, affirmant que ce n'est *« pas un enjeu seulement de maintien de zones d'habitat mais d'une approche des fonctionnalités plus large ».*



Espaces interstitiels, réserve Naturelle des Marais du Vigueirat

Une alerte est faite sur **l'impact des projets sur des sites de compensation**, qui ont fait l'objet d'un travail de renaturation en compensation de projets précédents : *« […] le fuseau de moindre impact présenté et retenu surplombe des parcelles déjà affectées aux mesures compensatoires d'aménagements gardois (Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier, ZAC MITRA, ZAC Magna Porta…). Comment expliquer alors qu'un projet puisse délibérément aliéner les Mesures Compensatoires de plusieurs autres, ce qui demandera alors de compenser l'impact sur les compensations déjà mises en œuvre ??? Ubuesque ! »* Cahier d'acteur n°86, Centre Ornithologique du Gard.

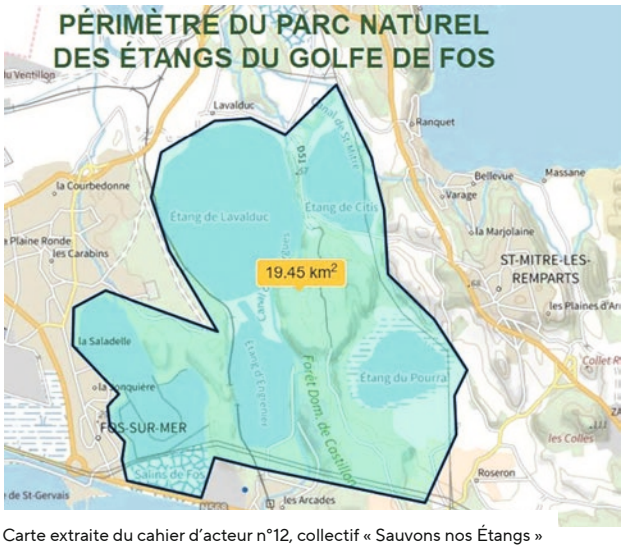
Des contributions **questionnent les limites des capacités de compensation du territoire en termes de foncier**. Pour mettre en œuvre les projets de réindustrialisation et de décarbonation, l'État avance que ce sont 2 000 à 3 000 ha de surfaces de compensation qui devront être trouvées. Le GPMM a annoncé que 1 500 ha pourraient être compensés sur son foncier (Réunion publique à Grans, le 26/05/25). **Les estimations de la capacité de compensation** ont cependant été questionnées durant tout le débat. *« La disponibilité du foncier pour la compensation écologique semble largement surestimée. […] le maître d'ouvrage ne démontre pas qu'il existe de telles surfaces dégradées (pour espérer un gain écologique) à proximité de la ZIP. »* Cahier d'acteur n°8, LPO.

Des demandes de compensation locales et des propositions de sites de compensation

Or, **la compensation est attendue localement**, *« en priorité sur le site endommagé, ou en tout état de cause à proximité de celui-ci, **afin de garantir les fonctionnalités de manière pérenne** »*, article L 163-1 du Code de l'environnement cité par un participant qui insiste : *« Je voulais juste revenir sur un point concernant la territorialisation de la compensation, et préciser que ce qui a été dit, c'est qu'il était souhaitable de compenser au plus près des sites impactés […]. Et donc, de pondérer négativement l'éloignement du site de compensation par rapport au site impacté. Je crois qu'il faut le préciser, parce que sinon, on entre dans une logique qui consiste à dire qu'on peut saccager ici et compenser ailleurs, et que ce n'est pas grave – si, c'est grave. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

D'autres acteurs insistent sur **l'importance du caractère local des compensations, en demandant qu'elles bénéficient aux habitant·e·s**. La compensation écologique est alors attendue comme un bénéfice des projets ou comme une réparation du préjudice subi par les habitant·e·s. En termes d'insertion locale, le site de Cossure a été présenté comme une solution qui bénéficie à des agriculteurs. Le site a été acquis en 2008 par CDC Biodiversité, qui a engagé en 2010 *« une gestion conservatoire, coréalisée dès le début de l'opération et jusqu'à la fin de l'opération, c'est-à-dire jusqu'en 2038, par le Conservatoire d'espaces naturels de PACA et la Chambre d'agriculture, avec en particulier une gestion pastorale. »* Webinaire ERC, le 02/07/25. Un enjeu soulevé est **que la compensation ne conduise pas à la perte de terres agricoles** : *« Les contraintes réglementaires sur les espèces et espaces protégés accentuent dans certains cas la pression sur le tissu agricole, mettant dos à dos profession agricole et protecteurs de l'environnement. »* Cahier d'acteur n°87, CEN PACA. Une vigilance est appelée sur ce point avec le besoin de faire *« la comparaison entre les différents scénarios […]en termes de mesures compensatoires environnementales ou agricoles »*. Webinaire ERC, le 02/07/25.

> **Ce qui est détruit à Fos doit être compensé à Fos ! D'autant plus que la ville présente en son territoire des espaces compatibles avec les mesures compensatoires et notamment, les marais dits « d'Esso », véritables pouponnières du baccharis, espèce invasive, qui détruit progressivement nos zones humides.**
>
> *Cahier d'acteur n°43, Ville de Fos-sur-Mer*



Carte extraite du cahier d'acteur n°12, collectif « Sauvons nos Étangs »

Plusieurs acteurs portent des propositions de sites de compensation, tels que les marais dits « d'Esso ». Plusieurs acteurs portent la **création d'un Parc naturel régional (PNR) des étangs**, sur la commune de Fos-sur-Mer. Selon MCTB Golfe de Fos, *« le lieu s'est renaturé de lui-même, laissant exploser une grande variété de biodiversité après avoir accueilli au XIX^e siècle une activité industrielle, qui lui permettrait d'ailleurs de figurer au titre des sites potentiels de renaturation que le SNCRR est chargé d'identifier »*. Cahier d'acteur n°8, MCTB Golfe de Fos environnement. Par ailleurs, *« ce projet de PNR est tout à la fois symbolique, mais aussi opérationnel : il montre que notre territoire peut accueillir l'industrie, sans pour autant tout lui sacrifier. **Il participe à l'acceptation à travers un sentiment de justice, et non de "double peine", dans le cas de compensations lointaines. »*** Cahier d'acteur n°89, Groupe d'élu·e·s d'opposition au Conseil municipal de Fos-sur-Mer.

Plusieurs acteurs proposent de mettre en œuvre des actions de **désartificialisation**. D'autres appellent à **inventer de nouvelles méthodes** : *« Les projets d'aménagement sont de grande ampleur alors que la capacité du territoire à accueillir des projets de compensation stricte sera probablement insuffisante et qu'il faudra inventer de nouvelles méthodes qualitatives de compensation. »* Cahier d'acteur n°34, Parc naturel régional de Camargue.

En outre, des contributions insistent sur la **prise en compte des effets cumulés des projets dans le calibrage des compensations**, plutôt qu'un traitement projet par projet, par exemple : *« Cette approche au cas par cas présente le risque que les conditions d'équivalence écologique imposées par l'article L.163-1 du Code de l'environnement ne soient pas garanties sans une évaluation globale des impacts cumulés, et ce alors que la loi impose que les mesures de compensation des atteintes à la biodiversité visent un objectif d'absence de perte nette, voire de gain de biodiversité. »* Cahier d'acteur n°62, LPO.

Des demandes de gestion collégiale

Enfin, des demandes de **concertation ou de « pilotage multi-acteur »** sont exprimées sur le sujet pour *« sortir de l'entre-soi ou de l'institutionnel »* et que *« les gestionnaires d'espaces naturels existants et qui ont une vue très ancienne sur le territoire, les associations qui s'investissent sur le territoire devraient être aussi parties prenantes de ce débat (sur les SNCRR) »*. Webinaire ERC, le 02/07/25, ainsi que les chercheurs et les porteurs de projet. La demande porte sur la définition des mesures et sur leur mise en œuvre, par exemple : « *Nous demandons la création du Parc naturel régional des 5 étangs dont la gestion sera collégiale. »* Cahier d'acteur n°8, MCTB Golfe de Fos Environnement.

5. DÉFINIR DES SEUILS ENVIRONNEMENTAUX ET PRIORISER LES PROJETS

> **Il est donc indispensable que la disponibilité réelle de la ressource en eau soit intégrée comme critère prioritaire dans la hiérarchisation, l'évaluation de la pertinence et de la soutenabilité des projets.**
>
> *Cahier d'acteur n°68, Tour du Valat*

> **Une multitude de projets nous sont annoncés, tous ne seront pas compensables. Il serait souhaitable de définir un rang de priorités pour l'ensemble de ces projets.**
>
> *Webinaire ERC, le 02/07/25*

De nombreuses contributions ont insisté sur **l'incapacité de l'environnement à accueillir l'ensemble des projets**, du fait des impacts cumulés sur la biodiversité, l'eau, les espaces naturels et agricoles ou l'artificialisation. L'évitement, la réduction et la compensation des impacts ont été débattus en doutant de leur possibilité de mise en œuvre.

Des demandes ont porté sur **la définition, l'actualisation ou le renforcement de seuils d'impacts cumulés, dans un monde vu comme limité**. *« Il nous paraît aussi très important de continuer à réduire les seuils de tolérance des rejets des industriels afin de limiter tous les autres rejets. La décarbonation seule ne doit pas être examinée. [...] Nous le voyons tous les jours dans les commissions de suivi de site ou autres, il faut absolument réduire les rejets, quels qu'ils soient – les aqueux, les atmosphériques et autres. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. Plusieurs contributions font référence aux 9 limites planétaires pour définir ces seuils : *« [...] nous souhaitons que l'installation des entreprises soit conditionnée à une analyse de leur impact sur les 9 limites planétaires impactées par le projet, ainsi qu'à la mise en place d'une démarche d'éco conception consistant à évaluer l'empreinte environnementale d'une activité de l'extraction des matières premières à la fin de vie des produits fabriqués. »* Cahier d'acteur n°123, Les Ecologistes. De tels seuils existent pour certaines atteintes : dans le cadre de la loi ZAN (zéro artificialisation nette) ou encore sur les prélèvements de l'eau avec la possibilité de réviser les seuils dans les règlements des SAGE (voir 6.3).

Des propositions ont été faites de **définir des seuils limites de dégradation des milieux par les projets** : *« Il faudrait intégrer un critère de seuil pour imposer une frontière limite au-delà de laquelle la détérioration du milieu est irréversible. Cela permettrait d'intégrer un critère de réversibilité, avoir une approche plus globale de l'ERC avant d'envisager une entrée compensation projet par projet. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

L'État a alors été appelé à **prioriser les projets en amont, avant d'instruire les demandes d'autorisation**. Les limites d'une instruction réglementaire projet par projet dans le cadre des autorisations environnementales ont été soulignées. Comme cela a pu être fait sur les demandes de raccordement électrique, il s'agirait de classer les projets selon différents critères, comme leur performance environnementale.

Afin que ces seuils soient opposables à l'autorisation des projets, une proposition a été faite, par exemple, en les inscrivant dans des documents d'urbanisme.



Rizieres et eoliennes au bord de la route de Port-Saint-Louis à Arles

7

QUELS EFFETS CUMULÉS SUR LA SANTÉ

1 Des problèmes de santé en lien avec l'industrie 125
2 Suivi et contrôle des émissions atmosphériques et de la qualité de l'air 127
3 Des effets cumulés des projets sur la santé à évaluer 129
4 Protéger la santé des travailleur·se·s 130
5 Mettre le système de santé à niveau dans l'avenir industriel projeté 131

Les enjeux de santé ont été largement abordés durant le débat et constituent une priorité pour une partie de la population.

> **À Fos, les gens ont beaucoup de cœur, mais ils ont aussi beaucoup de cancers. La santé, c'est vraiment un sujet primordial à traiter.**
>
> *Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25*

1. DES PROBLÈMES DE SANTÉ EN LIEN AVEC L'INDUSTRIE

> **Tous les jours j'apprends que quelqu'un a un cancer.**
>
> *Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25*

> **On ne peut que déplorer aussi le taux de cancers et de leucémies, de maladies pulmonaires et neurologiques, qui est le plus élevé de toute la région PACA.**
>
> *Réunion publique à Grans, le 30/04/25*

> **J'ai pris l'image de la carte vitale. Si on continue comme ça, il faut plus de moyens pour se soigner et faire face aux maladies.**
>
> *Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 30/04/25*

> **Les habitants des communes concernées – Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis-du-Rhône, Istres, Martigues, Saint-Mitre, Berre-l'Étang, etc. – paient un lourd tribut sanitaire : asthme, cancers, troubles cardiovasculaires, stress chronique, baisse de l'espérance de vie.**
>
> *Cahier d'acteur n°12, Sauvons nos étangs*

Des constats ont été partagés dans le débat d'un état dégradé de la santé de la population du golfe de Fos et de l'étang de Berre en lien avec l'activité industrielle de la zone. Le public a fait référence aux informations relayées par les médias : *« Ces villes sont sinistrées par l'industrie, plusieurs reportages en ont fait état, la santé des habitants est problématique. »* Questionnaire n°34. L'annonce dans les médias de la mise en examen d'ArcelorMittal Méditerranée, juste avant l'ouverture du débat, pour *« mise en danger d'autrui »* et *« faux et usage de faux »* par le tribunal judiciaire de Marseille, suite à des plaintes de riverains et associations, a été rapportée.

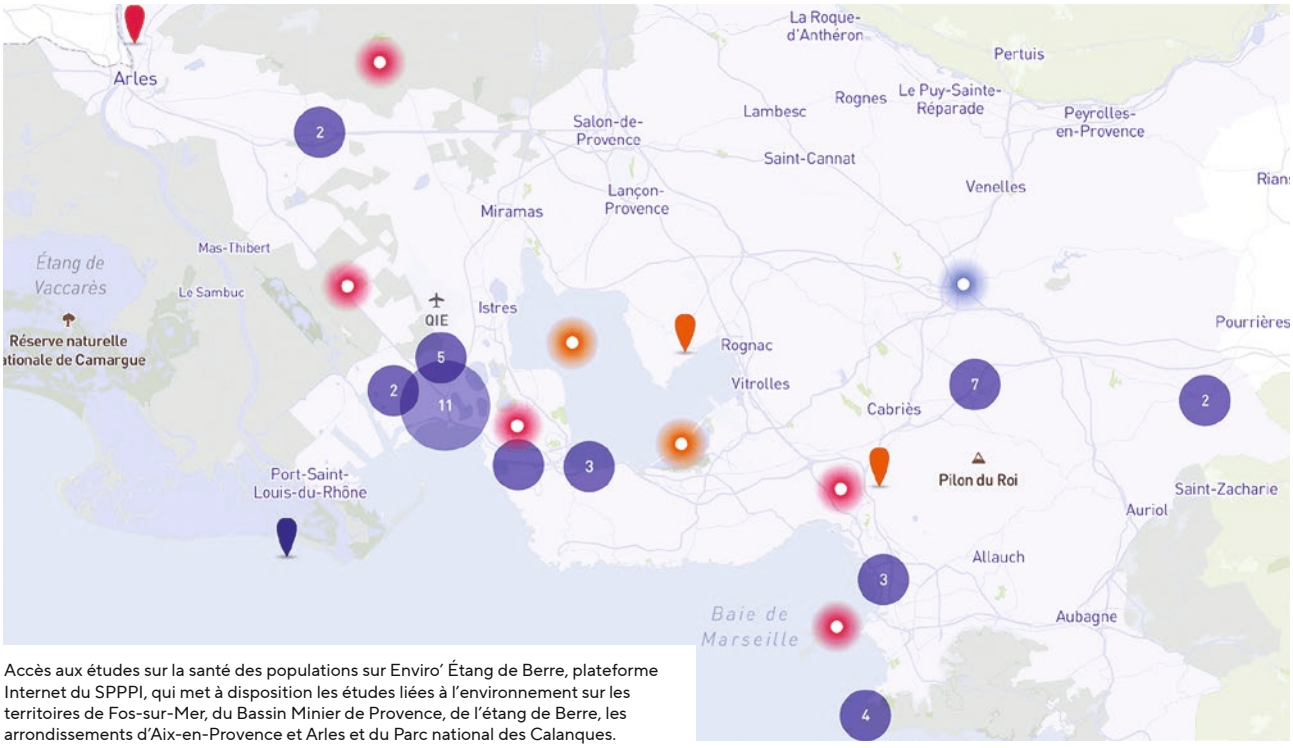
Lors des ateliers, les jeunes ont partagé de tels constats en présentant la santé comme un bien commun à préserver avec une **ambivalence vis-à-vis de l'industrie qui apporte de l'emploi et contribue au financement du système de santé, mais qui rend aussi malade :** *« C'est à double tranchant car l'industrie, elle permet de soigner les travailleurs car elle finance la santé, mais les travailleurs, s'ils sont malades, c'est à cause de l'industrie. »* Atelier, lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25.

La détérioration de la santé de la zone de Fos-Berre ou du département des Bouches-du-Rhône a été **objectivée par différentes études** (EPSEAL 3, Revela 13, SCENARII, celles de l'Observatoire régional de la santé PACA) **citées dans les contributions**.

Cependant, un **manque de partage des résultats des études** a également été exprimé : *« L'ARS n'a jamais voulu lâcher les données sanitaires en sa possession ! Nous n'avons que l'étude participative Fos-EPSEAL sous le coude. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. Une **demande forte** a été faite, dès la réunion d'ouverture, d'un **engagement de transparence de l'État :** *« Le préfet de région s'est engagé à fournir au débat toutes les pièces en sa possession. Pourra-t-il fournir le détail exhaustif de l'état sanitaire des populations riveraines, données réclamées sans succès depuis plus de 20 ans par les associations locales ? »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. En outre, plusieurs citoyen·ne·s et acteur·rice·s **ont sollicité la présence de l'ARS aux différentes réunions** : *« Et je trouve anormal que l'ARS ne fasse pas partie de toutes les réunions qui vont être mises en place, parce qu'il y a des réponses à donner – très importantes. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.



Prévention, soins et santé au centre de la vision de l'avenir du territoire du collège citoyen du dispositif REPONSES (Débat autoporté)



Accès aux études sur la santé des populations sur Enviro' Étang de Berre, plateforme Internet du SPPPI, qui met à disposition les études liées à l'environnement sur les territoires de Fos-sur-Mer, du Bassin Minier de Provence, de l'étang de Berre, les arrondissements d'Aix-en-Provence et Arles et du Parc national des Calanques.

Le préfet de la région PACA répondra favorablement à cette demande en exigeant la présence d'agents de l'ARS. Cette présence a été suivie dans le débat et les absences de l'ARS lors de certaines réunions signalées à l'équipe du débat.

> Et la santé, c'est LE sujet : on a besoin d'études sérieuses sur les cancers ici.
>
> *Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25*

Le manque d'une vision globale de l'état de santé de la population en lien avec les nuisances subies a également été exprimé par une partie du public concernant l'absence d'investigation du lien de causalité entre la pollution et les pathologies observées localement. Des demandes de suivi plus poussé des populations ont été renouvelées. Une demande forte de la population en 2010 pour comprendre le nombre de cancers observés autour de l'étang de Berre, ainsi que l'attente d'un état des lieux de l'état sanitaire, avait conduit l'ARS à saisir Santé Publique France (SpF), agence nationale de surveillance sanitaire, pour conduire une surveillance territorialisée avec la création en 2011 de l'observatoire Revela 13 [recensement de 3 cancers en lien avec la pollution] présenté lors du webinaire KFé RÉPONSES du 24/06/25. SpF a précisé à cette occasion que l'analyse des données recueillies par Revela 13, publiée en 2024, n'a pas montré de surincidence de ces 3 cancers sur le pourtour de l'étang de Berre, mais plutôt dans l'est du département des Bouches-du-Rhône et de Marseille.

Les réponses apportées par l'observatoire Revela 13 ont été insuffisantes, selon une partie du public qui critique le choix des 3 cancers. **La demande d'un observatoire départemental de tous les cancers** a été renouvelée dans le débat. Santé Publique France a justifié l'arrêt de l'observatoire Revela 13 par l'élaboration en cours d'un dispositif d'enquête plus complet et étendu et par la surveillance de pathologies autres que cancéreuses, lors du webinaire KFé RÉPONSES du 24/06/25. Ce dispositif pourrait répondre aux demandes du public de **considérer un ensemble plus important de pathologies induites par la pollution.** Il ne satisfait pas d'autres personnes qui auraient préféré un renforcement des études sur la zone de Fos : *« Pour avoir suivi plusieurs enfants atteints de cancer, quand ils arrivent à Paris, la première question qu'on leur pose c'est où est-ce que vous habitez ? Quand ils répondent à Fos, les oncologues leur disent de déménager. Du coup ça me fait sourire qu'on ait préféré élargir la zone d'étude sur les cancers plutôt que de voir sur Fos uniquement. »* Atelier à Istres, le 10/07/25.

Les demandes insistent également sur la collecte des **données environnementales** dans les études pour mieux comprendre les causalités. Par ailleurs des demandes sont faites de suivre les **risques psychosociaux :**

> Important de prendre en compte l'éco-toxicité, le sentiment d'angoisse et de stress lié aux risques industriels : c'est une question de santé mentale, largement présente sur le territoire (les gens ont peur).
>
> *Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25*

À la table « Impacts sur la santé » sur « Risques, Environnement et santé », lors des ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25, la demande a été renouvelée de ***« faire un état des lieux sanitaire »* avant toute analyse des effets sur la santé des projets.**

2. SUIVI ET CONTRÔLE DES ÉMISSIONS ATMOSPHÉRIQUES ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR

> La ZIP de Fos-sur-Mer est la deuxième zone la plus polluée de notre pays, avec des rejets atmosphériques récurrents, non conformes aux normes, qui engendrent des maladies graves chez les riverains.
>
> *Questionnaire n°74*

La pollution de l'air est un **sujet de préoccupation** majeur du public depuis de nombreuses années sur le golfe de Fos **en lien avec les enjeux de santé.** À ce titre, le public a questionné l'impact de la décarbonation sur les émissions.

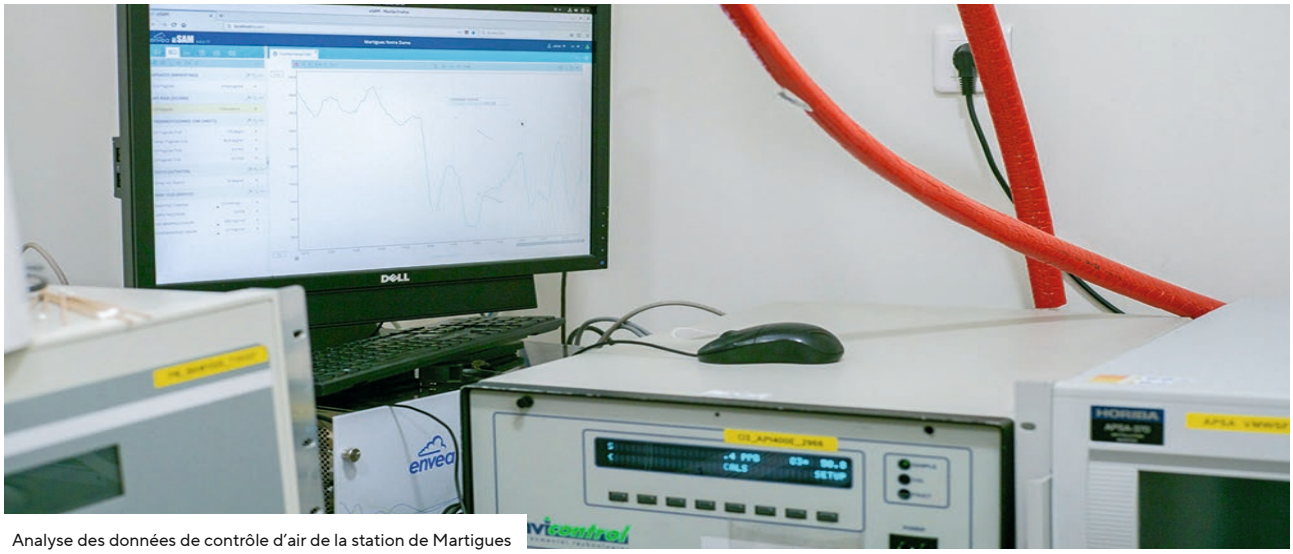
Décarboner ne veut pas dire dépolluer, de nombreuses interventions du public l'ont rappelé, par exemple : *« La pollution atmosphérique ne se limite pas aux émissions de CO_2. Les industries rejettent d'autres polluants qui se voient à l'horizon et qui devraient les alerter sur les risques sanitaires qu'encourent l'ensemble des habitants. »* Questionnaire n°39.

Le webinaire KFé RÉPONSES, le 27/05/25, visait à **informer sur les différences et les liens entre décarbonation et dépollution.** Diminuer les gaz à effet de serre n'a pas d'impact direct sur la santé comme le rappelle le GREC-Sud : *« Les polluants sont nuisibles pour la santé et l'environnement, alors que les gaz à effet de serre sont complètement inertes directement pour la santé. »* Webinaire KFé RÉPONSES, le 27/05/25. AtmoSud, observatoire régional de la qualité de l'air, a précisé la différence entre émissions et concentrations dans l'air des polluants : *« Les émissions représentent ce qui est émis à la cheminée dans les industries, au pot d'échappement du véhicule [...]. La concentration correspond à la dispersion de ces émissions. Des émissions, des polluants, sont émis dans l'atmosphère et seront dispersés avec le vent, la météo, la rugosité du bâti, ainsi que des réactions chimiques. Cela va se transformer en concentration de polluants, et c'est ce que nous allons mesurer au niveau des territoires. »* Webinaire KFé RÉPONSES, le 27/05/25.

Des constats ont été partagés par le public sur les émissions actuelles. Au-delà des émissions des industries, **le rôle des transports** dans les émissions polluantes est souligné : *« La circulation routière, avec un fort pourcentage de camions, est directement impliquée dans cette dégradation chronique de notre santé. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25. Ou encore : *« Il faudrait parler de pollution des cargos qui passent et polluent la ville. »* Réunion PLUi à Port-de-Bouc, le 12/06/25.

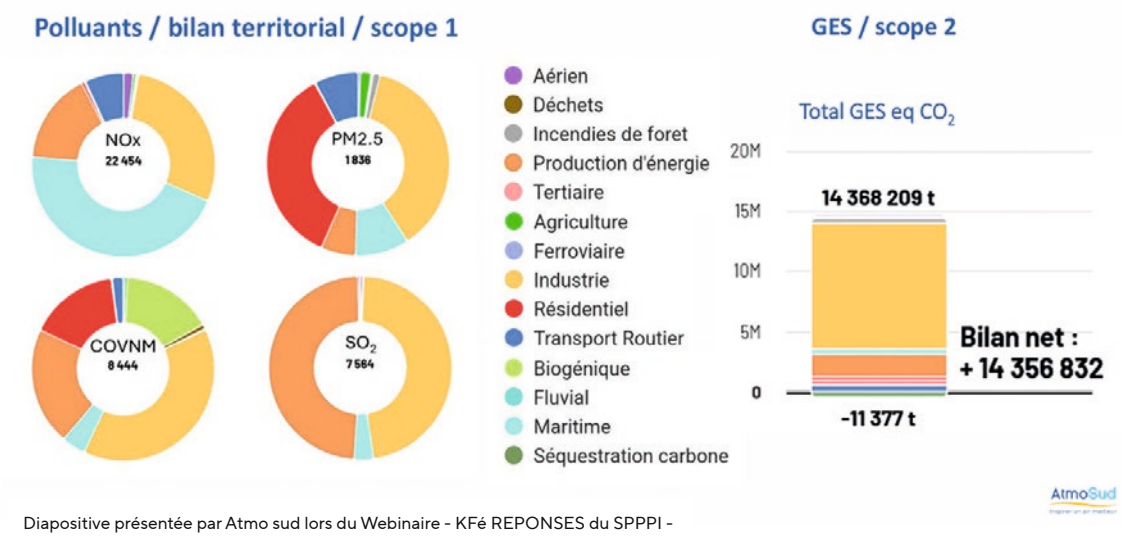
Des informations sur le suivi des polluants atmosphériques et des GES sur l'arrondissement d'Istres **ont été présentées par AtmoSud lors du webinaire KFé RÉPONSES,** en indiquant leurs sources principales, la part de l'industrie et d'autres émetteurs et les tendances actuelles. *« Nous constatons une forte tendance à la baisse des émissions pour l'ensemble des polluants évoqués. [...] Les industries sont contraintes de réduire leurs émissions. La baisse est donc liée à cette baisse du secteur industriel, ainsi que du secteur du trafic routier. Le maritime, lui, va plutôt stagner voire un peu augmenter, en lien avec l'augmentation de l'activité. Le secteur résidentiel stagne aussi ces dernières années. »* Webinaire KFé RÉPONSES, le 27/05/25.

Il a été souligné que l'accès aux données sur les émissions industrielles n'était pas facilité pour les structures qui souhaitent en faire l'analyse. Dans le cadre de l'étude SCENARII, qui vise à quantifier, à l'aide d'indicateurs de risque, l'impact de la pollution atmosphérique sur la santé, **la qualité des données d'autosurveillance a été soulevée :** *« Le programme SCENARII montre des écarts parfois significatifs entre les concentrations de polluants mesurées sur le terrain et ceux simulés à partir des émissions calculées. »* Cahier d'acteur n°71, AtmoSud.



Analyse des données de contrôle d'air de la station de Martigues

Émissions arrondissement Istres



Diapositive présentée par Atmo sud lors du Webinaire - KFé REPONSES du SPPPI - Quelle différence entre décarbonation et dépollution ? le 27/05/25

> **Les particules on les voit sur les capots de voiture, on en a sous les pieds quand on est pieds nus et tout ça on le respire. Alors on nous dit de déménager mais nous, on veut pas déménager. Il faut juste contrôler pour de vrai.**

Atelier à Lavéra, Martigues, le 11/07/25

Des participant·e·s ont fait mention d'un manque de surveillance et de sanction, ou ont insisté sur le besoin d'avoir des ***« gendarmes de la pollution ».*** Atelier à Lavéra, Martigues, le 11/07/25. La question de la **révision des seuils de polluants autorisés** a été abordée.

> **Qu'un seuil maximum d'émissions cumulées, polluant par polluant, y compris les PFAS, soit fixé et communiqué publiquement.**

Cahier d'acteur n°68, Cistude

D'autres acteurs, notamment lors de l'atelier du 18/06/25, ont fait des propositions pour **renforcer le réseau de surveillance de la qualité de l'air :** *« Revoir le réseau de surveillance de la qualité de l'air autour des zones industrielles. Ne pas attendre pour mesurer les polluants émergents. Se mettre autour de la table pour discuter de comment faire et comment financer. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25. L'enjeu du financement de la surveillance a été soulevé avec une demande que les projets y participent : *« Nous avons parlé des administrations qui contrôlent l'ensemble de ces industries et de ces transports, éventuellement, de façon à ce qu'on puisse avoir une idée bien précise sur la surveillance qui sera faite et des résultats obtenus, et donc que le budget qui prévoit de surveiller et de contrôler fasse aussi partie des projets. »* Débat autoporté SPPPI-Collège citoyen, à Port-de-Bouc, le 19/05/25.

> **Concernant les données issues des industriels sur les polluants émis, ces données ne devraient-elles pas être relevées par un organisme indépendant ?**

Webinaire KFé RÉPONSES, le 27/05/25

Concernant **la gouvernance de ces données sur les émissions atmosphériques,** plusieurs propositions ont été faites avec des attentes de transparence et de partage : celle de la gestion par un organisme indépendant et celle de la création d'un cadre de travail coopératif qui réunirait les parties prenantes du territoire – services de l'État, collectivités locales, industriels et associations. AtmoSud propose d'y jouer un rôle dans *« l'agrégation, la vérification et la mise en cohérence de ces données, en s'appuyant sur son expertise et ses outils existants. »* Cahier d'acteur n°71, AtmoSud. Une transparence des porteurs de projet est également attendue.

En effet, des **dispositifs d'information, de concertation, d'observation et de recherche participatifs** traitant des enjeux de pollution et de santé, sont déjà présents sur le territoire, suite aux mobilisations passées : le dispositif RÉPONSES animé par le SPPPI PACA, Signal'air d'AtmoSud, l'observatoire citoyen de l'environnement VOCE animé par l'Institut écocitoyen en partenariat avec le SymCrau ou encore des projets de recherche participatifs tels que Embodied Ecologies. Ces dispositifs contribuent à l'information et à la production de connaissance des phénomènes et proposent des espaces d'échange. Des interrogations ont été soulevées sur la mobilisation de ces dispositifs et leur contribution à l'information et à la concertation à l'avenir.

3. DES EFFETS CUMULÉS DES PROJETS SUR LA SANTÉ À ÉVALUER

> Quel impact sur la santé de vivre à côté de ce bassin industriel voué à s'étendre ? Les industriels ont-ils fait toutes les études sur le sujet ? Quel bénéfice des nouveaux projets sur la santé ? Quelle écotoxicité des nouveaux process ?

Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25

Aucune information globalisée n'a été partagée dans le débat sur les effets cumulés des projets sur la santé. Pour l'ARS, il est trop tôt pour répondre à ces questions : *« Ce débat sur les impacts cumulés est prématuré alors qu'il n'y a pas d'éléments pour en débattre. Des études sont en cours, et les dossiers ICPE (Installation Classée Pour l'Environnement) n'ayant pas été déposés, l'ARS ne peut pas encore rendre d'avis sanitaires sur les nouveaux projets. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.

L'absence de résultats sur la santé lors de la présentation de l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) ainsi que l'absence de détails sur les polluants émis, a entraîné beaucoup de déceptions.

Des questions et des demandes ont porté sur la composante « qualité de l'air » de l'étude, notamment : *« Quels polluants sont considérés pour la qualité de l'air ? » « Quels polluants sont retenus pour caractériser l'exposition des gens ? »* Des critiques ont été portées sur la méthodologie :

> Il y a une seule case, un seul indicateur agrégé pour tous les polluants. C'est insuffisant. [...] Cela ne dit rien de l'exposition des populations.

Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25

Le manque de précisions de l'AEC et les biais entraînés du fait de l'incomplétude des données sur les projets sont critiqués : *« À ce stade, [l'étude] ne renseigne pas sur le cumul des émissions par polluants, en particulier ceux dont les effets sur la santé sont avérés et les concentrations dans l'air réglementées notamment, les dioxydes d'azote, particules PM 10 et PM 2,5, composés organiques volatils et métaux lourds. »* Cahier d'acteur n°45, Association Au Fil Du Rhône. L'absence de suivi des particules fines par les industriels est pointée et les attentes d'un suivi plus détaillé : *« Les industriels parlent d'émission de poussière, pas de granulométrie des particules. Toutes les émissions ne sont pas considérées. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25.



Visite ArcelorMittal Mediterranée, Fos-sur-Mer, le 20/05/25

Des demandes de précisions sont en attente sur deux autres composantes de l'AEC qui ont des impacts sur la santé :

- **La pollution des sols** par des substances chimiques, des métaux lourds ou des produits toxiques utilisés ou générés lors des procédés industriels, peut avoir des effets sur la santé des écosystèmes et indirectement sur la chaîne alimentaire : *« Ce qui me fait peur, c'est la destruction des vies humaines à cause de la qualité des terres nourricières polluées. C'est une bombe à retardement sur la santé de tout ce bassin-là. »* Atelier Cité des transitions, à Marseille, le 02/07/25.
- Le constat d'une augmentation des **nuisances sonores** a été rapporté durant le débat : *« Les cheminées : c'est ce que je vis au quotidien, il y a de la pollution sonore, visuelle. Il n'y avait pas ce bruit-là avant, là c'est en continu, c'est insupportable… »* Atelier à Martigues, le 11/07/25. D'autres se questionnent sur l'augmentation potentielle du bruit liée à l'extension de projets : *« Est-ce que le projet de l'expansion très importante de la base d'Istres a été pris en compte dans le projet par rapport à l'environnement, par rapport aux nuisances sonores ? »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.

Parmi les projets, l'impact sur la santé humaine et animale des champs électromagnétiques générés par les lignes à très haute tension, et plus particulièrement en lien avec le **projet de ligne THT 400 kV** aérienne entre Jonquières-Saint-Vincent et Fos-sur-Mer, a fait l'objet de nombreuses questions et avis lors des rencontres en lien avec le projet mais aussi lors des ateliers sur Risques, environnement et santé (voir annexe 1, Carnet des projets).

L'absence d'évaluation des effets cumulés sur la santé des projets amène à demander **un moratoire sur l'autorisation future de tous les projets :** *« La carence de données sur les émissions polluantes entrave toute possibilité de quantifier l'augmentation des risques sanitaires encourus par la population si ces projets étaient mis en œuvre. […] »*

> Le collectif Cistude demande un moratoire sur l'ensemble des projets tant que les impacts sanitaires cumulés n'auront pas été établis par l'ARS et communiqués publiquement.

Cahier d'acteur n°68, Cistude

4. PROTÉGER LA SANTÉ DES TRAVAILLEUR·SE·S

> Je suis d'accord avec l'industrie, j'y ai travaillé. Mais si on devient malade ? Il faut conserver l'emploi, mais pas à n'importe quel prix.

Atelier à Lavéra, Martigues, le 11/07/25

> Tu prends le travail, mais est-ce que tu prends pas la maladie avec ?

Atelier Mon Moral en couleurs, à Istres, le 10/07/25

Lors de la réunion d'ouverture du débat, la question de l'exposition et de la protection des travailleur·se·s a été posée. Les travailleur·se·s sont considérés comme les premier·e·s exposé·e·s à la pollution et aux nuisances produites par les activités industrielles sur les lieux de travail : *« D'abord, la question de la santé des femmes et des hommes qui travaillent sur le port tous les jours, toute l'année, le jour, la nuit, et qui sont souvent les premières victimes de ces pollutions qui sont réelles et contre lesquelles il faut se mobiliser. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. Un manque de documentation des maladies professionnelles a été souligné : *« Les échanges en réunion publique ont démontré que les risques sanitaires des pollutions actuelles n'étaient pas assez documentés, malgré des taux de maladies élevés, et en particulier des maladies professionnelles. »* Cahier d'acteur n°44, FNE PACA.

Des contributions font également part du **caractère dissuasif pour l'emploi des risques liés à la pollution**. Lors du débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25, une citoyenne indique ainsi que son fils avait commencé à travailler dans une entreprise de la zone et avait arrêté du fait de la pollution. Des atteintes à la santé des travailleur·se·s ont été portées en justice, a rappelé le syndicat CGT de Total : *« Nous, la CGT, vous avez pu le voir dans les médias, on a porté plainte contre Total pour mise en danger de la vie d'autrui. Et ce n'est pas pour fermer l'usine, c'est parce qu'on sait très bien que la pollution, elle est née d'un choix de gestion capitaliste. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.



Qualité de l'air et émissions atmosphériques lors des ateliers au format de World café à Fos-sur-Mer, le 18/06/25

La transformation industrielle, avec le rachat d'industries ou la transformation des procédés, serait **l'occasion de revoir les conditions de travail et de renforcer la protection et la sécurité des personnes qui y travaillent.** La commission paritaire de la métallurgie en fait une condition de réussite de la réindustrialisation : *« les impératifs de sécurité et de santé sur le long terme, sont la priorité des industries d'aujourd'hui, engagées et responsables. Chacun doit y veiller, employeurs, salariés, représentants du personnel et des syndicats à travers le fonctionnement des instances dédiées (Comité Social et Économique, Commission santé, sécurité et conditions de travail, représentants de proximité), et à travers la gouvernance paritaire des Services de Prévention et de Santé au Travail Interprofessionnels. »* Cahier d'acteurs n°14, Partenaires sociaux de la métallurgie. Dans les Bouches-du-Rhône, le Service de prévention et de santé au travail interentreprise (SPSTI) spécialisé dans l'industrie, soutient la réindustrialisation tout en assurant compter préserver la santé, la sécurité et les conditions de travail et appelle à *« moderniser les infrastructures, renforcer la prévention des risques professionnels (dont routiers), et à faire de la zone un pôle de référence européen, dans une logique responsable et raisonnée. »* Avis n°14.

Pour autant, selon un participant, **le système de santé en entreprise est dysfonctionnel :** *« Nous savons par le ministère du Travail que dans les nouvelles industries, la majorité des problèmes sont d'ordre psychosocial. [...] Il va bien falloir se reposer la question des comités d'hygiène et de sécurité dans les usines. Dans l'état actuel des choses, ce qu'il se passe dans les entreprises à propos de la santé, ça ne fonctionne pas. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Les contributions font également référence à des accidents industriels récents et aux limites du système de santé dans la prise en charge de personnels accidentés, au risque de retard de soins.

Des **demandes d'organisation et de suivi spécifiques sont faites :** *« Tout ça ne pourra se faire que s'il y a une organisation et une mise en place d'un suivi de la santé de la population et des employés de notre région. »* Atelier SPPPI, Collège citoye, Port-de-Bouc, le 19/05/25. Les industriels sont sollicités pour cela : *« Il faut que les entreprises jouent le jeu : qu'elles proposent un suivi transparent, que des médecins vérifient etc., qu'elles financent des projets de santé, des formations de prévention des risques. »* Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25.

> Il faut que les industriels respectent les règles et protègent la santé.

Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25

5. METTRE LE SYSTÈME DE SANTÉ À NIVEAU DANS L'AVENIR INDUSTRIEL PROJETÉ

Ces projets sont très importants et vont impacter automatiquement la santé des populations. Donc, je voudrais savoir quelle est la place du système de santé qui va être mis en place.

Réunion publique, à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Le système de soins, et en particulier l'Hôpital de Martigues, a été un point de focalisation, pour le public, du fait de **difficultés actuelles et en anticipation de problèmes de santé à venir.** Une citoyenne fait le constat des difficultés actuelles de l'hôpital : *« Notre système est en déclin, c'est le moins qu'on puisse dire. Les hôpitaux sont débordés, il n'y a plus de médecins. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. Le maire de Martigues confirmera l'état de « souffrance » de l'hôpital lors de la réunion publique à Martigues, le 03/06/25.

Un soignant de l'hôpital de Martigues a témoigné sur **la mise en danger de la santé de la population et des travailleur·se·s du fait de l'inadaptation de l'infrastructure aux besoins actuels.** Il fait le constat d'une baisse des effectifs de personnel soignant et d'une insuffisance des moyens d'accueil aux urgences : *« Les conditions de travail continuent de s'aggraver avec la maltraitance institutionnelle toujours plus accrue, entraînant une fuite importante de personnel au détriment des usagers et des travailleurs. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25. Des actions pour défendre l'hôpital de Martigues ont été présentées durant le débat par la CGT, pour tenter d'obtenir des financements et l'assurance de recrutement de personnel : *« Défendre l'hôpital de Martigues et revendiquer 170 millions d'euros, 90 emplois statutaires à plein temps immédiatement pour répondre à l'urgence. Grâce à de nombreuses mobilisations, nous avons obtenu 60 millions d'euros, mais 60 millions d'euros d'emprunts. »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25.

Comment le tissu hospitalier va-t-il être restauré pour accueillir les pathologies environnementales actuelles et futures ?

Questionnaire n°34

Concernant l'hôpital de Martigues, l'ARS a annoncé la réalisation d'un audit des besoins futurs et des mesures de modernisation qui en résultent, sur la base d'un soutien financier de 28,3 M€, confirmé par l'État. Une note complémentaire sur *« le **projet d'investissement de l'hôpital de Martigues** »* a été publiée sur le site du débat, avec un montant total du projet immobilier évalué à 60 M€. Le directeur de l'hôpital de Martigues, lors des ateliers à Fos-sur-Mer du 18/06/25, a informé de la reconstruction de deux Ehpad en prévision de l'afflux de nouvelles populations en lien avec la réindustrialisation. Au cours du débat, l'État et la Région Sud ont cité d'**autres établissements hospitaliers à renforcer** (l'hôpital d'Arles, l'hôpital de Salon, l'hôpital d'Aix, l'hôpital de Marseille, l'hôpital d'Aubagne).

Je suis médecin au CHU de Nîmes et je reçois de plus en plus souvent des patients de Fos-Port-Saint-Louis, Istres !...

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Il n'y a pas de médecins ici. Tu as un cancer, tu dois aller à Marseille !

Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25

Outre les difficultés concernant les hôpitaux, des contributions soulignent de manière plus large le **caractère « défaillant » de la carte sanitaire.** *« Quel système on va mettre en place pour pallier ce déficit ? »* Question n°24. À cette question posée plusieurs fois au cours du débat, l'ARS a répondu en décrivant l'organisation actuelle des soins ambulatoires et mis en avant un dispositif existant : la consultation de pathologies professionnelles et environnementales qui *« anime et coordonne notamment les acteurs de santé autour de la question des maladies professionnelles et les consultations sont centrées sur le dépistage et l'orientation des patients. Ce dispositif est basé au CH de Martigues. »* Réponse à la question n°24. Lors des ateliers sur « Risques, environnement et santé », le 28/06/25, le Centre intercommunal d'action sociale (CIAS) du Pays de Martigues, a cependant fait état de la difficulté des médecins à remplir les dossiers de demande de reconnaissance de maladie professionnelle et de son action de sensibilisation auprès d'eux en partenariat avec des associations, notamment l'ADEVIMAP (association de défense des victimes des maladies professionnelles) de l'ouest de l'étang de Berre. Enfin, un **besoin de moyens supplémentaires à l'avenir** est identifié : *« Si on continue comme ça, il faut plus de moyens pour se soigner et faire face aux maladies. »* Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25.



Vue de la zone de Fos-Berre avec l'hôpital de Martigues en premier plan

8

QUELS ENJEUX DE MOBILITÉS, LOGEMENT, INFRASTRUCTURE ET SERVICES ?

1	**Réaffirmation de l'urgence des enjeux de mobilité**	**133**
2	**Mettre en œuvre des actions à la hauteur des enjeux de mobilité**	**136**
3	**Financements des projets et coordination des acteurs des mobilités**	**140**
4	**Plus de logements pour des territoires plus habitables**	**142**
5	**Mieux anticiper et planifier l'ensemble des besoins**	**145**

> Il est essentiel de rappeler que nos infrastructures – routes, hôpitaux, écoles, logements… sont déjà saturées depuis de nombreuses années.

Avis n°06

> Rapprocher les salariés de leur lieu de travail par le logement et la mobilité n'est pas un simple aménagement : c'est une condition stratégique du succès du projet.

Cahier d'acteur n°120, UPE 13

> Inquiétant de voir que l'urbanisme et les infrastructures sont la dernière roue du carrosse… c'est tout aussi important !

Questionnaire n°50

La partie 5 a identifié des enjeux liés à l'insertion des projets industriels dans les territoires. Cette partie analyse plus précisément les enjeux de mobilité, de logement et plus largement de services et équipements. **La structuration de cette partie reflète l'approfondissement de ces sujets au cours du débat**. Les enjeux de mobilité ont été très présents dans le débat. Ils ont fait l'objet d'une information détaillée et de nombreux échanges dans la suite des débats publics et concertation précédentes. La question du logement, qui avait été mise en visibilité dans les concertations préalables sur les projets industriels en 2023 et 2024 et avait fait l'objet de premières estimations, a été approfondie. D'autres besoins ont été mis en visibilité dans le débat sans être débattus en détail.

1. RÉAFFIRMATION DE L'URGENCE DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Soulevé de manière systématique dans les temps du débat, que ce soit sur les marchés, en atelier ou en réunion publique, **l'enjeu de mobilité n'est pas nouveau dans la zone de Fos-Berre**. Des contributions soulignent que les enjeux de mobilité étaient déjà présents dans les débats publics et concertations précédentes et même depuis la création de la ZIP : *« Certains ont parlé du débat Fos 2XL, où c'était déjà d'actualité, mais depuis que le monde est monde, enfin en tout cas je regarde les élus de ce territoire, l'idée que ce port n'est pas raccroché à ce territoire par une desserte de qualité, c'est quelque chose qui existe depuis le début. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, le maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône.

Si les échanges au cours du débat ont principalement porté sur les enjeux sur la zone de Fos-Berre, les contributions ont également concerné les **connexions avec le périmètre élargi** : *« En 2023, 31 % des actifs travaillant dans la zone Fos-Berre résidaient en dehors de celle-ci, un chiffre qui monte à 38 % dans le secteur industriel (DREETS). Le projet Fos Berre Provence va accentuer cette tendance, avec un besoin estimé à environ 5 600 logements, en partant du principe que 70 % des nouveaux emplois seront pourvus par des travailleurs venus de l'extérieur (Préfecture de la région PACA). »* Cahier d'acteur n°120, UPE 13. Des contributions ont en particulier interpellé sur la **« connexion avec le Pays d'Arles »** (Réunion publique à Miramas, le 10/06/25) et porté sur les enjeux de ce territoire, en lien avec le projet de contournement de la ville.

Partage d'un état des lieux et d'un diagnostic global

Le débat a partagé une **information actualisée sur la situation des mobilités avec une perspective globale**.



Réunion « Mobilités et transports » à Miramas, le 10/06/25

Cette approche répondait aux demandes issues du débat public sur la liaison Fos-Salon, de replacer le projet de liaison routière dans le système territorial, en considérant l'ensemble des projets qui concernaient les mobilités et la cohérence des politiques publiques. Un besoin de coordination des acteurs des mobilités avait en outre été soulevé. De manière notable, suite au débat public sur le projet de liaison routière, un comité de suivi intermodal animé par la préfecture avait été mis en place, et ultérieurement, un groupe de travail Mobilité copiloté par la DREAL PACA et la Métropole en association avec les communes et intercommunalités, le Département 13, la Région, le GPMM, la CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie), la CNR (Compagnie Nationale du Rhône), SNCF Réseau, VNF (Voies Navigable de France).

Lors de la réunion dédiée aux « mobilités et transports », le 10/06/25 à Miramas, **un état des lieux et un diagnostic collectif ont été présentés par des représentantes du groupe de travail Mobilité, incluant des scénarios prospectifs de croissance des mobilités**. Une fiche « Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre » a été publiée, coordonnée par l'État avec la contribution des membres du groupe de travail. Des données, résultats d'étude et projets ont également été partagés par des responsables d'entreprises sur la mobilité de leurs salariés, par des acteurs associatifs et syndicaux.

À l'issue du débat global, un **constat unanime a été partagé : les déplacements posent problème**. **En outre, les projets de réindustrialisation pourraient rendre ces problèmes plus aigus** puisqu'ils conduiraient à une augmentation significative des flux de personnes et de marchandises. Dans le même temps, certaines contributions voient la venue des nouveaux projets comme une opportunité d'amener des solutions pour résoudre les problèmes actuels : *« Grâce à ces projets, nous pourrons aussi améliorer nos conditions de déplacement (stressantes, dangereuses et polluantes). »* Questionnaire n°68.

> **Il est indispensable que la mobilité soit au cœur de nos préoccupations : la mobilité des personnes, des citoyens, la mobilité du fret.**
>
> *Réunion publique à Martigues, le 03/06/25, le maire de Martigues*

Des **enjeux pluriels** ont été exprimés sur les déplacements des personnes, le transport des équipements, des ressources et des marchandises.

Engorgements, risques routiers et manque d'alternatives dans les déplacements du quotidien

> **[…] ce sera infernal, les routes. Infernal. Aujourd'hui, elles le sont, mais demain, ce sera quoi ? Ce seront des bouchons en permanence.**
>
> *Réunion publique à Martigues, le 23/04/25*

> **[…] Aujourd'hui, notre zone industrialo-portuaire n'est pas desservie par le train, n'est pas desservie par les cars, n'est desservie par rien du tout.**
>
> *Réunion publique à Miramas, le 10/06/25*

> **Il n'existe à l'heure actuelle aucun réseau cyclable pour se déplacer en sécurité d'une ville à l'autre ou pour se rendre sur la ZIP Fos.**
>
> *Cahier d'acteur n°3, Ramdam*



Ligne de chemin de fer abandonnée vers le terminal méthanier du Tonkin à Fos-sur-Mer



Cyclistes sur le territoire

Des demandes sont exprimées avec véhémence pour une résolution des problèmes routiers. Une **saturation des routes** est constatée qui ne pourrait, selon une partie du public, que s'accroître avec l'arrivée des nouveaux projets. La croissance de la circulation accroîtrait en outre les difficultés d'évacuation en cas d'accident industriel : *« S'il y a un risque d'explosion à Esso, l'usine principale qui touche la ville, comment fera-t-on avec toute la circulation qu'il va y avoir en plus ? »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

Un manque de transports en commun, de pistes cyclables et de pôles intermodaux est identifié en particulier pour la desserte de la ZIP *« La grande dispersion des horaires de prise/fin de service dans les entreprises de la ZIP de Fos-sur-Mer, leur emprise foncière importante et les grandes distances les séparant des lieux de résidence des salariés rendent particulièrement difficile leur desserte par des transports publics efficaces. [...] les seuls "pôles d'échange" existants souffrent de carences importantes. »* Cahier d'acteur n°33, NosTERPaca. Le poids de la voiture dans les déplacements est rappelé : *« 91,2 % de la population de Fos-sur-Mer ayant un travail se déplace en voiture alors que seulement 2,2 % utilise des transports en commun. »* Cahier d'acteur n°8, MCTB.

Les demandes portent également sur l'amélioration de la **sécurité des usagers et la réduction des risques d'accident :** *« On ne le dit pas assez, mais dans les Bouches-du-Rhône, le nombre d'accidents de trajets est 50 % supérieur à la moyenne en France. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25. *« Il s'agit là d'une part d'un enjeu de sécurité puisqu'il y a 6 fois plus d'accidents de trajet que d'accidents de travail pour les collaborateurs d'Airbus Helicopters. »* Cahier d'acteur n°40, Sud Avenir Hélico.

> Le problème des mobilités c'est le coût.
>
> *Débat mobile, Port-de-Bouc, le 16/04/25*

La charge financière des mobilités pour les usagers et les **contraintes pour les jeunes** qui n'ont pas le permis de conduire ont également été soulignées.

Enfin, des questions ont été soulevées et une demande d'attention sur **la gestion de la mobilité pendant les périodes de chantier des projets**.

Nuisances et impact des mobilités sur l'environnement et sur la santé

L'impact des mobilités a été souligné sur la santé (voir partie 7), sur l'environnement en termes de pollution, sur la biodiversité ou sur l'artificialisation ou encore les nuisances sonores. Un **enjeu de décarbonation des mobilités a été porté dans le débat**. Ainsi, la contribution des projets de mobilités à la décarbonatation peut être vue sous deux angles : celui de leur contribution à la décarbonation de l'industrie mais également celui de leur décarbonation propre. Des contributions ont souligné l'importance de la part des mobilités dans les émissions de CO_2. L'enjeu a en particulier été porté pour la filière logistique (voir partie 3.5)

Enjeux de mobilité en relation avec l'emploi et avec les activités économiques

> La mobilité est une vraie problématique d'accès à l'emploi et de maintien dans l'emploi.
>
> *Webinaire Emploi et compétences, le 19/06/25*

> Lorsque les jeunes ingénieurs, nous les recrutons, le principal irritant qu'ils citent, c'est la mobilité.
>
> *Réunion publique à Miramas, le 10/06/25*

Les contraintes à l'accès à l'emploi sont soulevées. Plusieurs contributions mettent en avant l'impact des problèmes de mobilité sur **l'attractivité des emplois dans l'industrie** ou notent l'évolution des attentes des nouvelles générations en termes de mobilité : *« Pour les nouvelles générations, la mobilité vertueuse est un atout d'attractivité, il faut en être conscient. [...] De plus, la mobilité collective amène une dimension de santé et de sécurité en réduisant les risques*

et la gravité des accidents de trajet. » Réunion publique à Miramas, le 10/06/25. Enfin, les mobilités sont un élément clé du développement des filières portuaires et logistiques (voir partie 3.5). **Répondre aux besoins et résoudre les problèmes de mobilité est alors présenté comme une condition au projet de réindustrialisation**.

> C'est un sujet qui va déterminer en grande partie l'arrivée d'industriels, qui ne cessent de nous demander la capacité de transporter, évidemment, le personnel.
>
> *Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, le maire de Miramas*

Enfin, des demandes de partage des résultats des études ou d'études complémentaires ont été exprimées sur l'état des lieux et sur les scénarios :

- Partager les résultats de **l'Analyse des Effets Cumulés (AEC)** sur les mobilités, du diagnostic flash pour faire un état de la desserte routière de la zone industrielle de Fos-sur-Mer et de toute étude sur l'évolution des trafics (Question n°83 déposée sur la plateforme en ligne) ;
- *« avoir des chiffres sur la **progression du trafic**. Aujourd'hui, le trafic routier sur le secteur actuellement, ici est en baisse. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25 ;
- *« [...] engager [...] un inventaire des **déplacements domicile-travail ayant pour destination la zone de Fos-sur-Mer** (les 20 400 existants en 2021 et futurs), des études de clientèle, de définition des infrastructures et modes, de prévision de clientèle et, en appui, d'examiner les manières d'effectuer les trajets initiaux et finaux. »* Cahier d'acteur n°2, AUT 13.

2. METTRE EN ŒUVRE DES ACTIONS À LA HAUTEUR DES ENJEUX DE MOBILITÉ

Les autorités organisatrices des transports ont présenté le 10/06/25 à Miramas les **projets envisagés à court, moyen et long terme** en précisant leur état d'avancement, ainsi que les modalités de financement et de coordination prévues. Des clarifications ont par exemple été apportées sur l'avancement du contournement de Martigues - Port-de-Bouc, suite à l'avis de l'Autorité Environnementale.

Ces présentations ont motivé l'expression de **frustrations et d'insatisfactions dans le public**. C'est même l'exaspération qui a dominé la réunion consacrée aux mobilités de Miramas : *« 20 milliards vont être mis sur la zone industrielle, et on parle de ne pas mettre cet argent-là pour faire les routes et compagnie. Alors, arrêtez tout. Ce débat, il sert à quoi ? »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25.

L'exaspération a été largement partagée par les personnes qui se sont exprimées, qu'elles soient citoyen·ne·s, élu·e·s, représentant·e·s syndicaux ou associatifs, et quelles que soient les solutions qu'ils promeuvent. Suite à la réunion de Miramas, le constat est partagé *« des enlisements sur différents projets »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, qu'ils soient routiers, ferroviaires, cyclables ou de bus. Ce constat a été accompagné de l'expression d'un **sentiment d'inaction généralisée** : *« Le sentiment, c'est que sur le transport modal, on nous promène, on nous propose des choses, on réfléchit, on projette à 2050, mais on ne fait rien. Je n'ai pas vu ce soir un projet ferroviaire construit, je n'ai pas vu un projet ferroviaire abouti, avec des dates d'enquêtes publiques, des dates de début de travaux, etc., des doublements qui permettraient d'envisager. [...] Tout ça, ça ressemble à une commande au père Noël et à un très, très grand amateurisme des pouvoirs publics. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25.



Ferroutage à Miramas dans la zone Clésud

Lors de la réunion de synthèse, l'exaspération a été renouvelée, malgré l'annonce en cours de débat du financement du contournement de Martigues - Port-de-Bouc et d'aménagements d'échangeurs : *« Ce que je peux dire, c'est qu'aujourd'hui, le débat n'a rien apporté, si ce n'est le contournement Martigues - Port-de-Bouc, avec un financement. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Les actions présentées ont néanmoins été débattues.

> **Pourtant, si ce débat global et les précédents depuis plus de 20 ans ont démontré la nécessité de développer les transports en commun et le réseau routier, il ressort de ce débat global que l'État et les structures de décision ne proposent que des études et le besoin d'y réfléchir…**
>
> *Cahier d'acteur n°8, MCTB*

Réitération d'une urgence sur les projets routiers

Des **propositions d'amélioration** ont été faites **sur les routes actuelles et sur leur sécurisation**. Il est par exemple proposé de *« tenter de fluidifier dès à présent le trafic routier sur la base des infrastructures existantes (création d'échangeurs en lieu et place des nombreux ronds-points et feux rouges sur la ZIP) »* Cahier d'acteur n°25, PIICTO. Les propositions portent également sur la **gestion du trafic** : *« Pour le mode routier, les améliorations doivent porter prioritairement sur la détection des incidents, la gestion dynamique des aléas, donc les équipements et les aménagements y contribuant (notion de route intelligente et d'exploitation dynamique de la voirie). »* Cahier d'acteur n°33, NosTERPaca. Ces demandes sont en particulier formulées dans l'attente de construction de nouvelles voies : *« […] il nous paraît important que des décisions soient prises pour améliorer les conditions de circulation dans l'attente de la construction des nouvelles voies projetées dans l'avenir. »* Questionnaire n°44.

> **Ça fait plus de 20 ans qu'on veut le contournement, des voies d'accès. […] Ils se fichent de nous ! La première chose à faire, c'est investir dans les routes.**
>
> *Débat mobile de Fos-sur-Mer, le 26/04/25*

De nombreuses contributions se sont exprimées en faveur des projets routiers en soulignant leur urgence, en particulier vis-à-vis du calendrier des projets : *« Nous déplorons que dans la mise en place de projets industriels il n'y ait pas d'anticipation sur l'adaptation du réseau routier. Tous les travaux vont commencer sans amélioration des routes sans les contournements en laissant Fos-sur-Mer complètement enclavé sans échappatoire sur les axes principaux. »* Questionnaire n°44.

Des arguments ont été portés de manière récurrente en faveur des projets suivants : contournement de Martigues - Port-de-Bouc, du contournement d'Arles (en particulier dans les Cahiers d'acteur de Tous pour le contournement autoroutier d'Arles maintenant ! et du Collectif Arles 2028), du projet de liaison routière Fos-Salon avec le contournement de Fos, du doublement de la RD 268 et de la Route Portuaire 535 et de l'aménagement des routes portuaires (541, 544 et 545). Le projet du franchissement du Rhône à Barcarin a également été mis en avant et de ce fait ajouté à la carte interactive de présentation des projets qui contribueraient à l'avenir industriel des territoires. **Certains de ces projets restent cependant controversés** avec des oppositions vives.

Des oppositions renouvelées à la priorité donnée à la route et à certains projets

> **Faire des routes, c'est sympa, mais ça empiète sur quoi ? Sur les sols. Les sols, ça stocke du carbone. Alors, où on en est là ? Je veux dire, on marche sur la tête.**
>
> *Réunion publique à Miramas, le 10/06/25*

> **La logique sanitaire voudrait que l'on s'oriente vers une diminution du trafic routier, en le reportant massivement sur le ferroviaire.**
>
> *Réunion publique à Miramas, le 10/06/25*

Des voix ont réaffirmé leur **opposition à la construction de nouvelles routes** du fait de l'impact de ce mode de transport sur les émissions de GES et sur l'environnement. *« Les projets routiers et autoroutiers impactant les espaces naturels et les foins de Crau n'ont aucun sens et sont en contradiction avec les enjeux biodiversité et ressource en eau potable »* Questionnaire n°23. Le fait que cela résolve les engorgements est également dénoncé en faisant référence au paradoxe de Braess, selon lequel plus on rajoute de voies routières, plus le trafic routier augmente.

Des demandes de **limitations de la part du routier** ont été faites : elles portent sur l'arrêt de construction de nouvelles routes, mais aussi sur la **limitation des surfaces de parking**. *« L'agence d'urbanisme de Dunkerque a d'ailleurs engagé un parangonnage européen des dessertes de grandes zones d'activités portuaires, zones dont aucune ne laisse libre cours à la voiture (Les dessertes industrielles en Europe, IX-2024). »* Cahier d'acteur n°2, AUT13. L'exemple de Dunkerque a été discuté : *« […] Quand on regarde les dernières usines qui se sont créées sur la zone de Dunkerque, ils envisagent des zones sans parking. Est-ce qu'aujourd'hui, c'est quelque chose qu'on peut envisager sur la zone de Fos ? Je crois que l'on connaît assez bien la zone pour voir que c'est impossible. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, un porteur de

projet. La limitation est également argumentée du fait de l'emprise foncière importante des parkings : *« [...] L'emprise foncière des parkings qui occupent 20 % de la surface foncière à Vitrolles constitue un sérieux handicap. »* Cahier d'acteur n°40, Sud Avenir Hélico.

Développer les autres modes de transport et l'intermodalité

> **Il ne faut pas qu'on commence à opposer une mobilité par rapport à une autre. Nous avons besoin d'examiner toutes les mobilités possibles.**
>
> *Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25*

> **Un tel réseau de desserte en transport collectif ne peut se concevoir sans articuler les services au niveau de nœuds efficaces du système de mobilité.**
>
> *Cahier d'acteur n°33, NosTERPaca*

Une contribution déplore sur la plateforme en ligne que *« [Dans le dossier du débat] les projets liés à la mobilité dans le volet "routes et transport" ne concernent que des nouveaux projets routiers. »* Si les projets routiers sont controversés, **le développement du report modal et des autres modes de transport a été promu** : *« À ce titre, la CFE-CGC demande plus de bus, plus d'horaires, et plus de services, plus de trains, à l'heure bien évidemment, plus d'accessibilité vélos/piétons, plus d'incitation au covoiturage et à la mobilité douce. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25.

De nombreuses voix se sont exprimées **pour le développement** des **transports en commun (train, bus, navettes terrestres, maritimes et fluviales) et des modes doux (vélo, marche)** pour les personnes et du **ferroviaire, du maritime et du fluvial** pour les marchandises (voir partie logistique). Au fil du débat, des projets ont été ajoutés dans cette perspective à la liste des projets qui contribueraient à l'avenir industriel des territoires et sur la carte interactive du débat suite aux demandes du public : 5 projets de SNCF Réseau dont la régénération du triage de Miramas et le téléphérique Vitrolles-Aéroport. Les ambitions de report modal dans les activités logistiques et portuaires ont été partagées et débattues (voir voir partie 3.5).

Des demandes ont été exprimées pour développer la multimodalité, c'est-à-dire la présence de plusieurs modes de transport différents entre deux lieux et l'intermodalité, c'est-à-dire la possibilité d'utiliser plusieurs modes de transport dans un déplacement. La **multimodalité et l'intermodalité ont été présentées comme une réponse à l'urgence des problèmes :** *« Une alternative existe au goudronnage de nouvelles routes : une combinaison de solutions à mettre en œuvre dès maintenant, dans un échéancier plus ramassé que celui de nouvelles grandes infrastructures : des pistes cyclables, des voies réservées aux bus, des adaptations ponctuelles du réseau ferré et surtout des services de transport plus denses et coordonnés entre eux. »* Cahier d'acteur n°33, NosTERPaca.

Il s'agit de ne pas opposer les modes de transport mais de veiller à leur articulation en particulier par la création de pôles d'échange. Des **projets de gare** ont été évoqués, par



Arrivée du train en gare de Miramas

exemple : *« Il s'agit de faire de la gare baptisée Fos-sur-Mer la véritable gare de desserte de la commune et de la ZIP. »* Cahier d'acteur n°33, NosTERPaca.

Un besoin a été plus spécifiquement exprimé de **traiter le « premier » et le « dernier kilomètre »** des déplacements domicile-travail : *« On a des origines et destinations extrêmement dispersées [...], vous le voyez sur la carte, donc ce n'est pas très facile de les réunir, et il faut en particulier bien traiter le problème du dernier kilomètre. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, représentant de l'AUT (Association des Usagers des Transports). Le développement de navettes a été évoqué mais aussi de donner plus de place aux mobilités douces, par exemple par des pistes cyclables qui aillent *« du domicile à un point de ramassage de transport en commun (train, bus, covoiturage). »* Avis n°41.

> **[...] une partie non négligeable des trajets [pour se rendre au travail] pourrait se faire en incluant le vélo pour tout ou partie du trajet.**
>
> *Avis n°41*

> **[...] quid de la réouverture du canal du Rove pour permettre la circulation de navettes maritimes (électriques) sur l'étang de Berre et vers l'Estaque - Marseille ???**
>
> *Questionnaire n°27*

Les points de vue diffèrent sur les **possibilités de développement des mobilités douces** et en particulier sur la pertinence du **développement du vélo** : avec des arguments en sa faveur (coût des déplacements, efficacité énergétique, santé) et des arguments en sa défaveur (risques, capacité foncière). Il est cependant intéressant de noter la convergence entre l'expression de citoyen·ne·s et la parole d'élu·e·s en faveur de voies vélos protégées qui permettraient des trajets domicile-travail entre les pôles urbains et les zones d'emploi. Le vélo a été présenté comme un moyen de répondre à la dispersion dans l'espace des sites d'emploi industriel.

De nombreuses propositions ont été faites pour le développement des transports en commun dont par voie fluviale. Une **priorité au développement du ferroviaire** a été portée par une partie du public pour constituer un **réseau structurant** pour les mobilités sur le territoire. Dans cette perspective, le projet de **Service express régional métropolitain (SERM)** a été soutenu, avec des propositions, des attentes de précisions sur son état avancement et sur son financement. La place de la route dans le SERM a été critiquée, comme un frein à l'ambition du report modal vers le ferroviaire : *« Pourquoi développer un SERM routier en parallèle d'une ligne ferroviaire qui est sous-utilisée aujourd'hui ? »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25. *« Le SERM 13 devrait être un réseau polycentrique, couvrant l'ensemble du bassin de déplacements, soit l'ensemble du département des Bouches-du-Rhône, sauf les Alpilles et la plaine de Chateaurenard qui fonctionnent avec le bassin d'Avignon ainsi que l'ouest du Var. Il sera organisé autour d'une armature ferroviaire, exploitée en modes lourds et légers et servant tout autant, comme le Léman Express, pour les déplacements domicile-travail et pour autres motifs. Il aura donc une amplitude importante. »* Cahier d'acteur n°2, AUT13. Enfin, la poursuite de **l'ouverture à la concurrence** des services voyageurs et du Fret a été remise en cause.

Enfin, des demandes de **développement de conduites de transport des matières** ont été portées par exemple : *« Ce qu'on a déjà dit à maintes, maintes reprises déjà, examiner les solutions qui limitent le plus nos impacts en termes de trafic. Pour ça, j'ai mentionné l'utilisation des "pipes" pour tout ce qui est import-export de matière »*. Réunion publique à Martigues, le 03/06/25, un porteur de projet.

Décarboner les moyens de transport

> **Aussi dans le transport maritime, nous décarbonons : 2030, on va brancher tous les navires à quai, mais avec quelle électricité ?**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> **Les véhicules électriques, avec la charge, c'est réservé aux élites.**
>
> *Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25*

> **Le projet de Fos Berre Provence représente une opportunité unique pour la production régionale d'hydrogène vert et de méthanol de synthèse [carburant décarboné].**
>
> *Cahier d'acteur n°5, Corsica Linéa*

Enfin, des propositions ont porté sur la décarbonation des moyens de transport personnels, professionnels et des marchandises via des véhicules électriques ou l'utilisation de carburants décarbonés. Les enjeux de développement de carburants décarbonés sur le périmètre du débat ont été discutés dans la partie 3. Les échanges ont également porté sur la capacité **d'investissement des particuliers** et sur la **capacité de fournir l'électricité nécessaire** à un tel développement. *« La voiture électrique, présentée comme LA solution à tous les problèmes environnementaux, voit ses défauts intrinsèques (autonomie limitée, durée de recharge) et ses coûts cachés (bilan carbone à la construction, enjeux sur les terres rares) trop connus et l'exposent à de nombreuses critiques. Surtout, son coût demeure inabordable pour l'écrasante majorité des ménages. »* Cahier d'acteur n°3, Ramdam.

3. FINANCEMENTS DES PROJETS ET COORDINATION DES ACTEURS DES MOBILITÉS

Des questions récurrentes, comme dans les débats précédents, ont porté sur les coûts et les financements : sur les **montants mais aussi sur qui paie** ? Quelle part est payée par les contribuables, quelle part via des taxes payées par les bénéficiaires indirects du système de transport et quelle part est payée par les usagers ? Les informations disponibles ont été apportées par les autorités organisatrices des mobilités. Un représentant de la Direction générale du Trésor est intervenu sur les études que conduit FinInfra, la Mission d'appui au Financement des Infrastructures, sur les projets routiers en conseil de la DREAL PACA et sur le cadre national de financement des projets. Ce dernier était en cours de redéfinition, dans la conférence de financement des transports Ambition France Transports, concomitante au débat.

Des craintes d'une charge croissante aux usagers

> En gros, on nous explique qu'il n'y a pas d'argent, ça coûte trop cher et on ne peut rien faire, et ce sont les usagers qui vont payer.

Réunion publique à Miramas, le 10/06/25

Des contributions soulignent **la charge importante pour la personne qui travaille et doit payer ses déplacements** : *« C'est-à-dire qu'on a tous connu ici les bus de la Sollac, les bus d'Eurocopter qui étaient gratuits pour les travailleurs, et on a tous vu glisser la charge financière du transport pour aller au travail à la charge du travailleur. Maintenant, les gens, s'ils veulent aller travailler, il faut qu'ils aient une voiture, il faut qu'elle soit assurée, il faut qu'elle passe le contrôle technique, il faut qu'ils aient le permis. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25.

Quels financements publics pour les mobilités ?

> L'État investit dans les industries, quel investissement sur les routes, le ferroviaire, le maritime ?

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

> [...] donner (enfin ?) la priorité aux alternatives, pour les marchandises (transport ferroviaire/fluvial) et pour les personnes (transports en commun/vélo), [...].

Cahier d'acteur n°3, Ramdam

> Il y a très peu de volonté politique, le vélo est pour ainsi dire méprisé par la plupart des élus et par la plupart des entreprises.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Des demandes renouvelées ont été faites pour un investissement public dans le domaine, en dénonçant un « sous-investissement » passé (Réunion publique de Miramas, le 10/06/25). Les demandes ont aussi porté sur l'orientation des investissements vers les différents modes en critiquant la **part pour les projets routiers vis-à-vis des autres modes** : *« [...] nous réclamons le zéro euro pour toute nouvelle infrastructure routière et le redéploiement des crédits prévus sur le rail et le fluvial (fret / voyageurs). »* Cahier d'acteur n°132, Élu·e·s écologistes pluriel·le·s.

> La seule avancée concrète de ce débat public, c'est la signature du financement du projet de contournement Martigues – Port-de-Bouc.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

En réponse aux frustrations exprimées dans le débat, l'État, la Région PACA, le Département 13, la Métropole Aix-Marseille-Provence et le GPMM ont **signé le 30 juin 2025 un protocole de financement** visant à moderniser et sécuriser les infrastructures de desserte routière en complément des opérations prévues pour favoriser le transport collectif des personnes et des marchandises. L'annonce en a été faite lors de la réunion de synthèse du débat le 7 juillet 2025, à Berre-l'Étang. Ce protocole permet le financement complet du projet de contournement de Martigues - Port-de-Bouc, à l'exception de l'échangeur de Réveilla, et prévoit également l'engagement pour l'aménagement de carrefours existants situés sur le tracé de la liaison Fos-Salon.

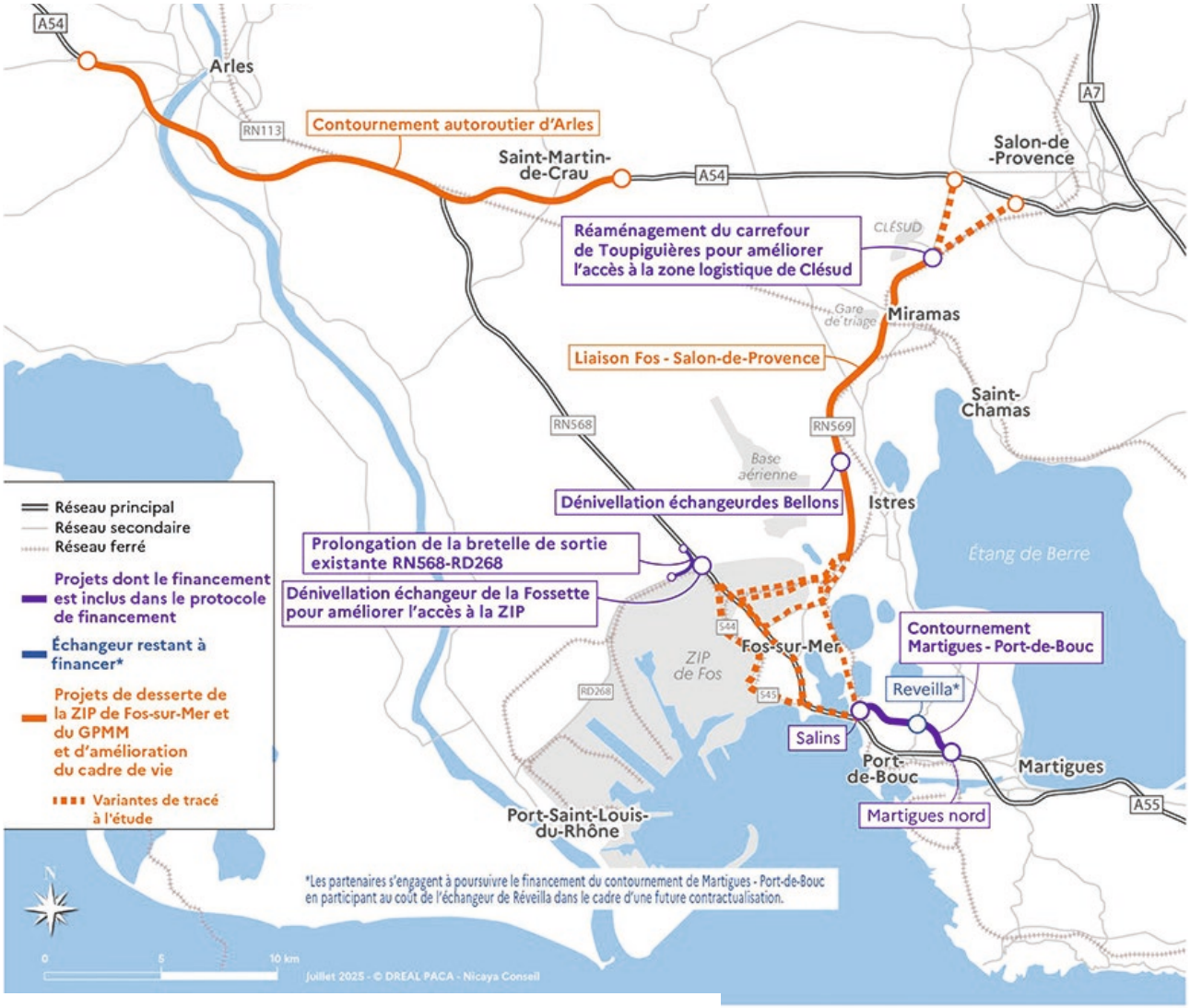
À l'issue du débat, des **demandes de clarification** restent en attente sur :

- la **confirmation de financements** de certains projets.
- la **répartition des investissements entre les différents modes**
- les **moyens humains** dédiés au-delà des coûts d'investissements : *« Les moyens humains des services de l'État et les crédits alloués aux infrastructures doivent être définis. »* Cahiers d'acteur n°49, MCTB

Quelle participation des industriels au coût des mobilités et aux actions ?

> Et puis, il y a un bon moyen de faire financer la nationale : pourquoi est-ce qu'on ne demanderait pas aux entreprises de financer les accès à leurs entreprises ?

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25



Mesures incluses dans le protocole signé le 30 juin. Carte publiée dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison routière Fos-Salon. www.liaison-fos-salon.com/copie-de-actualité

Des propositions ont été faites de **participation des entreprises au financement des projets de mobilité**, portées par des usagers comme par des représentants des entreprises tels que le responsable d'Airbus, dans son intervention lors de la réunion publique à Miramas, le 10/06/25 : *« Ce projet de transport par câbles, il est financé par la Métropole à hauteur de 22 millions d'euros, l'État à hauteur de 11 millions d'euros, la région sud 4 millions, et Airbus et l'aéroport chacun 3 millions d'euros. Donc, ça, c'est peut-être une piste pour l'avenir, c'est effectivement de cofinancer ces projets d'infrastructure »*. Le directeur général de Seayard souligne dans la même réunion : *« Nous venons d'investir dans le ferroviaire avec le grand port maritime et avec la région. »*

Dans le même temps, des représentants d'entreprises mettent en avant la contribution financière déjà existante via le **versement mobilité** et demandent des comptes sur son utilisation : *« Donc, aujourd'hui, nous avons des adhérents qui disent* "on paye une taxe mobilités, mais en fait on n'a pas le service qui va avec"*, et la desserte des zones industrielles n'est pas suffisamment peut-être prise en compte. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25.

> **Là où il y avait une logique plutôt unitaire de chaque société qui avait son projet dans son territoire, il y a aujourd'hui une logique plus globale, plus territoriale. [...] des solutions à plusieurs doivent être trouvées[....]**
>
> *Réunion publique à Martigues, le 03/06/25*

Les porteurs de projet ont été interpellés sur les actions qu'ils pourraient mettre en œuvre en propre, par exemple : *« Les sites très étendus qui ne peuvent autoriser la circulation de véhicules de transport public dans leur enceinte pourraient assurer le transport de leurs salariés de/vers l'arrêt de cars le plus proche. »* NosTERPaca. Des propositions ont été faites : **sur les plans de mobilité, l'organisation du co-voiturage ou de navettes, etc.** Plusieurs porteurs de projet ont annoncé leur intérêt pour participer à l'élaboration de **solutions collectives** de transports en commun et de transports à la demande. *« Quelqu'un a dit également tout à l'heure* "les entreprises entre elles doivent collaborer"*, effectivement on peut imaginer d'aménager nos horaires de prises de postes, on peut imaginer d'avoir des transports en commun*



Image élaborée par intelligence artificielle, proposée pour l'atelier de photolangage pour débattre de différentes visions de l'avenir des territoires

partagés entre industriels. » Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, un responsable d'entreprise. Des propositions d'actions coordonnées ont été faites en fin de débat par Marcegaglia « *Un GIE pourrait être créé pour la gestion de la desserte ferroviaire.* » (Voir note complémentaire au Dossier du débat, par Marcegaglia, sur la vocation du territoire).

Un enjeu de coordination des acteurs des mobilités

> Et donc, tout ça, ça suppose d'avoir une intégration, d'avoir une coordination entre les acteurs – je pense que notre tablée à l'instant globalement ce soir démontre qu'on est tous mobilisés pour y arriver. Ce n'est pas simple.

Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, un représentant du GPPM

Si l'existence du groupe de travail Mobilités a été présentée comme une avancée, les besoins de coordination ont été réaffirmés pour coordonner les projets. Le débat a rappelé la **multiplicité des acteurs compétents sur les projets de mobilité**. Par exemple, sur les pistes cyclables interviennent : la Métropole, le département et les communes. « *Il est évident qu'on ne peut avancer que si tout le monde s'accorde à engager les financements et les études nécessaires pour faire une continuité d'itinéraires sécurisés sur l'ensemble de ce corridor routier.* » Réunion publique à Miramas, le 10/06/25, une représentante de la Métropole.

4. PLUS DE LOGEMENTS POUR DES TERRITOIRES PLUS HABITABLES

> Toutes ces personnes qui vont arriver : où va-t-on loger tous ces gens ?

Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25

Considérant les créations d'emplois envisagés, des interrogations et des doutes sont soulevés sur la capacité de logement des employés et de leur famille, dans un contexte de tension déjà existante sur l'offre. Les besoins sont évalués à « *5600 logements (sur le périmètre de proximité) et, 7000 logements au global en retenant des hypothèses principalement sur les emplois indirects et la mobilisation des actifs déjà présents sur le territoire* » (voir la fiche « Planification urbaine »). **Il a été précisé que les estimations** dépendaient du niveau d'emploi qui serait finalement maintenu ou apporté par les projets (voir partie 3.6). Elles **n'ont pas fait l'objet de débat**. L'importance d'une échelle large d'appréhension des enjeux de logement qui prenne en particulier en compte le pays d'Arles a été soulignée lors de l'atelier du 18/06.

Au-delà du nombre, des besoins pluriels

> La réussite de cette transformation passera également par une amélioration de l'attractivité résidentielle.

Cahier d'acteur n°100, MODALIS

> Il manque notamment des logements sociaux et des logements en rez-de-chaussée ou accessibles aux personnes handicapées. C'est le cas de nombreux anciens ouvriers.

Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25

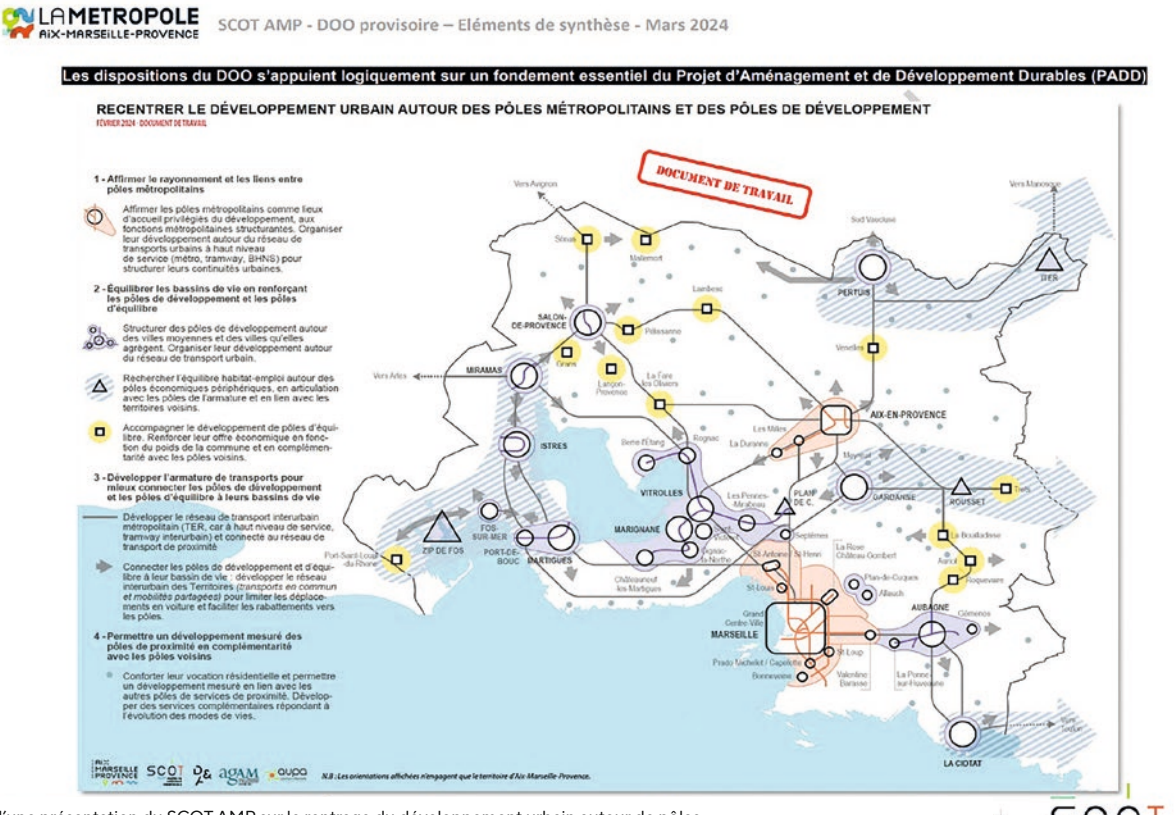
Des investissements sont demandés mais aussi de **tenir compte de besoins spécifiques :**

- **Logement pour les travailleur·se·s dans les phases chantier :** *« Par exemple les hôtels pour accueillir les ouvriers pour les chantiers. Il n'y a plus d'hôtel. Quand Arcelor s'est installé, il y avait plusieurs personnes par chambre. Autre exemple : la construction de structures éphémères pour recevoir du monde, comme cela se fait pour les stations de ski ou pour les saisonniers sur la Côte d'Azur. »* Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25 ;
- **Logements sociaux :** *« Des tensions très fortes s'exercent en effet sur le logement social et de nombreux salariés sont confrontés à des difficultés d'installation. »* Cahier d'acteur n°59, ONET ;
- **Logements à coûts modérés** : des craintes sont exprimées d'augmentation des coûts du logement et d'une impossibilité d'accéder à la propriété, en particulier pour les jeunes ;
- **Logements accessibles aux personnes à mobilité réduite ;**
- **Logement pour des familles de jeunes actifs ;**
- **Logements attractifs** pour le recrutement de personnel qualifié ;
- **Logements adaptés aux risques naturels avec le changement climatique** : *« Je vous montre cette image car c'est une image de maisons sur pilotis et je pense qu'avec la montée des eaux et le réchauffement climatique, on sera obligés de vivre comme ça. »* Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25 ;
- **Logements décarbonés** : *« Il existe à Fos-sur-Mer 7000 résidences principales, dont 15 % sont des passoires thermiques (INSEE 2021). […] Nous proposons la rénovation de 1000 logements pour économiser 1500 tonnes CO_2/an (ADEME 2023). »* Cahier d'acteur n°115, Parti Socialiste de Fos-sur-Mer.

Où développer l'offre de logement ?

Des interrogations et des demandes de précisions ont porté sur **les mesures prévues pour qu'il y ait suffisamment de logements qui répondent aux besoins, sur leur répartition sur les territoires et sur leur qualité.** *« Il est donc impératif que le Plan Local de l'Habitat intercommunal (PLHi) intègre cette réalité démographique en veillant à une production suffisante et équilibrée de logements, tant en termes de volume que de diversité (logements sociaux, intermédiaires, accession libre). Cette offre devra aussi être répartie de manière harmonieuse, afin d'éviter la concentration des nouveaux habitants dans des secteurs peu desservis ou peu dotés en services, et favoriser ainsi une meilleure mixité sociale et fonctionnelle. »* Cahier d'acteur n°110, mairie de Vitrolles.

Au cours d'un atelier sur *« Logement, développement urbain et paysages »*, le 18/06/25, à Fos-sur-Mer, la Métropole Aix Marseille Provence a présenté son intention de **recentrer**



Extrait d'une présentation du SCOT AMP sur le rentrage du développement urbain autour de pôles

le développement des logements sur les pôles urbains existants, afin de limiter l'étalement urbain dans les petites communes, moins bien desservies en services et transports. Sur l'Ouest de la Métropole, Martigues, Istres, Miramas et Salon-de-Provence ont donc vocation à accueillir l'essentiel des logements futurs. Avec cette optique, la Métropole indique que ces pôles urbains pourront effectivement accueillir ces nouveaux logements. Dans le prolongement de l'adoption du SCoT en juin 2025, pendant le débat, la Métropole menait une concertation sur l'élaboration des PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) intercommunaux sur l'Ouest du territoire, qui doivent planifier et localiser la production de logements et de services. Trois réunions publiques ont eu lieu sur le PLU intercommunal du Pays de Martigues, qui ont contribué au débat. Une fiche complémentaire « Planification urbaine » a également été versée par l'État.

Cette proposition de localisation des logements a été débattue d'abord sous l'angle de la **qualité de vie.** *« C'est un territoire qui accueille, mais qui ne garde pas ! On manque d'aménités, c'est quasi-inhabitable, Port Saint Louis et Fos-sur-Mer. Et on a 9 % de cancers en plus… »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25. Les participant·e·s ont craint aussi que cette densification dégrade la qualité de vie : une demande est exprimée de maintenir des espaces de nature, de respiration, agricoles, naturels, dans ces pôles urbains, pour ne pas en faire des *« espaces invivables »*. La perspective de construire sur des zones déjà artificialisées, par exemple des friches industrielles, paraît une option intéressante pour ces participant·e·s.

Une **articulation entre projets industriels et projets de logement** a été appelée en interrogeant autant l'emplacement des logements que celle des emplois (Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25). *« Le logement ne saurait être une variable d'ajustement. Il doit être intégré dès la phase de conception des projets industriels. Cela passe aussi par des solutions hybrides : reconversion de friches, transformation d'actifs tertiaires en logement, développement du logement intermédiaire, mobilisation des entreprises. »* Cahier d'acteur n°57, Caisse d'Épargne CEPA.

Le logement à proximité des usines a été présenté comme un levier pour résoudre les problèmes de mobilité : *« Tous ces gens dans leur voiture… Tous ces camions sur la route. Cela représente le modèle rêvé du pavillon avec un bout de jardin à soi, à 30 minutes de voiture de son travail. Je pense qu'il faudrait organiser des services de transports collectifs et donner des méga primes aux gens qui habitent près de leur lieu de travail. »* Atelier Cité des transitions, Marseille, le 02/07/25. Dans le même temps, **la proximité des logements aux usines est dénoncée vis-à-vis des pollutions**.

> **Il faut mettre les usines ni trop proches, ni trop loin pour les problèmes de transport.**
>
> *Atelier au lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25*

À la question de développer du logement aux abords des industries, la Métropole indique que ce sont aussi des secteurs qui accueillent des espaces naturels, qu'il ne serait pas souhaitable d'artificialiser.

Sur le sujet du logement, à nouveau, **une stratégie globale et une coordination des acteurs sont appelées**.

> **Il est donc essentiel que les projets industriels s'insèrent dans une stratégie globale d'accueil : réhabilitation des friches, mobilisation du parc privé, cofinancement de logements adaptés.**
>
> *Cahier d'acteur n°59, ONET*



Proximité des usines et des habitations

5. MIEUX ANTICIPER ET PLANIFIER L'ENSEMBLE DES BESOINS

> Les salariés vont venir avec leur famille, il faut prévoir des écoles, des crèches, des logements. Pour l'instant on ne parle que des projets, on ne parle pas de ça.

Atelier à Lavéra, le 11/07/25

> À Fos, il n'y a pas de lycées, pas de magasins, il n'y a rien... Il faut dire ça au débat !

Atelier lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25

Au-delà des mobilités et des logements, des besoins en amont des projets industriels

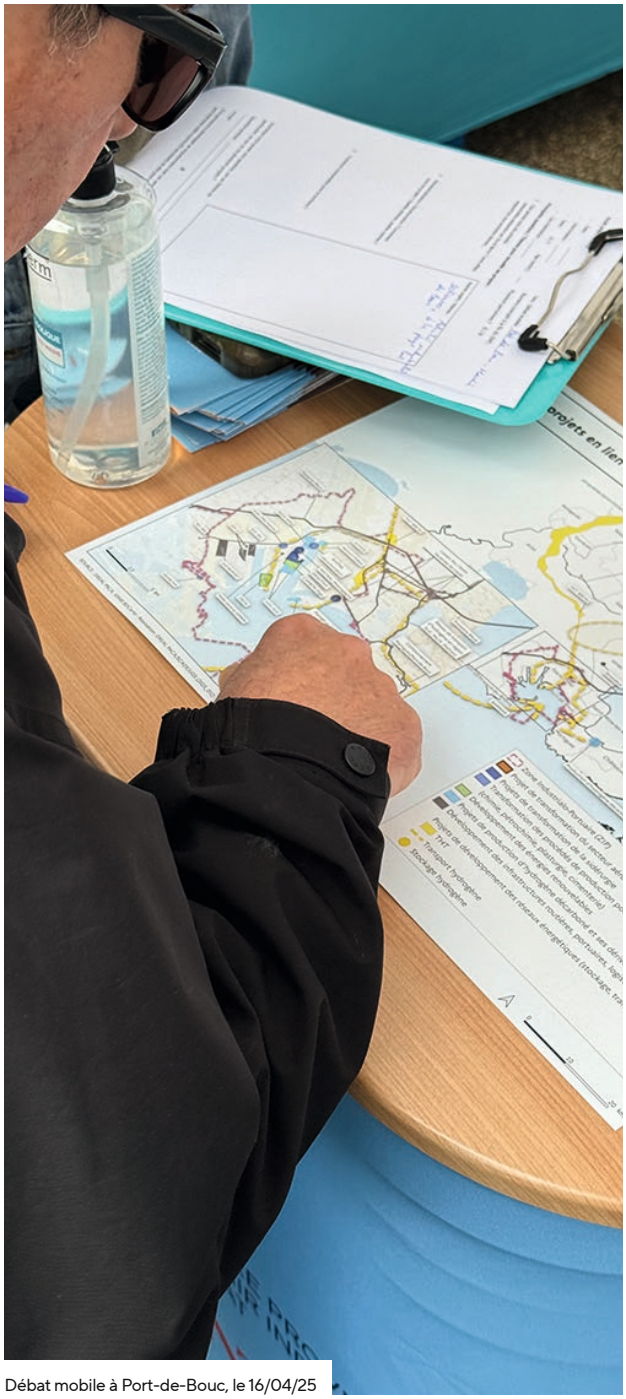
Un ensemble de **besoins de services et d'équipements publics et privés ont été identifiés sans donner lieu à des informations globales ou être débattus en détail**. Par exemple, le besoin d'un nouveau lycée a été interrogé lors de la réunion d'ouverture du 02/04/25 dans le chat: *« 10 000 nouvelles personnes à Fos et pas de nouveau lycée ? »*, et la représentante de la Région a répondu qu'elle n'avait pas connaissance de projet de lycée.

Les questions ou demandes ont porté in fine sur un vaste ensemble: **sur les établissements scolaires (écoles, collèges et lycées), sur les crèches, sur les commerces, sur la restauration collective ou encore sur les espaces de loisir**, par exemple: *« Et je rajoute une troisième petite problématique qui est assez prosaïque, mais quand même non négligeable, c'est la restauration. Il faudra bien les nourrir aussi ! »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25, un porteur de projet à propos des employés. Des demandes ont également été exprimées sur le système de santé. Ils ont été analysés dans la partie 7.5.

> Il est également nécessaire de dimensionner les services publics et équipements associés à cette croissance démographique, ce qui nécessite une étude approfondie et la compilation/actualisation de données existantes.

Cahier d'acteur n°38, Industries Méditerranée

Plusieurs contributions d'associations comme d'acteurs de l'industrie insistent sur la **nécessité d'estimations plus précises et globales**. Si un chiffrage des **besoins cumulés** a été partagé dans le débat pour le logement, cela reste à faire pour les autres besoins. Une différence de traitement entre projets industriels et projets d'infrastructure est soulignée: *« Les projets industriels présentés dans ce débat global de territoire sont parfaitement définis et surreprésentés tandis que les infrastructures permettant d'accueillir décemment cette nouvelle population sont restées au stade de la réflexion et des études. »* Cahier d'acteur n°49, MCTB.



Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25

De manière notable, **le développement de services de loisir** est également attendu en **compensation** des atteintes potentielles des industries *« En vrai c'est abusé : nous, on se tape les usines, la pollution tout ça, y'a je sais pas combien de gens qui ont le cancer et y'a pas de contrepartie. C'est pas comme si on avait des super lycées, des super cinémas, des super plages bien propres bien stylées. Y'a rien. »* Atelier lycée Latécoère, Istres, le 05/06/25.

> À l'époque quand on est arrivé, les logements étaient prêts.

Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25

> **J'ai des craintes sur les infrastructures : on met la charrue avant les bœufs. Il faut faire les infrastructures puis les projets.**
>
> *Débat mobile à Fos-sur-Mer, le 26/04/25*

Enfin, des craintes et des interrogations sont exprimées sur **la temporalité entre projets industriels et ceux d'infrastructure**. Les projets industriels sont présentés comme un « levier » potentiel pour aller plus loin sur les sujets d'aménagement du territoire, de logement et de mobilité (réunion publique « Gouvernance » à Vitrolles), qui seraient un prérequis. Des contributions rappellent cependant que l'industrialisation s'est faite dans les années 1970 sans concomitance des services, et invitent à ne pas renouveler l'erreur : *« Il est important de rappeler que l'aménagement de Fos/mer dans les années 1970 s'était fait dans un certain désordre, les logements, écoles et équipements n'étant réalisés que plusieurs années après l'arrivée de ceux qui étaient censés accueillir ou desservir. Cela a été bien plus critique pour les voies de communication. »* Cahier d'acteur n°2, AUT 13. Le retard sur les mobilités avait été mis en évidence dans le débat sur le projet de liaison Fos Salon (voir p.16 du compte-rendu du débat public sur le projet de liaison routière Fos-Salon).

La **possibilité de mutualiser des services a été identifiée par les porteurs de projet** et a commencé à être explorée durant le débat : *« Plusieurs services du Môle central pourraient être mutualisés : la restauration collective, la surveillance et le gardiennage, les pompiers, la médecine du travail et l'infirmerie… Des discussions en ce sens ont été amorcées avec les acteurs de la zone et l'association PIICTO. »* Note complémentaire versée par Marcegaglia à la fin du débat.

Une planification à renforcer

> **Les Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) et le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) métropolitain doivent être actualisés pour intégrer ces besoins, tout en respectant l'objectif de zéro artificialisation nette (ZAN).**
>
> *Cahier d'acteur n°92, Société des Eaux de Marseille*

> **Sans choc de simplification administrative adapté aux enjeux de la construction et du bâtiment, nous ne pourrons pas accompagner les besoins liés aux projets industriels.**
>
> *Cahier d'acteur n°120, UPE13*

Dans ce contexte, **les schémas de planification ont été interrogés avec des attentes d'actualisation** des documents suivants : PLH (Plan Local de l'Habitat), PLUi (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal), SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale), SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires). Un élu souligne par exemple, que les prévisions du PLUi sur sa commune ne répondraient pas aux besoins de logements : *« Le PLU prévoit la livraison d'environ 250 logements d'ici 2028, ce qui correspond à une moyenne de 40 par an. Si la ville construisait déjà une cinquantaine de logements par an, ce rythme pourrait s'avérer insuffisant face au potentiel de création de plus d'un millier de nouveaux emplois. »* Cahier d'acteur n°13, Ville de Port-Saint-Louis-du-Rhône. Des informations ont été partagées dans le débat sur les orientations actuelles des documents de planification et leur prise en compte des industries.



Nouveau quartier à Fos-sur-Mer

Les porteurs des schémas ont été interpellés **pour prendre en compte les nouveaux projets et proposer des solutions**, telle la métropole à propos du SCoT dans le Cahier d'acteur ADPLGF : *« Ces transformations industrielles vont impacter les questions d'aménagement du territoire, nous comptons sur la Métropole compétente en la matière pour activer les problèmes liés au logement, à la mobilité et aux espaces naturels en liaison avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) ».*

Des clarifications sont attendues :*« On a besoin d'avoir une vision claire […] sur les infrastructures et équipements qui vont être mis à disposition de nos salariés quand ils seront là, pour venir se loger, éduquer leurs enfants, se soigner, et venir travailler par la route. »* Réunion publique Berre-l'Etang, le 08/07/25

Le caractère contraignant des documents est souligné avec des demandes **d'allègement de ces contraintes** par une partie du public, par exemple sur la construction de nouveaux bâtiments. D'autres contributions appellent à un renforcement de la réglementation en particulier dans le respect de la loi ZAN (Zéro artificialisation nette) et pour la préservation de l'environnement.

Enfin, des interrogations ont été soulevées sur la **coordination des différents SCoT sur le périmètre du débat** lors de la réunion du 18/06 à Fos-sur-Mer: les SCoT d'Aix-Marseille-Provence, du Pays d'Arles et DLVA (Durance Luberon Verdon Agglomération). En effet, la dynamique inter-SCoT été suspendue depuis la création de la Métropole a été créée et les efforts se sont concentrés sur l'intégration en un SCoT unique métropolitain et sur la coordination des PLUi de ses différents territoires. Lors de la réunion publique de Vitrolles, le 24/06/25, les acteurs ont insisté sur l'enjeu de coordination des échelles entre le SCoT de la Métropole et ceux de ses voisins.



Transport de conteneurs, Fos-sur-Mer

QUELLE COORDINATION GLOBALE DES PROJETS ?

1 Transparence et arbitrage des soutiens publics aux projets industriels 149

2 Clarifier la gouvernance pour piloter un programme d'ensemble 153

3 Co-construire et piloter collectivement : des attentes fortes vis-à-vis de l'État chef de file 156

1. TRANSPARENCE ET ARBITRAGE DES SOUTIENS PUBLICS AUX PROJETS INDUSTRIELS

> Le problème c'est le financement, quelles que soient les actions.
>
> *Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25*

Attentes de soutiens publics pour assurer la viabilité des projets

> Mais tout cela n'est que propositions utopiques et blablas irréalistes : avec quels moyens financiers ?
>
> *Questionnaire n°65*

> Je pense qu'il faudrait un partenariat public-privé plus fort pour bien sécuriser la réalisation des projets de transformation présentés.
>
> *Questionnaire n°9*

Les **questionnements et doutes sur la viabilité financière des projets** ont été récurrents : *« Personne n'a évoqué les coûts de la décarbonation des entreprises, ont-elles les moyens de le faire ? Quel sera le coût des matières premières suite à cette reconversion ? Est-ce que les professionnels ne vont pas se tourner vers l'étranger ? »* Post-it, réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. De nombreuses contributions énoncent la nécessité d'un soutien financier public pour permettre la transition de l'industrie existante et les nouveaux projets de décarbonation : *« Le coût de ces projets industriels est exorbitant, et les industriels qui souffrent d'une conjoncture économique difficile ne s'y engageront pas sans garantie d'avenir. »* Questionnaire n°52.

> La région [Sud] que je représente, c'est ma région natale, elle mérite mieux que 300 millions d'euros.
>
> *Réunion publique d'Arles, le 02/06/25, un acteur associatif*

Le soutien public est également appelé pour **financer des alternatives potentiellement plus coûteuses mais avec moins d'impacts sur les territoires et sur l'environnement**, en particulier pour le projet de ligne THT (voir partie 4). Le Cahier d'acteur de la Tour du Valat (n°68), propose ainsi d'*« assurer des financements à la hauteur des ambitions pour privilégier les solutions permettant d'éviter les dégradations environnementales et garantir le bien-être des populations – et non systématiquement les solutions pouvant apparaître comme les moins chères à court terme sans prise en compte de leurs externalités négatives »*. En effet, des contributions expriment des doutes sur le fait que les entreprises investissent plus pour préserver l'environnement : *« C'est bien possible de nous développer en respectant la nature, mais ce n'est pas viable financièrement donc les entreprises ne le feront jamais; il y a des questions de coûts; c'est possible mais ça*



Visites de sites dans le cadre du débat public, le 25/06/25

coûte trop cher. » Atelier au lycée Lurçat, le 12/05/25. Alors, il a été proposé **d'explorer des voies de financements publics complémentaires**. Un participant propose par exemple de faire appel à l'AFD, l'Agence française de développement (réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25) ou des aides européennes.

Des industriels conditionnent également la transition écologique au soutien public, par exemple : *« La transition écologique dans l'aéronautique ne se fera pas sans, clairement, une politique ambitieuse vis-à-vis de l'aéronautique. »* Réunion publique à Istres, le 15/05/25, un représentant syndical. Effectivement, ce soutien serait nécessaire pour **assurer la rentabilité des projets** : *« L'instruction des demandes de subventions industrielles est en cours. Cela doit être confirmé et complété par tous les mécanismes envisageables compte tenu de l'écart de compétitivité que la filière seule ne peut pas absorber sans grever durablement sa profitabilité. »* Cahier d'acteur n°40, Sud Avenir Hélico. Pour certaines personnes, le soutien de l'État devrait passer également par une **garantie des prix de l'énergie**.

> Face à un avenir incertain, certaines entreprises se résignent à réduire leurs coûts et à limiter les investissements dans l'attente de décision des pouvoirs publics.

Cahier d'acteur n°41, France chimie Méditerranée

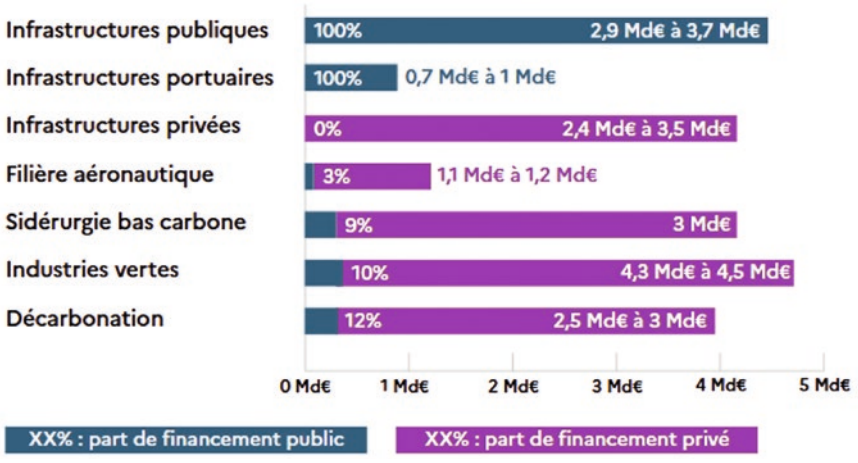
Pour ces acteurs, cela demande de **mobiliser tous les fonds possibles et de donner des garanties sur le soutien public.** Un *« besoin de planification et d'investissement de la part de l'État, des collectivités »* a été exprimé (un porteur de projet, réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25). L'État a réaffirmé au cours du débat un soutien au projet, qui s'inscrit dans le *« choix politique gouvernemental, pris depuis plusieurs années, de **soutenir une réindustrialisation »***, via différentes mesures : *« Réduction des impôts de production, baisse de l'impôt sur les sociétés, lancement du plan d'investissement France 2030, simplification et rationalisation des démarches administratives liées aux implantations industrielles. »* Réponse à la question n°69.

Demandes de transparence sur qui paie quoi

> [...] une demande de transmission de données et de transparence sur les conditions de financement des différents projets, donc de financement public et aussi d'engagement de transparence des entreprises sur ces financements.

Tchat de la réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Des demandes de précisions ont été faites sur le **choix des projets financés, la définition de ce qui était financé et qui paie quoi et combien entre les organismes publics et privés**. Des informations ont été apportées dans le débat sur le sujet, en particulier dans la fiche complémentaire versée par l'État : « Financements publics et soutien aux projets ». Des précisions ont également été apportées en réunion, par exemple sur les investissements de BPI France, la banque publique d'investissements, le 24/06/25. Des clarifications ont également été faites, sur le statut de RTE ou du GPMM pour une bonne compréhension du caractère public ou privé des investissements. Le GPMM est un EPIC (Établissement public national à caractère industriel ou commercial). À l'inverse, RTE n'a pas un statut public. C'est une société anonyme *« propriété à 50 % plus une voix d'EDF, mais aussi la Caisse des dépôts et consignations pour 30 %, et de CNP Assurances pour 20 % [...] qui exerce un monopole, un monopole public, celui de la gestion des réseaux de transport d'électricité »*. Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. L'essentiel de ses ressources provient du tarif d'utilisation du réseau de transport, dont le montant est fixé par la Commission de Régulation de l'Énergie (CRE). C'est un monopole régulé.



Répartition investissement public/privé par secteur Source : Fiche complémentaire versée par l'État « Financements publics et soutiens aux projets ».



Réunion publique à Martigues, le 23/04/25

Des contributions insistent pour **que la décarbonation soit en majorité financée par le privé** : *« Les fonds privés doivent être majoritaires, le soutien public doit soutenir exclusivement des projets à fort impact de décarbonation ou utiles à la collectivité (transports collectifs, formation). »* Cahier d'acteur n°44, FNE Paca.

Mieux conditionner les aides publiques aux entreprises

> Il faut conditionner les aides publiques aux entreprises à des critères sociaux et environnementaux.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Plusieurs contributions demandent de **conditionner les subventions à une création d'emploi**. *« Est-ce que l'État va être en capacité d'exiger la pérennité de l'activité économique, de l'emploi industriel, en contrepartie des aides publiques qui sont visiblement très importantes et qui sont consenties ? »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. À cette question, l'État a répondu que les engagements seraient clarifiés dans la contractualisation des subventions mais qu'il y avait des limites aux engagements possibles, du fait d'incertitudes sur le contexte général : *« C'est très difficile pour l'État de demander aux industriels de s'engager sur un niveau d'emplois, parce que concrètement, il y a beaucoup de choses qui ne dépendent pas des industriels – le contexte de guerre actuel qu'on voit en ce moment, la pandémie du COVID, la guerre en Ukraine. »* Il ne peut être demandé de s'engager sur la création d'un nombre d'emplois mais sur les investissements, qui peuvent être contrôlés.

Des demandes de **clarification de la contribution des projets à la décarbonation** sont faites : *« Les investissements nécessaires pour déployer les infrastructures sont massifs et largement financés par des fonds publics, alors que les bénéfices climatiques restent flous. Ce transfert de coût vers la collectivité soulève des enjeux de justice environnementale et sociale. »* Cahier d'acteur n°131, Les Écologistes 13 Grand Ouest. Il est proposé de prioriser les financements selon l'efficacité des solutions de décarbonation proposées : *« [...] autoriser de tels projets industriels revient à : Financer des technologies à impact climatique négatif, Donner un feu vert sans contrôle ni sanction possible en cas de dépassement des seuils de fuite, Orienter l'argent public vers des fausses solutions, au détriment d'autres filières plus efficaces (sobriété, électrification directe, rénovation énergétique, etc.). »* Avis n°102. Des demandes d'aide aux « entreprises low tech » ont été formulées par un participant lors de l'atelier à la cité des transitions, le 02/07/25. Les échanges ont porté sur la **clarification des stratégies,** puis le **suivi et contrôle de l'usage des subventions**.

> Ce qui est intéressant, c'est de faire des choix technologiques, de faire des choix en fait de quelles technologies encourager à long terme.

Webinaire « Hydrogène et décarbonation », le 05/05/25, une chercheuse de l'Iddri

Si les subventions sont attendues pour permettre la viabilité des projets, des interrogations ont été soulevées sur **la prise en compte dans les décisions de subvention, du risque que les projets n'aboutissent pas : *« Le risque qu'on a, c'est qu'on encourage en fait des filières qui au bout de 10 ans, [quand] on a mis beaucoup d'argent public dedans, et finalement ce n'est pas compétitif au niveau européen ou au niveau international. »*** Webinaire « Hydrogène et décarbonation », le 05/05/25, une chercheuse de l'Iddri. Ce à quoi l'ADEME, lors de la même réunion, a par exemple répondu : *« On est assez attentifs à accompagner des filières qui à terme puissent être viables sans argent public. Parce que l'idée, ce n'est pas de mettre sous perfusion des technologies toute leur vie »*. Un représentant de la DREETS a précisé que les subventions publiques étaient attribuées aux projets *« précisément parce qu'ils sont risqués. C'est précisément aussi, parfois, parce qu'ils ne sont pas rentables que nous les donnons. Et donc, en effet, il y a un risque important pour ces projets, mais nous mettons tout en œuvre pour qu'ils puissent se réaliser, parce que sinon, c'est le maintien de l'activité qui est en jeu. »* Réunion publique à Saint-Martin-de-Crau, le 20/05/25.

Des contributions **remettent en cause le financement de projets jugés trop fragiles**. Il est proposé de conditionner le financement à une évaluation par des tiers. *« La plupart de ces projets sont des pompes à subventions qui une fois les subventions purgées mettront la clé sous la porte comme beaucoup de start-up liées à l'énergie verte ces dernières années. Il y a mieux à faire avec l'argent des contribuables ! [...Il faudrait] que les business plans des projets industriels soient étudiés par des entreprises privées extérieures avant toute validation et affectation d'une aide/subvention. »* Questionnaire n°25. D'autres proposent d'intégrer *« un critère d'incertitude pour prendre en compte la probabilité de*

réalisation de chaque projet et avoir une approche dynamique de leur réalisation ». Atelier à Fos-sur-Mer, table biodiversité, le 18/06/25.

D'autres **mettent en question la pertinence de subvention publique à des entreprises qui auraient les moyens d'investir**: *« [...] je ne vois pas comment on peut [...] donner [...] des milliards de l'État, de notre argent public à des sociétés qui sont déjà milliardaires et qui préfèrent reverser à leurs actionnaires plutôt que de financer des projets disruptifs. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.

Enfin, des contributions insistent sur la nécessité **d'étudier les scénarios alternatifs avant de décider, pour les projets individuellement et pour la vision d'ensemble**. *« Pourquoi ne pas lancer une étude comparative entre les bénéfices attendus du scénario actuel et ceux d'un scénario alternatif, fondé sur une écologie industrielle circulaire, une gouvernance territoriale partagée et un bouquet d'activités plus diversifié et plus ancré localement ? »* Questionnaire n°38. Il est en particulier demandé de considérer des scénarios économiques alternatifs en termes de baisse de la consommation énergétique, de diversification des activités et d'investissements sur les territoires. Des études économiques complémentaires sont attendues.

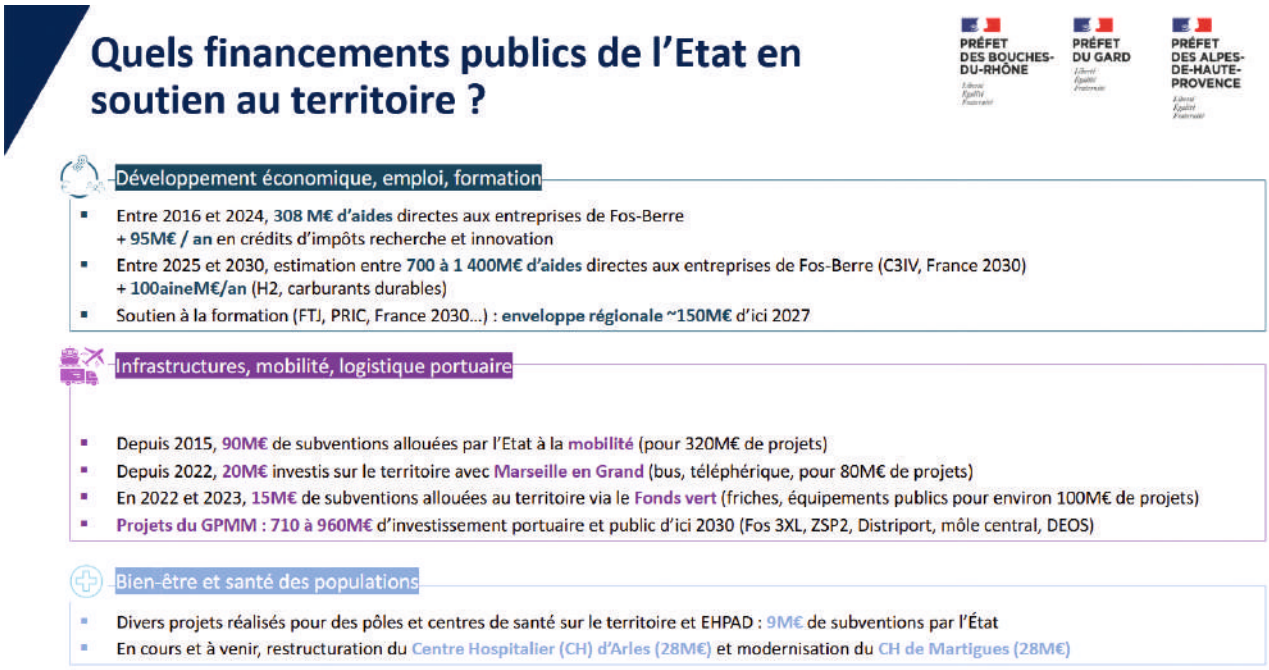
> Que l'évaluation économique soit élargie. Pourquoi ne pas comparer ce que 1 milliard d'euros pourrait produire en emploi local durable et en qualité de vie, plutôt que de l'injecter dans des projets industriels à la rentabilité et à l'impact incertains ?
>
> *Questionnaire n°3*

Équilibrer soutien aux entreprises et soutien aux territoires qui accueillent les projets

> Il y a pour 20 milliards de financements de toutes ces nouvelles industries. Alors, je pense que l'État, sur les retombées de ces 20 milliards, ils peuvent investir sur les routes et sur la ligne à haute tension.
>
> *Réunion Publique à Miramas, le 10/06/25*

Des interrogations ont été soulevées sur **la répartition des investissements publics entre les projets industriels et les infrastructures publiques, les mesures environnementales, pour le bien-être ou pour la santé**. La question de l'arbitrage dans l'affectation des financements a parfois été posée de manière large, à l'échelle du budget de l'État, par exemple: *« On peut aussi peut-être proposer au gouvernement d'arrêter d'envoyer de l'argent pour financer la guerre, et plutôt financer les besoins de service public et de développement dont on a besoin dans le pays. »* Réunion publique à Miramas, le 10/06/25. Il a été souligné que le financement des infrastructures était pour une partie du public une condition de l'acceptabilité des industries sur les territoires mais également que leur absence pourrait obérer la réussite des projets et donc compromettre les investissements industriels (voir parties 5 et 8).

Des clarifications ont également été apportées sur les **financements publics en soutien des territoires**, lors de la réunion publique à Vitrolles le 24/06/25, par l'État, la Métropole AMP, le Département 13 et la Région PACA. Un élu représentant de la Métropole a par exemple précisé:



Diapositive présentée en réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25

« Sur les 14 communes métropolitaines qui concernent le périmètre du débat, on a projeté pratiquement plus de 1 milliard d'investissements prévus de 2025 à 2032 toutes politiques publiques confondues ».

Un **impact financier est également attendu sur les communes**, qui demande à être précisé : *« Toutes les communes du secteur vont être directement impactées sur leurs compétences, et de manière relativement lourde. Que ce soit sur leurs compétences en matière de voiries, en matière d'équipements, d'équipements scolaires en particulier. Et là, il y a des dépenses assez colossales pour accompagner un développement tel que celui qui est envisagé, à prévoir et à anticiper sur les budgets communaux. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, le maire de Vitrolles.

> **La filière est un contributeur majeur du territoire puisqu'elle verse localement plus de 2 milliards d'euros de salaires et de charges sociales chaque année.**
>
> *Cahier d'acteur n°40, Sud Avenir Hélico*

> **Nous suggérons enfin un financement obligatoire par les industriels de ces actions : 1 % du CA annuel des nouvelles entreprises, soit 5 M€/an dédiés à l'entretien et la biodiversité.**
>
> *Cahier d'acteur n°115, Parti Socialiste de Fos-sur-Mer*

Faire contribuer les acteurs privés aux infrastructures publiques

La question de la **contribution des entreprises au financement des infrastructures publiques** a été soulevée régulièrement sur les mobilités et le logement (voir partie 8), mais aussi sur l'électrification (voir partie 4) et sur les **mesures environnementales**. Les représentants des entreprises ont rappelé leurs contributions structurelles via les taxes et ou encore celles via la compensation des atteintes à l'environnement dans le cadre de la séquence ERC. Pour une partie du public, ces contributions devraient être développées, dans la mesure où les entreprises reçoivent des financements publics, et seraient les premières bénéficiaires de ces infrastructures. Des exemples de financements publics-privés ont été partagés, tels que celui avec Airbus sur le projet de transport par câble entre Vitrolles et l'aéroport. Les modalités de financement privé des aménités publiques ont donc bien été abordées dans le débat, avec des demandes d'approfondissements.

Enfin, une proposition a été faite d'**ouvrir aux citoyen·ne·s le financement des nouveaux projets** : *« On peut peut-être engager ou inviter certains citoyens à participer financièrement dans des projets, c'est ce qu'on voit aussi ailleurs. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.

2. CLARIFIER LA GOUVERNANCE POUR PILOTER UN PROGRAMME D'ENSEMBLE

> **Une gouvernance qui reste à créer.**
>
> *Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, un représentant de l'État*

> **L'absence de gouvernance claire et de synergie territoriale ralentit la prise de décision et la mise en œuvre concrète.**
>
> *Cahier d'acteur n°108, Agir pour la Crau*

> **À ce titre nous souhaitons qu'une instance de gouvernance *ad hoc* soit créée au plus vite.**
>
> *Cahier d'acteur n°73, Ville de Martigues*

Des **besoins de coordination** ont été identifiés **entre les projets mais surtout entre l'ensemble des acteurs et sur les différents enjeux** (mobilités, compensation, eau, etc.) avec une approche globale, qui conduit de nombreuses contributions des parties prenantes, représentants des collectivités, de l'industrie ou de la société civile, à appeler la création d'une nouvelle structure dédiée pour piloter le programme de décarbonation et de réindustrialisation.

La signature de la Feuille de Route entre l'État, la Métropole et la Région à l'automne 2024 a été présentée comme une première étape de coordination. L'État a annoncé lors de la réunion de Vitrolles que, dans la suite de la feuille de route, un **PPA (Projet Partenarial d'Aménagement)** était en train de se mettre en place avec l'intention de l'adopter à l'automne. Le PPA est un dispositif contractuel, à l'initiative conjointe d'un préfet et d'une collectivité, pour faciliter la



Débat mobile à Sausset-les-Pins, le 03/07/25

réalisation d'opérations d'aménagement complexes. Il a vocation à coordonner les actions publiques d'aménagement qui accompagneraient la réindustrialisation du territoire. La construction de ce **« plan d'action »** implique les signataires de la feuille de route et le Département des Bouches-du-Rhône. Cependant, le représentant de l'État a précisé qu'il pourrait impliquer d'autres acteurs publics ou privés. Des questions ont été posées sur le contenu du PPA et en particulier sur l'appui à d'autres activités du territoire : *« Dans le PPA envisagé, quelle sera la place des autres vocations des territoires ? [...] – les vocations agricoles, les vocations touristiques, les vocations autour de la protection de la nature, ou d'autres sujets [...] »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.

Animer, piloter ou financer ? Quelles compétences pour cette nouvelle structure ?

> [...] nous faisons appel à la création d'un instrument pour piloter la politique industrielle et d'aménagement de la zone de Fos-Berre, doté de capacités financières propres, et cela dès 2025.

Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/24, un représentant de l'industrie

> [...] *a priori,* on s'oriente vers une logique d'opérateur, mais on ne sait pas encore quel type d'opérateur sera mis en place, à partir de 2026.

Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, un représentant de l'État

La demande a été exprimée d'une intégration plus forte au sein d'une structure qui serait capable d'assurer un pilotage de l'ensemble du programme, et de faire des choix forts. Des propositions et des enjeux ont été partagés dans le débat concernant les compétences de cette structure. Un rôle de coordination et d'animation est attendu, mais aussi de **pilotage pour une priorisation des actions** : *« Industries Méditerranée estime indispensable la mise en place d'une gouvernance dédiée afin de renforcer la vision territoriale, faciliter le développement et l'implantation des industries, respecter les délais des procédures d'urbanisme et d'aménagement, prioriser et flécher les investissements. »* Cahier d'acteur n°39, Industries Méditerranée.

Plusieurs voix appellent à ce que cette structure ait la capacité de **financer des actions**, via, par exemple, *« un groupement d'intérêt public avec les différents partenaires pour qu'aussi la partie financement soit aussi intégrée »* (réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25, la présidente de la métropole AMP) **ou de les porter avec** *« un établissement public chargé de la mise en œuvre d'une stratégie globale et cohérente sur le territoire »*. Réunion publique à Martigues, le 23/04/25, un élu de Martigues.

Les différentes solutions proposées pour cette nouvelle structure sont à l'étude par les services de l'État : *« Nous sommes en train d'étudier avec les collectivités la meilleure option, qui vont d'un groupement d'intérêt public à un établissement public, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national – chaque structure a des avantages, a des inconvénients. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, le sous-préfet d'Istres. Cette étude se fait dans un contexte d'évolution potentielle des possibilités débattues dans le « Projet de loi de simplification de la vie économique ».

STATUTS ENVISAGÉS POUR UNE STRUCTURE DE PILOTAGE

- **GIP – groupement d'intérêt public :** permet à des partenaires publics et privés de mettre en commun des moyens pour la mise en œuvre de missions d'intérêt général. https://www.economie.gouv.fr/daj/groupement-dinteret-public
- **EPF – établissement public foncier :** Le métier des établissements publics fonciers (EPF) consiste à acquérir des terrains, en vue de leur aménagement, par un tiers chargé de la construction de logements, de nouveaux quartiers ou encore d'équipements publics. https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/etablissements-publics-fonciers-epf
- **EPA et EPFA – établissement public d'aménagement (EPA) et établissement public fonciers et d'aménagement (EPFA) :** ils ont pour objet de favoriser l'aménagement et le développement durable de territoires présentant un caractère d'intérêt national. Ils peuvent porter une OIN Opération d'intérêt national. C'est une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. C'est en particulier l'État et non la commune qui y délivre les permis de construire. https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/etablissements-publics-damenagement-epa
- **SPLAIN - société publique locale d'aménagement d'intérêt national :** société anonyme exclusivement publique, destinée à faciliter la réalisation d'opérations ou d'actions d'aménagement. L'État ou l'un de ses établissements publics peut créer, avec au moins une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, une SPLAIN dont ils détiennent la totalité du capital.

Quelle ouverture des instances de décision de cette nouvelle structure ?

> Cette dernière devra être pilotée par l'État, les collectivités territoriales concernées et dotée de moyens financiers dédiés.

Cahier d'acteur n°73, ville de Martigues

> Tant que la coordination n'est pas assurée entre tous les acteurs (État, collectivités, industriels), les projets restent à l'état de potentiel.

Cahier d'acteur n°108, Agir pour la Crau

> L'approche partenariale et la co-construction avec les acteurs locaux (élus, industriels, associations, citoyens) est essentielle.

Cahier d'acteur n°39, Industries Méditerranée

Plusieurs propositions ont été faites concernant le pilotage d'une telle structure, c'est-à-dire les parties prenantes à impliquer dans le choix des opérations, des financements et des priorisations. **L'État et des collectivités territoriales sont attendus** dans le pilotage de cette structure. D'autres partenaires peuvent cependant également être impliqués.

Des contributions plaident pour **impliquer dans le pilotage des représentants de l'industrie** : *« Les représentants du monde industriel doivent être profondément associés au pilotage de cette gouvernance, que ce soient des fédérations ou des acteurs privés. »* Un représentant de l'industrie, réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. Un renforcement de la concertation entre acteurs publics et des représentants des filières est attendu : *« L'UMF appelle à une vision partagée et prospective du développement industriel de Fos-Berre, reposant sur une concertation renforcée entre l'État, l'autorité portuaire, les collectivités, les fédérations professionnelles, les industriels et la filière maritimo-portuaire qu'elle représente. »* Cahier d'acteur n°75, Union Maritime et Fluviale de Marseille-Fos. Des acteurs de l'industrie ont rappelé à plusieurs reprises que les industriels sont déjà organisés à leur niveau, avec différentes associations ou fondations, par exemple : Provence Fabrique des Possibles, France Chimie Méditerranée, le Groupement Maritime et Industriel de Fos et sa région (GMIF), Industrie Méditerranée, PIICTO, etc. Des représentants de ces instances ont proposé de s'impliquer dans la nouvelle structure.

Des contributions demandent d'**ouvrir les instances de pilotage à des représentants de la société civile**. Une association s'est portée formellement candidate pour cela : *« Nous souhaitons intégrer les structures de pilotage [...] le nouvel outil de gouvernance collective "opération d'intérêt national" (OIN) lesquels ont besoin d'un ancrage local et indépendant comme notre association. »* Cahier d'acteur n°49, MCTB. Ceci rejoint la proposition d'une *« agora permanente de la transition sur ce territoire, nous souhaitons que toutes les parties prenantes y soient représentées »*. Cahier d'acteur n°123, les Écologistes.



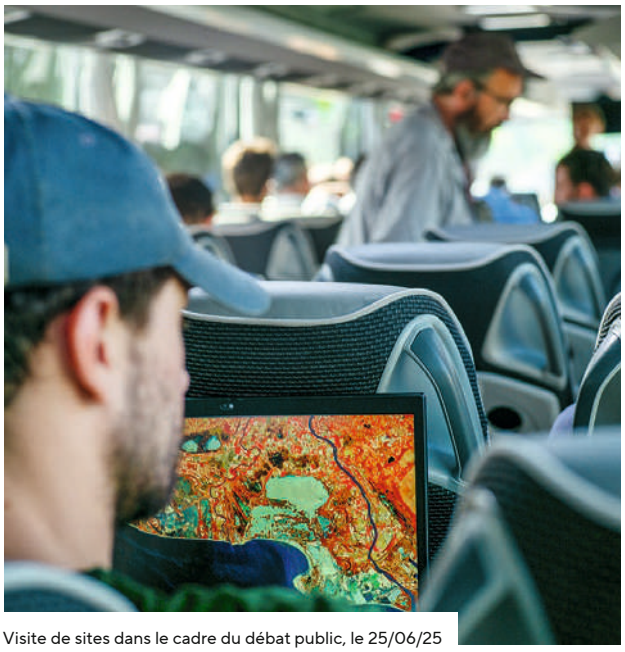
Réunion d'ouverture du débat, à Fos-sur-Mer le 02/04/25

Quelle articulation avec les autres espaces de concertation des territoires ?

Nous avons présenté dans la partie 2 le riche terreau de concertation présent sur le territoire. La question de l'**articulation avec les autres instances de concertation et de l'évolution de leur rôle à l'avenir** a été discutée, en particulier lors de la réunion publique à Vitrolles, avec des propositions de représentant·e·s, du Lab' territorial, de PIICTO et du SPPPI.

Le président du Comité scientifique du **Lab Territorial** a proposé que le *« Lab devienne simplement un incubateur pour les enjeux en particulier d'emplois, formations et compétences autour de la décarbonation pour le territoire, en associant l'ensemble des acteurs, toujours sur le même principe »*. Il a présenté un exemple concret de ce que ce Lab pourrait porter : une chaire autour de la transition industrielle et écologique.

PIICTO propose de poursuivre la *« démarche d'Écologie Industrielle et Territoriale qui œuvre à structurer une symbiose industrielle multi-acteurs »*, que l'association anime depuis 10 ans. Une *« évolution souhaitable et "naturelle" de cette symbiose [...] est de renforcer les interfaces fonctionnelles*



Visite de sites dans le cadre du débat public, le 25/06/25

entre les sous-systèmes qui constituent ce territoire : industriel, portuaire, aéronautique, agricole, urbain et militaire. Sans omettre [...] le maintien d'un dialogue exigeant entre les différentes parties prenantes du territoire, dans la continuité de l'esprit du débat. » Cahier d'acteur n°25, PIICTO.

L'évolution des compétences et statut du **SPPPI** en réponse aux enjeux rencontrés a été présentée en soulignant l'application d'un principe de collégialité pour impliquer l'ensemble des parties prenantes et les citoyen·ne·s dans le cadre du dispositif de concertation pérenne RÉPONSES. *« Le SPPPI, en tant qu'acteur de la concertation entre parties prenantes [...], souhaite continuer à contribuer à l'effort de concertation sur le territoire en jouant son rôle de facilitateur du dialogue entre les acteurs, en toute indépendance. »* Cahier d'acteur n°47, SPPPI PACA. Le SPPPI propose en particulier de prolonger ses « Auditions de nouveaux projets industriels » et les « Séminaires-débats thématiques » .

> **On salue aussi les initiatives prises par les services de l'État depuis quelques mois pour coordonner les actions des différents porteurs de projets, pour pouvoir répondre à cette attente du public.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25, un porteur de projet*

Enfin, il a été précisé que **les services de l'État animent ou co-animent des groupes de travail avec des parties prenantes,** tel que le groupe de travail mobilité (voir partie 8.1) : *« Il y a une gouvernance qui est mise en place sous l'égide du préfet de région, préfet de département, et qui donne lieu à des groupes de travail extrêmement concrets, sous l'égide du sous-préfet souvent, voire en groupe technique encore plus opérationnel pour essayer de dégager des solutions, avec plusieurs échelles de temps ».* Réunion publique, à Martigues, le 03/06/25, un représentant de l'État.

3. CO-CONSTRUIRE ET PILOTER COLLECTIVEMENT: DES ATTENTES FORTES VIS-À-VIS DE L'ÉTAT CHEF DE FILE

> **Qui a décidé à l'époque qu'il avait vocation à être industrialisé ? Et qui décide que sa vocation, ça va être d'être réindustrialisé ?**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

Le débat sur la gouvernance s'est nourri de réflexions sur la gouvernance passée. Il a été rappelé la mise en place d'une structure dédiée interministérielle au moment de la création de la ZIP : *« [...] l'État avait installé une mission interministérielle [d'aménagement de la région de Fos et de l'étang de Berre] (MIAFEB) pour traiter l'ensemble des sujets de l'aménagement de Fos-sur-Mer. »* Cahier d'acteur n°2, AUT13. René BORRUEY, enseignant-chercheur à l'École nationale supérieure d'architecture, est intervenu sur l'**histoire de la gouvernance du port** lors de la réunion publique à Vitrolles le 24/06/25. Il a distingué trois périodes :

- 1er âge - « Le port archaïque » Jusqu'au XIXe siècle et durant 25 siècles : un gouvernement **par la ville de Marseille** d'infrastructures limitées au vieux port ;
- 2e âge - « Le port moderne » durant un siècle : un **gouvernement par l'État**, via la délégation à la Compagnie des Docks & Entrepôts de Marseille suite à la construction de la rade nord ;
- 3e âge - « Le port contemporain » Depuis la fin de la deuxième guerre mondiale et la construction de Fos avec un **État extrêmement dirigiste**, c'est l'État de l'aménagement du territoire. Le port *« devient port autonome de Marseille, ça veut dire qu'il devient seul aux commandes de l'espace portuaire et de ses aménagements. Des aménagements qui d'ailleurs deviennent industriels sur la zone de Fos, puisque c'est une zone industrialo-portuaire qui se constitue, c'est une fonction que le port n'avait pas jusque-là, la fonction industrielle, qui est mélangée. »*

Les discussions ont porté lors de la réunion publique à Vitrolles sur **ce qu'est et devrait être le rôle de chacun dans un 4e âge du port**. Un représentant du GPMM a souligné la spécificité du rôle de son employeur depuis ce 3e âge : *« On est particulier, parce qu'on est un acteur territorial, mais on n'est pas une collectivité, on n'a pas cette logique politique. Et en même temps, on est un acteur économique, mais on n'a pas tous les leviers de l'industrie. »* L'évolution du rôle des collectivités et de l'État avec la décentralisation a également été évoquée.

Le rôle de l'État dans ce qui serait-ce un 4e âge de l'industrie sur le territoire a fait l'objet de questions. Dans sa réponse à la question 69 sur la plateforme en ligne, l'État a apporté des clarifications sur son rôle dans la détermination de la « vocation » du territoire de Fos-sur-Mer et de l'étang de Berre et sur l'ensemble du territoire national. Il souligne que

son rôle de **« planificateur et aménageur »** a effectivement fortement évolué depuis les années 1960 : *« Le retrait progressif (et relatif) de l'État de la sphère économique (privatisations, libéralisation des marchés, notamment de l'énergie) a conduit à une situation dans laquelle les acteurs économiques privés disposent d'une plus grande liberté de décision, et d'action que par le passé [...] Les modalités de l'intervention publique dans le développement économique du territoire sont diverses et reposent en premier lieu sur l'action du conseil régional et de la métropole Aix-Marseille-Provence »*. La réponse précise que *« dans ce nouveau contexte, l'État reste présent, et continue d'intervenir de différentes manières »*. Il exerce de manière concomitante des ***« missions de régulation et de contrôle mais aussi de soutien et d'accompagnement ».*** Cette double mission et les différents rôles de l'État ont été l'objet de contributions.

Des demandes de co-construction des décisions et d'ouverture large

> **Quelle instance, et, après ce débat public, comment nous pouvons continuer entre acteurs à discuter et à faire en sorte que la cohérence par rapport aux transitions se fasse de façon efficace ?**

Réunion publique à Manosque, le 29/04/25, une représentante associative

> **Je rêve d'une concertation totale, horizontale, où les citoyens sont pleinement acteurs de ce qui se passe sur leur territoire. Où les projets sont co-construits de A à Z, dans un esprit de discussion, de négociation et de compromis.**

Questionnaire n°81

> **Ce que je trouve violent, c'est que l'industrie décide de tout et les habitants sont les derniers informés.**

Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25

Des contributions **demandent une co-construction effective des décisions avec toute personne concernée** : *« On débat de choses qui ont été en grande partie décidées, là on retrouve bien notre État français jacobin, son système de représentation par les élus, et qui laisse peu la place à autre chose que de l'entre-soi. Je dirais qu'on a un peu de place pour les associations, mais elles sont très peu nombreuses. Il manque de la place aussi pour les habitants, les autres acteurs. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. Cette demande s'est exprimée pour des enjeux transversaux telles que les compensations (voir partie 6.4) ou pour des projets, tel que le projet de ligne



Réunion publique gouvernance à Vitrolles, le 24/06/25

THT : *« Monsieur le préfet, Madame et Messieurs les élus, Madame et Messieurs les investisseurs, représentants syndicaux et de l'environnement, pour assurer la réussite et la pérennité de ce projet, il est temps de nous asseoir autour de la même table. »* Réunion publique à Saint Martin de Crau, le 20/05/25, un représentant associatif. Une proposition issue du débat public sur le projet Fos 2XL est reprise : celle de *« groupes de travail [...] pour pouvoir mixer citoyens et autres là-dedans »*. Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. Ainsi, **les groupes de travail existants pourraient être ouverts à un plus large public**. D'autres contributions invitent ainsi à donner plus de place aux citoyen·ne·s dans le développement des nouveaux projets : *« Au-delà des étapes de consultation/concertation, pour certaines obligatoires, cela suggérerait aussi de repenser le rôle et l'importance des citoyens du territoire dans le développement des nouveaux projets (ex. : prises de participation minoritaire dans certains projets ? Besoins en nouvelles compétences et expertises sur le territoire ? Processus d'accompagnement au changement, optimisation des pratiques de mobilité, etc.). »* Cahier d'acteur n°25, PIICTO.

> **L'idée de co-construction me fait un petit peu peur, parce qu'il y a la question de la responsabilité au bout qui est toujours un peu tragique.**
>
> *Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, un représentant du GPMM*

> **Je pense qu'il faut vraiment se questionner sur la question de la co-construction.**
>
> *Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25*

Des **réticences ou des précautions ont été exprimées vis-à-vis de la co-construction, du point de vue de la responsabilité des décisions** : *« C'est qu'à la fin, il faut bien que quelqu'un signe et prenne la responsabilité. Elle est compliquée, elle va entraîner des conséquences judiciaires, juridiques parfois très lourdes, mais il faut plus de matière. Et tout ce qui amène, tout ce qui alimente cette complexité pour l'aider à mieux prendre sa décision est bienvenu. C'est comme ça que je le vois. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25, un représentant du GPMM.

Des clarifications ont été appelées **sur le moment de la co-construction dans le processus de décision** : *« [...] en droit français, il faut un responsable. Donc, la co-construction, en fait, elle ne peut pas se faire sur la décision finale du porteur. [...] La codécision, elle se fait avant, c'est-à-dire dans le dispositif que l'on va mettre en place pour justement donner tous les arguments aux porteurs de projets. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.

Des contributions ont **clarifié la contribution possible des citoyen·ne·s aux décisions**, sans qu'ils deviennent décideurs eux-mêmes, et qui respecte en particulier le rôle des élu·e·s : *« Alors,*



Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25



Canal du Rhône à Sète, au niveau de Beaucaire

mon propos, pour essayer d'éviter une forme de caricature qui amènerait à penser que tout citoyen qui s'exprime va s'exprimer contre ou veut décider, il est hors de question [de décider] à la place de ceux qui investissent, il est hors de question de décider à la place des élus qui sont élus pour ça, etc. Il est simplement question de partager. Je veux dire, le citoyen n'est pas là pour énerver les gens, il est là pour essayer de répondre à des critères qui ont peut-être été vus ou qui n'ont pas été vus, qui ont été peut-être minimisés dans l'urgence de la décision politique, l'urgence de la décision financière, ou la nécessité de la décision industrielle. Donc, je pense que c'est ça qu'on demande. » Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.

Des attentes de planification par les autorités publiques

> L'État doit jouer son rôle de stratège et planificateur.
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

L'État est attendu par une partie du public, en chef de file pour l'avenir des territoires, dans la continuité de son rôle passé de planificateur. C'est effectivement en assumant un tel rôle que l'État a saisi seul la CNDP. Ce rôle est incarné par le préfet de région : *« [...] le préfet de région, Georges-François Leclerc [...], depuis trois mois, qu'il porte, il incarne pour l'État ce débat de zone. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25, le sous-préfet d'Istres. Il est attendu en personne dans ce rôle par une partie du public. Ce rôle est associé au fait qu'il signe in fine les déclarations d'utilité publique pour les projets. Un pilotage est exercé via les **prérogatives de l'État de contrôle et de réglementation** dont celles de l'activité économique via les instructions réglementaires : *« (autorisations environnementales, d'urbanisme, procédure d'archéologie préventive, consultation du public etc.) ».* Réponse à la question n°69.

Des contributions sollicitent de mettre en œuvre un outil tel que **l'opération d'intérêt national** (OIN) qui renforcerait le pouvoir de l'État sur les territoires par la maîtrise de la politique d'urbanisme.

Dans ce rôle de chef de file, l'État est attendu en **défense de l'intérêt général**. *« Les grands serviteurs de l'État que sont les hauts fonctionnaires ne doivent-ils pas garantir, au-delà des visions politiques partisanes, une permanence dans la défense de l'intérêt GÉNÉRAL ? [... je] demande à l'État de jouer son rôle de garant d'un développement durable et du respect de la démocratie. »* Avis n°20. Le préfet a effectivement réaffirmé **ce rôle de prise en compte des intérêts publics et de leur combinaison** dans la déclaration d'utilité publique : *« Il faut bien comprendre que je dois prendre en compte tous les intérêts publics. »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25. Il distingue ainsi sa position par une perspective nationale plutôt que liée à un territoire spécifique.

D'autres contributions font **appel aux collectivités dans leur rôle de planification territoriale**, par exemple : *« Nous comptons sur la Métropole compétente en la matière pour activer les problèmes liés au logement, à la mobilité et aux espaces naturels en liaison avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale). »* Cahier d'acteur n°106, ADPLGF. Effectivement, si l'État instruit les demandes d'autorisation, les décisions et les arbitrages financiers relèvent de différents acteurs publics. Nous avons rapporté par exemple dans la section 8.3, cet enjeu dans le champ des mobilités. La question est alors soulevée de la coordination entre l'État et les collectivités territoriales. Plusieurs statuts sont envisagés pour la nouvelle structure de gouvernance (voir encadré p.154) qui répartiraient de manière différente les compétences entre État et collectivités. Les collectivités territoriales qui seraient impliquées restent également à définir.

10

QUELLES ORIENTATIONS POUR L'AVENIR INDUSTRIEL DES TERRITOIRES ?

1	Développer l'emploi et l'économie des territoires	163
2	Faire de Fos-Berre un exemple national et international de réindustrialisation et de décarbonation	164
3	Améliorer la qualité de vie sur les territoires	165
4	Protéger avant tout la santé et la sécurité des personnes	166
5	Renforcer la protection de l'environnement à l'aune des limites planétaires	167
6	Aller vers la sobriété	168

> **Le rêve des années 1960 pour un avenir meilleur (Fos)… Est-ce encore un développement industriel ?**
>
> *Questionnaire n°55*

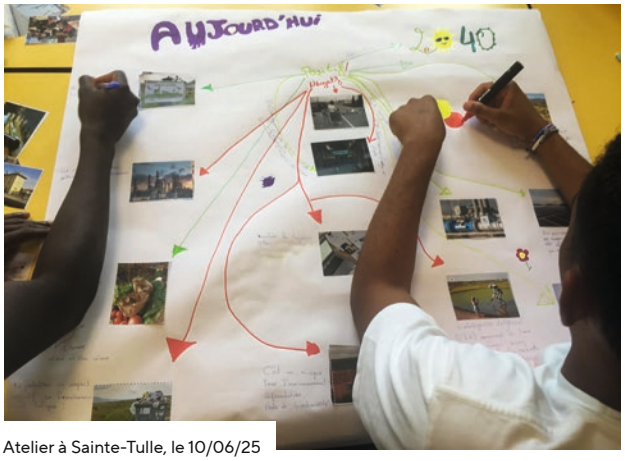
> **L'intérêt général de la relance de l'industrie est important, il est central, mais il y a d'autres intérêts (généraux).**
>
> *Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25*

> **Le débat public est une occasion unique de forger une vision partagée, où le développement économique s'harmonise avec la préservation de l'environnement et l'amélioration tangible de la qualité de vie des habitants.**
>
> *Cahier d'acteur n°74, SARP Industrie*

> **L'industrialisation de cette zone est déjà exponentielle depuis des années, IL FAUT CHANGER DE PARADIGME.**
>
> *Questionnaire n°76*

Pour la première fois, un débat public a porté sur la proposition d'une vocation industrielle pour un territoire délimité et homogène. **Globalement un accord s'est exprimé sur la proposition de poursuivre une activité industrielle à Fos et autour de l'étang de Berre et de décarboner l'industrie**. Cependant, la vocation industrielle proposée pour le territoire Fos-Berre a été interrogée vis-à-vis de la pluralité de vocations des différents territoires, et notamment des territoires liés de l'Ouest des Bouches-du-Rhône, du Gard et du Val de Durance.

Mais surtout, **le débat a questionné le projet d'avenir porté par l'État en termes d'intérêt général ou de « projet de société »**. Le public n'a pas tant débattu de l'opportunité ou de l'acceptabilité de chaque projet individuellement, mais bien dans une perspective globale avec des demandes de sélection et de priorisation selon différentes logiques. De nombreux arguments ont porté sur l'opportunité et la justification du projet global proposé.



Atelier à Sainte-Tulle, le 10/06/25

> **Le collectif Cistude demande qu'un rang de priorité soit attribué par l'État à chaque projet selon le critère de l'intérêt général.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> **La décarbonation, l'emploi, la compétitivité, ces concepts sont creux si on ne sait pas pour quel projet de société ils sont mobilisés.**
>
> *Cahier d'acteur n°66, NACICCA*

Le préfet a apporté des éclaircissements au cours du débat sur les intérêts publics majeurs examinés par l'État, par exemple lors de la réunion publique à Arles, le 2 juin : *« Il s'agit de combiner des intérêts publics majeurs. […] Tout d'abord, il y a une […] très forte attente de développement industriel dans ce département, dans cette région, pour le pays. Le port de Fos-Berre-Marseille, ce n'est pas le port des Bouches-du-Rhône, c'est le port du Sud de la France. Et il a un impact économique majeur en tant que port, mais aussi en tant que zone industrialo-portuaire qui prodigue des emplois. Et on l'a parfois dit, mais "le préfet fait le chantage à l'emploi" ; non : je pose un intérêt public majeur. […] sécurité de l'approvisionnement, mais aussi d'augmentation de la capacité de transfert d'énergie […] les mobilités […] l'agriculture. Cette agriculture qui est une puissance économique dans les Bouches-du-Rhône. […]. Et puis, l'écologie. Je la divise en deux termes : les atteintes aux sites et aux paysages […] Et puis, le coût, pardonnez-moi de le dire, et les délais. […]. »*

Les débats ont porté sur les logiques qui devraient orienter les décisions. **Différentes conceptions de « l'intérêt général » ou valeurs ont été partagées ainsi que différentes combinaisons entre elles**, répondant aux propositions de l'État ou portant une vision alternative de l'avenir des territoires : *« Il est temps d'ouvrir un cap différencié, qui articule décarbonation industrielle avec relocalisation, santé publique, innovation écologique, formation et justice territoriale. Un avenir désirable ne se construit pas uniquement sur des promesses d'infrastructures, mais sur une vision partagée des usages, des besoins et des communs. »* Questionnaire n°38. Des scénarios alternatifs ont été proposés, fondés sur des orientations différentes, par exemple : *« Qu'un scénario alternatif soit étudié sérieusement. Un scénario basé sur la baisse de la consommation énergétique, la production circulaire et de proximité (incinérateurs, panneaux photovoltaïques locaux, infrastructures low-tech), la diversification des*

activités (recherche, formation, agriculture, culture) et une gouvernance territoriale partagée. » Questionnaire n°3.

Sur la base des arguments partagés, nous avons identifié six logiques présentées dans les sections suivantes. Si ces logiques se différencient dans leurs prémisses et s'opposent souvent dans leurs conclusions, radicalement pour certaines, des **articulations ou des compositions sont possibles**. Les montages qui figurent en illustration, résultats de travaux collectifs en atelier avec l'outil de photolangage, reflètent cette diversité de composition possible. Ils proposent des mises en avant et des assemblages différents, mais aussi des juxtapositions lors de désaccords au sein des groupes sur l'orientation à donner.



Animation Conseil municipal des jeunes de Châteauneuf-les-Martigues, le 11/06/25



Réunion publique à Villeneuve, le 05/06/25

1. DÉVELOPPER L'EMPLOI ET L'ÉCONOMIE DES TERRITOIRES

> [...] si l'on ne croît pas, on décroît, et notre crainte c'est tout simplement la désindustrialisation de la région.

Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25

> L'industrie est indispensable à la prospérité du territoire et à l'indépendance des futures générations.

Avis n°10

> On n'a rien à dire parce qu'on comprend rien à leurs trucs, à part que c'est bon pour l'économie et que ça va nous donner des métiers.

Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25

Dans cette logique, il s'agit de mettre en valeur **ce que pourraient apporter les projets aux territoires en termes d'économie et d'emploi**. Ainsi, en réponse à la question sur ce qui pourrait s'améliorer si les projets sont réalisés, une personne répond : *« L'emploi très qualifié avec une hausse du pouvoir d'achat des habitants – une création de richesses, une dynamique de développement permettant de financer des équipements collectifs (transport, école, routes...). »* Questionnaire n°49.

Une urgence est exprimée vis-à-vis du maintien et de la création d'emplois et des craintes vis-à-vis d'une désindustrialisation qui serait synonyme de crise. *« C'est plutôt dans le cas où les projets industriels ne seraient pas réalisés qu'il faudrait s'inquiéter: que devient notre pays sans industrie: un pays endetté et pollué, avec un taux de chômage catastrophique et dépendant de la Chine et des États-Unis pour subvenir à ses besoins. »* Questionnaire 10. Pour une partie du public, la mise en œuvre des projets serait une question de survie de l'industrie. *« Il y a vraiment une inquiétude très profonde, dont je voulais juste me faire le témoin, sur le risque de désindustrialisation. »* Réunion publique à Port-Saint-Louis-du-Rhône, le 06/05/25.

Cette logique se traduit dans l'objectif **d'assurer la survie ou l'installation de tous les projets proposés** par les industriels ou **de la plus grande partie possible et de prioriser** les projets qui créent le plus d'emplois et de retombées économiques.

> Le tourisme, la culture, le patrimoine, l'agriculture sont nos filières stratégiques d'une économie résiliente et qui marche.

Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25

Selon cette logique, un enjeu est de mesurer :

- **les réels bénéfices des projets en termes d'emploi et de revenus ;**
- **la pertinence de soutiens publics à des projets qui ne seraient pas viables ;**
- **l'impact économique des projets sur l'économie d'autres activités** (agriculture, tourisme) et l'arbitrage dans le soutien aux différentes activités.

Des précisions sont attendues sur ces sujets et selon les résultats, une **sélection des projets selon leur opportunité économique** pour les territoires ou pour la France. Le nombre d'emplois créés ou maintenus est l'un des critères avancés, de même que les emplois indirects et induits (voir partie 3.6) ou encore la valeur ajoutée ou l'excédent commercial (projections socio-économiques de l'État).

2. FAIRE DE FOS-BERRE UN EXEMPLE NATIONAL ET INTERNATIONAL DE RÉINDUSTRIALISATION ET DE DÉCARBONATION

> Un projet d'ampleur internationale qui nous oblige à de l'exemplarité. [...] Faisons de la zone Fos-Berre un exemple en France et en Europe.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

> Reprenons la main sur notre souveraineté.

Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25

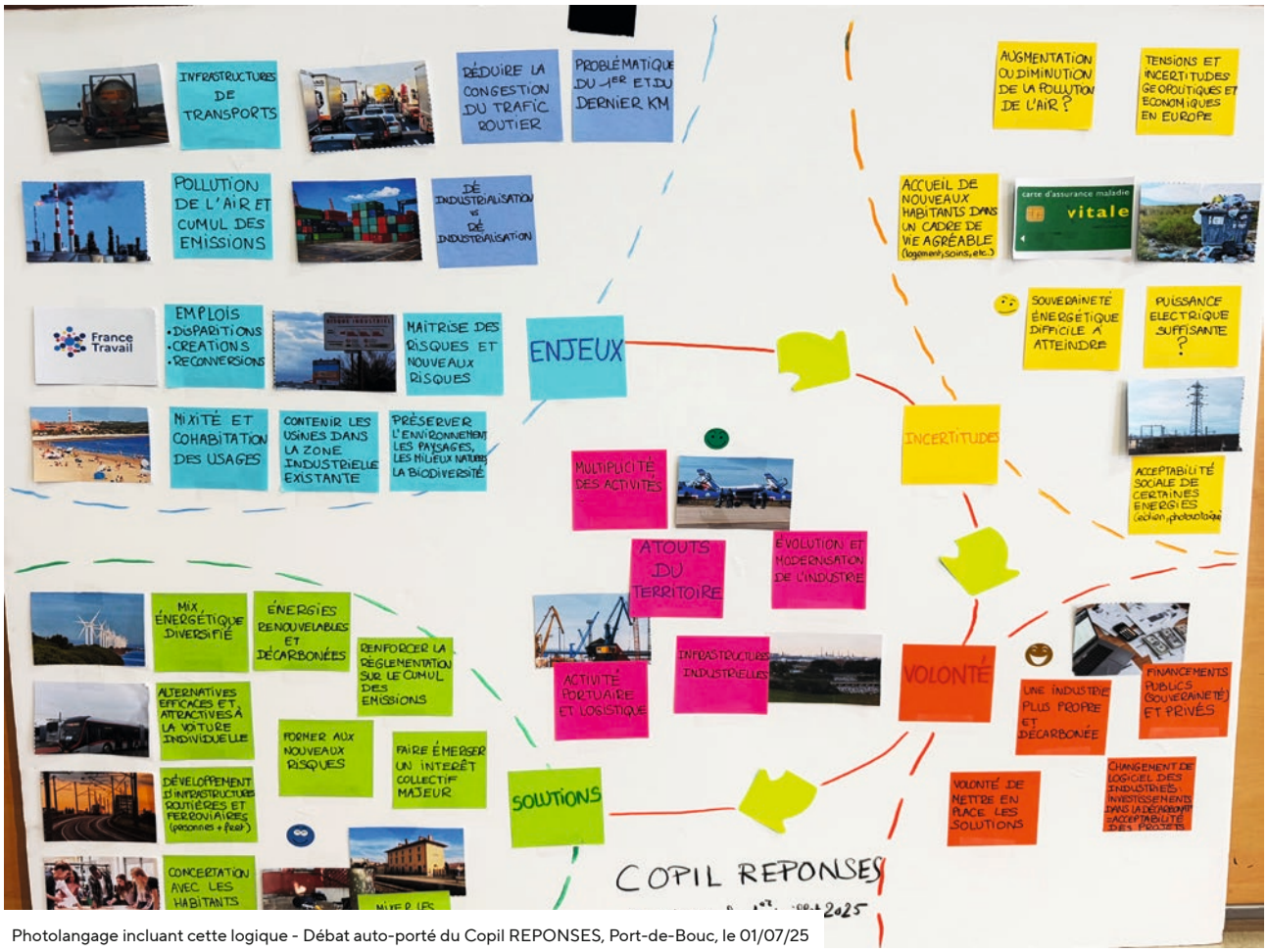
> Faire de Fos-Berre l'un des premiers pôles industrialo-portuaires décarbonés d'Europe du Sud [est] une opportunité de construire un vrai modèle de décarbonation.

Cahier d'acteur n°121, Fédération des travaux publics Provence-Alpes-Côte d'Azur

Selon cette seconde logique, les projets sont évalués par leur **contribution à la réindustrialisation et à la décarbonation avec une confiance dans l'innovation et dans le développement technologique**. Plusieurs contributions mettent ainsi en avant le **caractère exceptionnel de la solution industrielle globale proposée** : *« Si on peut espérer une chose dans ces 3 mois de débat [...] c'est que [...] ce territoire sache se reconnaître, s'affirmer, et s'assumer comme un territoire d'exception en termes industrialo-aéro-portuaire. Et je rajoutais tout à l'heure "militaro-" [...]. »* Réunion publique à Istres, le 15/05/25. *« Le caractère innovant du projet est souligné ainsi que la "dynamique de nouvelles industries de pointe. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Les projets sont évalués individuellement sous l'angle des solutions industrielles qu'ils proposent.

Dans cette logique, la valeur des projets et des solutions proposées tient à leur **contribution aux ambitions nationales et internationales de décarbonation**. Les projets prioritaires sont ceux qui contribuent le plus à la décarbonation. Une « comptabilité carbone » est en train de se mettre en place, mais elle est encore inaboutie et la mesure de la contribution des projets reste à compléter (voir partie 3.2).

Avec un point de vue national, les projets de réindustrialisation peuvent être mis en valeur selon leur **contribution à la compétitivité de la France dans l'économie mondiale ou**



Photolangage incluant cette logique - Débat auto-porté du Copil REPONSES, Port-de-Bouc, le 01/07/25



Atelier au lycée Latécoère à Istres, le 05/06/25

à sa souveraineté. Dans le premier cas, il s'agit d'évaluer leur performance économique, comme dans la logique précédente. Des contributions regrettent cependant que la réindustrialisation décarbonée soit fondée sur un **modèle économique libéral.** *« Ce projet de réindustrialisation s'inscrit dans la logique du capitalisme "décarboné", du greenwashing, à la recherche constante de profit, de productivité et de rentabilité, visant uniquement à maintenir la France dans la course mondiale à la croissance. »* Questionnaire n°81. Il est appelé à une *« préservation de l'économie locale plutôt que l'accroissement des échanges mondialisés »*. Cahier d'acteur n°107, Changeons d'avenir.

Dans une perspective de souveraineté nationale, la qualité de **contribuer à l'indépendance de la France** est mise en avant : *« [...] les populations [...] réclament davantage de régulation et d'équité dans les échanges, voire un retour au protectionnisme. »* Cahier d'acteur n°3, Ramdam. La question reste ouverte à l'issue du débat : *« Comment notre territoire d'exception devient et se maintient comme un acteur majeur de la stratégie nationale sur la décarbonation, la réindustrialisation et la souveraineté ? »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.

Les **implications nationales et internationales des projets ont cependant été difficiles à éclairer dans le temps du débat**. Elles ont été principalement abordées du point de vue de l'impact du contexte mondial et de l'évolution des règles nationales et européennes, vis-à-vis de la viabilité des projets, en particulier pour la sidérurgie. Pour la plupart des acteurs, la viabilité de nombreux projets se joue à cette échelle.

3. AMÉLIORER LA QUALITÉ DE VIE SUR LES TERRITOIRES

> **[...] préserver la qualité de vie des riverains de la zone industrialo-portuaire.**
>
> *Questionnaire n°44*

> **La priorité doit aller aux projets qui relèvent d'une industrie utile aux besoins de la population.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> **Où sont les compensations pour les Fosséens ?**
>
> *Cahier d'acteur N°8, MCTB*

Selon cette logique, l'attention est portée à la qualité de vie sur le territoire et à son amélioration, dans un contexte où des difficultés et les besoins sont d'ores et déjà constatés. **Sur les mobilités c'est même une urgence** qui est exprimée vis-à-vis de la mise en œuvre de solutions identifiées et en attente parfois depuis de nombreuses années, voire décennies. Sur les logements, les besoins sont pluriels et des questions soulevées sur les lieux d'implantation possibles.

Cette logique implique de **prioriser ou de sécuriser les investissements dans les infrastructures et les équipements qui amélioreraient la qualité de vie** : transport, hôpitaux, écoles, loisirs, etc. Les projets sont évalués sous l'angle de leurs effets positifs ou négatifs. Par exemple, sur les mobilités, certains projets vont contribuer à augmenter les flux et d'autres à faciliter les circulations. D'un point de vue global, il s'agit de réviser les documents de planification en intégrant les nouveaux besoins.



Promenade dominicale dans les salins du Lion à Vitrolles

Il s'agit dans cette perspective d'améliorer les infrastructures et les services, mais également de préserver le **patrimoine au sens matériel et immatériel**. Il s'agit de préserver des espaces de vie auxquels un attachement a été manifesté, tels que les étangs par exemple. Plusieurs contributions parlent de **la « beauté » de la région, de son « art de vivre »** à préserver. Les mobilisations sont fortes contre les projets qui atteindraient ce patrimoine.

Une telle logique est portée par les personnes qui habitent sur les territoires, ce qui inclut des acteurs économiques. Elle est également portée par des employeurs pour leurs salariés et pour l'attractivité des emplois. *« Cette dynamique [des projets de réindustrialisation décarbonée] ne sera pas soutenable sans une amélioration des conditions de vie pour tous : accès au logement, mobilités du quotidien, offre de formation, services publics, environnement préservé. La qualité du cadre de vie est aujourd'hui un facteur déterminant d'attractivité pour les actifs comme pour les entreprises. »* Cahier d'acteur n°106, Club Top 20.

Cette logique **interroge le rapport des industries aux territoires et leur implication**, non seulement en termes de financement mais aussi dans leur association aux activités du territoire (voire partie 5.2). Dans cette logique, l'industrie se veut une voisine bienveillante, et consciente que le territoire est habité autant que productif. Elle entretient un « lien charnel » avec la population (voir partie 5.1).

4. PROTÉGER AVANT TOUT LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES PERSONNES

> Je n'ai pas envie d'avenir industriel ici ! Je m'en fiche de faire la manche. Je ne veux pas de cancer.

Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25

> [...] toute pollution supplémentaire dans cette zone est à bannir, quelle que soit son origine, sous peine de renier à ces populations un droit fondamental.

Cahier d'acteur n°03, Ramdam

L'enjeu de la santé environnementale est prégnant sur le territoire, où la mauvaise qualité de l'air résultant de la combinaison des pollutions industrielles à celles liées à la circulation, fragilise l'état de santé de la population. Cette logique s'appuie sur les constats partagés de l'état dégradé de la santé de la population du golfe de Fos et de l'étang de Berre en lien avec l'activité industrielle de la zone, en termes de cancers et d'autres pathologies, dont liées à la santé mentale.



Atelier avec le Conseil municipal des jeunes à Châteauneuf-les-Martigues, le 11/06/25



Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25

Ces constats amènent à formuler des exigences auprès des pouvoirs publics : *« Dans cette région, il y a des gens qui meurent de cancer parce qu'elle a été très industrialisée. Donc, ils y vivent, ils en souffrent, ils y travaillent. Quelle garantie avons-nous en décarbonant, ce qui est une très bonne chose ? »* Réunion publique à Beaucaire, le 30/04/25.

Selon cette logique, il convient d'approfondir le suivi et l'étude des problèmes de santé en lien avec l'industrie et d'**évaluer les effets cumulés des projets** sur les **émissions atmosphériques**, sur **l'exposition des habitant·e·s, leur état de santé** et sur la **capacité du système de santé**. Ce dernier est présenté par une partie du public comme déjà déficient (voir partie 7).

Les projets sont évalués vis-à-vis des **nuisances qu'ils émettent** : pollution de l'air et des sols, nuisances sonores, etc. Cette logique implique de renforcer le suivi, et le contrôle des émissions atmosphériques et de la qualité de l'air au-delà du CO_2. Ils sont également évalués sur la manière dont les entreprises **prennent soin des personnes qui y travaillent**. Cela concerne les conditions de travail, la protection et la sécurité des travailleur·se·s.

Selon la même logique, les **risques industriels et naturels** sont un sujet de préoccupation, mais surtout leurs **effets cumulés**. Des inquiétudes sont exprimées vis-à-vis des effets domino. Des attentes de précisions sont faites sur les mesures mises en place par les industriels et par les pouvoirs publics, sur la sélection des projets et sur l'adaptation des documents d'urbanisme. Une prise en compte du changement climatique est attendue dans l'évaluation des risques et de leurs intensifications.

Pour une partie du public, **ces enjeux de santé et de protection des personnes sont prioritaires et devraient guider toute décision**.

5. RENFORCER LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT À L'AUNE DES LIMITES PLANÉTAIRES

> **Emploi, dynamisme, compétitivité, industrie. Okay... mais pas devant l'écologie ! On se remettra d'une crise économique, on ne survivra pas à la crise écologique.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> **En fait, on est trop focus sur l'homme et la guerre, on ne pense pas assez à la nature et au fait que si elle disparaît on disparaît aussi en fait.**
>
> *Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25*

> **Le primat donné à la décarbonation de notre économie ne doit pas nous faire oublier l'empreinte environnementale globale de l'industrie.**
>
> *Cahier d'acteur n°132, Élu·e·s écologistes de la métropole et du département*

La préservation de l'environnement est mise en valeur ici **en considérant les limites planétaires** : *« À l'heure de l'emballement climatique, de l'effondrement de la biodiversité, de la raréfaction des matières premières, des ravages sanitaires liés à la pollution, nous devons réinterroger nos modes de production et de consommation et ouvrir un autre chemin : celui d'une réindustrialisation démocratique et coopérative pensée à l'aune des limites planétaires. »* Cahier d'acteur n°132, Élu·e·s écologistes de la métropole et du département.

Cette logique appuie les intentions de décarbonation et dans le même temps, elle demande des **précisions sur l'impact global en termes d'émissions carbones et sur les atteintes à l'environnement** : *« [...] dans le sens de la transition écologique, alors c'est l'ensemble de ces problématiques (pollution de l'eau, de l'air, des sols, espèces invasives, etc.) qui doivent être examinées, et pas simplement la décarbonation. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. Une confusion entre décarbonation et pollution est dénoncée (voir parties 3.2 et 7.2). Il s'agit également de considérer les enjeux énergétiques avec cette perspective plus large : *« Définir les actions à mener sur la seule base des prérequis pour la transition énergétique sans les intégrer au contexte plus englobant de la transition écologique serait une aberration du point de vue scientifique ».* Cahier d'acteur n°79, Société nationale de protection de la nature.

L'impact de chaque projet demande alors à être précisé : *« Si on rase un champ pour mettre du photovoltaïque, c'est bien ou pas bien pour l'environnement ? Nous faites pas croire qu'artificialiser la terre pour décarboner l'industrie, c'est bien. »* Atelier au lycée Lurçat, Martigues, le 12/05/25.

La **préservation de l'environnement est posée à l'échelle locale autant que mondiale** avec des demandes d'évaluer l'impact à cette échelle. L'alternative de délocalisation des projets s'ils ne se faisaient pas à Fos est ainsi vue comme un risque par certaines personnes : *« Il n'y aurait pas de plus grosse catastrophe écologique que de délocaliser des industries dans des pays aux normes environnementales moins-disantes. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25.

Selon cette logique, il s'agit a minima de respecter la réglementation en matière d'environnement et les objectifs de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et des lois visant le Zéro artificialisation nette (ZAN). **Ceci implique que les projets ne devraient en aucun cas remettre en cause les zones naturelles protégées existantes**.

Une attention forte est portée sur les **mesures de compensations** prévues avec beaucoup d'interrogations. Des doutes sont exprimés sur la possibilité de concilier industrie et environnement dans le cadre actuel. **Il est proposé de définir des seuils limites d'impacts cumulés opposables**. *« Nous souhaitons que l'installation des entreprises soit conditionnée à une analyse de leur impact sur les 9 limites planétaires impactées par le projet, ainsi qu'à la mise en place d'une démarche d'éco-conception consistant à évaluer l'empreinte environnementale d'une activité de l'extraction des matières premières à la fin de vie des produits fabriqués. »* Cahier d'acteur n°123, Les Écologistes.



Atelier Unis-Cité à Manosque, le 10/06/25

6. ALLER VERS LA SOBRIÉTÉ

> **Elle doit pouvoir s'inscrire dans une dynamique de sobriété et de réduction progressive de la consommation en général et notamment de la consommation d'énergie.**
>
> *Cahier d'acteur n°79, Société Nationale de Protection de la Nature*

> **La sobriété, c'est vraiment l'angle mort du dossier. [...] on est en train de raisonner sur des paradigmes identiques à ceux que nous avons vécus les années passées.**
>
> *Réunion publique à Arles, le 02/06/25*

Dans cette dernière logique c'est la sobriété qui guide les choix. Des contributions l'ont présentée comme un changement de paradigme qui impliquerait des **transformations profondes de l'économie et des pratiques**. La nécessité de sobriété peut être appuyée par des scénarios catastrophistes : *« J'ai pris une image d'explosion, parce que je pense que dans 20 ans, c'est la fin du monde. Ils veulent trop faire de bénéfices. »* Atelier au lycée Latécoère, à Istres, le 05/06/25.

Tout au long du débat, la question de la sobriété a été soulevée sur différents objets : **les pratiques industrielles, les modes de production, la consommation en énergie, sur l'usage des ressources, sur le foncier, etc.** Elle a également porté sur les finalités des activités industrielles et la production de manière générale : *« Le problème c'est surtout qu'on est trop nombreux sur la planète et qu'on produit beaucoup trop. »* Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25. Pour certaines institutions, la sobriété est obligatoire. Pour les autres, des questions ont été soulevées et des propositions faites (voir par exemple dans la partie 3 pour les différentes filières ou au 4.1 pour l'électricité et au 6.3 pour la sobriété hydrique).

Cette logique porte une **critique sur le volume de projets** : *« On nous propose aujourd'hui plus d'industries pour décarboner l'industrie. »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25. La réindustrialisation peut être vue comme une **sur-industrialisation**. Dans cette logique, il s'agit pour certaines personnes de désindustrialiser : *« Relocaliser est une nécessité mais cela ne peut s'inclure – au vu des conséquences des autres options – que dans une logique de décroissance, de développement de low-techs, de retours aux équilibres naturels et donc de désindustrialisation (de sortie du mal nommé "anthropocène", qui est en fait historiquement un technocène (que ce soit sous sa forme capitaliste ou "communiste"), de rentrée dans une ère du sapiocène – de savoir-sagesse). »* Questionnaire n°85. Pour d'autres, il s'agit d'**industrialiser différemment** : *« Donc, la décroissance – enfin, la moindre consommation de certains produits – ne veut pas dire toujours réduction de l'activité*

économique. » Webinaire Hydrogène et décarbonation, le 05/05/25, un représentant de négaWatt. Des initiatives ont été identifiées (voir partie 3.7).

> **La récession, pourquoi pas ? On sort moins, on mange moins, on consomme moins.**
>
> *Débat mobile à Port-de-Bouc, le 16/04/25*

> **[…] la sobriété, c'est aussi une politique publique ambitieuse adressée à l'ensemble de la population pour faire baisser les consommations et que cette sobriété ne touche pas que les professionnels […].**
>
> *Réunion publique à Grans, le 26/05/25*

Ainsi, la sobriété est également appelée dans des contributions **pour les pratiques de toute personne**, donc elle concerne les enjeux de mobilité, de logement, la consommation énergétique, etc. *« Tous ces projets nous font oublier l'essentiel… la sobriété ! Avons-nous besoin de tant d'importation et d'exportation ? La consommation locale doit être privilégiée, la seconde main aussi et la réparation d'objets. Réduire l'urbanisation dans la région qui étouffe… »* Avis n°42. Il s'agit de *« ne pas se "contenter" de décarboner les industries de la zone de Fos-Berre mais embarquer le territoire dans un changement de mode de vie, complément indispensable et indissociable d'une politique tendant vers le "net zéro" en en faisant une "vitrine" pour tous les autres territoires. »* Cahier d'acteur n°38, Les Shifters Aix-Marseille.



Mention de l'enjeu de « sobriété » (en bas à droite). Débat auto-porté, SPPPI, Port-de-Bouc, le 19/05/25

11

QUELLES SUITES AU DÉBAT PUBLIC ?

1 Concertation continue sur les projets et sur un programme global 171

2 Prendre le temps ou accélérer ? Phasage de la concertation continue, des études et des décisions 173

3 Modalités d'information et de concertation 174

> Il sera toutefois nécessaire de rendre compte de l'évolution des projets et de poursuivre cette construction de l'avenir du territoire, en faisant des points réguliers que ce soit pour informer ou pour débattre de sujets émergents.

Cahier d'acteur n°47, SPPPI

1. CONCERTATION CONTINUE SUR LES PROJETS ET SUR UN PROGRAMME GLOBAL

> On est sur une phase de transformation importante, qui est profonde, qui est rapide dans l'industrie, et qui ne peut réussir que si la mobilisation est collective, forte et large.

Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25

L'intérêt d'une approche mutualisée, qui dépasse les projets pris isolément **a été réaffirmé tout au long du débat**, par le public, par les porteurs de projets, par l'État et ses partenaires. La présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence faisait part de cette position lors de la réunion d'ouverture à Fos-sur-Mer, le 02/04/25 : *« Certains d'entre vous disaient "projet par projet", non : il faut une globalité. On ne peut pas prendre projet par projet, [...] sinon, il n'y aura pas de cohérence territoriale. »* De telles affirmations ont été réitérées lors de la réunion de synthèse.

Quelle discussion des projets à l'avenir ?

Dans le même temps, le débat a montré une **attente d'information et de discussion de chaque projet et des interrogations** ont été soulevées **sur l'instruction des projets à venir** : *« Ce débat public "global" remplacera-t-il les débats publics ultérieurs qui auraient pu se tenir sur les projets qui composent le débat, ou ceux qui pourraient arriver par la suite ? Comme des réacteurs nucléaires modulables ? Quelle sera l'articulation des enquêtes publiques et ce débat global ? »* Réunion publique à Fos-sur-Mer, le 02/04/25.

Concernant la suite de la concertation sur les 6 projets inclus dans la saisine, du fait qu'ils étaient soumis à saisine obligatoire de la CNDP, la loi prévoit des obligations de concertation continue avec désignation d'un·e ou plusieurs garant·e·s. Les projets en concertation volontaire ont également la possibilité de saisir la CNDP pour que des garant·e·s soient désigné·e·s. Ainsi, à **l'issue du débat public, tous ces projets, s'ils sont poursuivis, pourraient poursuivre leur concertation continue jusqu'au dépôt de leur demande d'autorisation environnementale auprès de l'État**. C'est après le dépôt de cette demande que l'enquête publique peut se dérouler. Le compte rendu du débat devra être joint au dossier d'enquête publique de chacun des projets inclus dans la saisine.

Concernant les **projets « qui pourraient arriver par la suite »**, selon la loi relative à l'industrie verte promulguée le 23 octobre 2023 (art. L.121-8-2 du Code de l'environnement), les plus grands projets industriels sur le même territoire et cohérents avec la vocation envisagée au moment de la demande et ultérieurement dans les huit ans suivant le débat public, sont potentiellement dispensés de débat public ou de concertation propre. Toutefois, pour ces projets, **une saisine**



Réunion publique « Gouvernance » à Vitrolles, le 24/06/25

de la CNDP reste obligatoire afin que la CNDP puisse avoir connaissance de ces projets et décider si une concertation ou un débat public spécifique est quand même nécessaire, et pour quelles raisons (voir décret du 6 juillet 2024 portant application des dispositions de la loi industrie verte).

À ce jour, les questions soulevées par le public sur l'opportunité des projets et de la vocation proposée par l'État soulèvent des enjeux très vastes. Et le débat public n'a pas permis de débattre en profondeur de l'opportunité de chaque projet, ni de hiérarchiser la pertinence des différents projets (voir partie 3). **Ces éléments pourraient justifier la conduite de concertations ou de débats publics sur les projets ultérieurs.**

L'exonération prévue par la loi devrait dans tous les cas s'appuyer sur des critères plus précis basés sur une réponse claire de l'État aux objections soulevées. La question de savoir sur quelle base un projet contribue à la vocation et un autre n'y contribue pas, mérite une clarification. **Cette clarification par l'État est attendue dans sa réponse à la suite du débat public.**

Un programme global pour la décarbonation et la réindustrialisation

L'attente d'une approche mutualisée se traduit également dans la demande de **ne plus seulement instruire les projets réglementairement un par un mais d'établir un programme pour la décarbonation et la réindustrialisation** : *« Il faut s'assurer que les nouvelles implantations soient pertinentes, en adéquation avec les ressources disponibles, qu'on a les moyens de contrôler leurs émissions, etc. [...] Sur un tel projet, on ne peut pas s'en tenir à une simple évaluation réglementaire. Il y a un travail de planification et surveillance à faire - quitte à réorienter certaines activités vers d'autres localités. »* Questionnaire n°4.

> **Nous avons besoin, en tant qu'industriel, de visibilité et de certitude [...] Nous avons besoin d'une feuille de route claire.**
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25, un porteur de projet*



Feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos-Étang de Berre février 2025

La demande de clarification d'un programme est **appuyée par les acteurs économiques** dans le prolongement de leurs propres initiatives, par exemple : *« Je voulais juste donc mentionner la démarche SYRIUS portée par l'association PIICTO depuis un certain nombre d'années sur notre territoire et qui essaie de se poser cette question de l'articulation globale des briques qui existent, des briques qui vont apparaître, des briques qui vont rester nécessaires et pour lesquelles il faut qu'on soit vigilant de les avoir. [...] »* Réunion publique à Martigues, le 03/06/25.

Elle correspond également à une **recommandation de l'autorité environnementale (AE)** dans son avis versé au débat. L'AE recommande aux pouvoirs publics, notamment l'État et la Région, d'**élaborer un programme de développement des activités industrielles décarbonées sur le territoire de la ZIP de Fos-Berre et de le soumettre à évaluation environnementale**. C'est-à-dire de ne pas se limiter à une instruction de l'AE projet par projet : *« Le présent avis s'inscrit dans la continuité de ces recommandations et plus généralement des bilans de concertations publiques ou des avis qui ont pu déjà être publiés sur le développement et l'aménagement de ce territoire. Ils montrent la nécessité d'une réflexion stratégique sur les besoins de développement industriel, autant que sur la manière d'en minimiser les incidences sur des milieux fragiles et les habitants. Cela implique l'élaboration d'un document de programmation robuste et évolutif, soumis à une évaluation environnementale permettant l'identification préalable des enjeux environnementaux, la définition et l'organisation à la bonne échelle des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, ainsi que leur suivi dans le temps. »*

La feuille de route portée par l'État et les collectivités a été présentée comme un premier programme qui se traduirait dans un PPA (Projet Partenarial d'Aménagement) en cours de discussion (voir partie 9). *« C'est à travers en réalité l'harmonie de tous ces projets, l'harmonie de cette transformation et de toute cette transformation des infrastructures qui vont arriver demain derrière grâce à cette feuille de route de Fos-Berre que nous avons tous signée. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Signée en février 2025, cette feuille de route s'inscrit, en effet, comme le reste des actions publiques, dans une logique d'accompagnement des porteurs de projet : *« Notre ambition collective est d'accompagner la transformation de l'espace de Fos-Étang de Berre pour qu'il s'affirme en tant que pôle leader sud-européen de Méditerranée pour les activités portuaires, l'industrie décarbonée et la logistique, en harmonie avec l'environnement et les habitants du territoire, dans une logique de durabilité et de résilience. »* La feuille de route identifie des « critères de priorisation des projets industriels » avec la perspective de sélection et de priorisation des projets dans le cadre de la nouvelle gouvernance. Ses quatre objectifs opérationnels consistent à produire les conditions de cet accueil. Au titre de la loi et pour l'évaluation environnementale, la feuille de route n'a en outre pas la consistance d'un document de planification publique. L'Autorité Environnementale pourrait cependant être saisie pour évaluer le PPA.

2. PRENDRE LE TEMPS OU ACCÉLÉRER ? PHASAGE DE LA CONCERTATION CONTINUE, DES ÉTUDES ET DES DÉCISIONS

> Le temps, il est compté, on l'a dit 36 fois, on n'aura jamais deux fois cette occasion de transformer le territoire pour nos enfants.
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> Les projets doivent être définitifs lorsque tout est réuni, bien-être des habitants, l'environnement respecté... actuellement tout est fait avec rapidité. Pourquoi ne pas prendre plus de temps ?
>
> *Questionnaire n°80*

La question de la temporalité des projets et des décisions a été l'objet de débats nourris

Des porteurs de projet et des représentants économiques ont rappelé tout au long du débat l'**urgence des décisions à prendre et des projets à mettre en œuvre** : *« J'ai entendu les différentes interventions, on se projette plutôt sur un programme un peu plus éloigné, celui de 2026 [pour la mise en place du PPA]. Je me permets de le rappeler, il y a un calendrier des industriels qui est beaucoup plus accéléré, si je puis le dire en ces termes-là. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25. L'urgence sur la décarbonation est également partagée par une partie du public.

À l'inverse d'autres contributions ont énoncé la nécessité de prendre le temps de décider du fait du **manque d'information** : *« J'ai l'impression qu'on est en train de débattre de façon précipitée parce qu'il faut absolument faire passer les projets. C'est ça, l'enjeu. Et en fait, on est en train de débattre sans avoir vraiment les éléments pour débattre. Ce n'est pas sérieux. »* Ateliers à Fos-sur-Mer, le 18/06/25. **Une incrédulité est en outre exprimée sur les échéances annoncées** pour les projets *« Certains projets ne se réaliseront pas, d'autres seront reportés au-delà de 2030, d'autres devraient même être déplacés hors de la péninsule électrique. »* Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25. Des réajustements des calendriers ont eu lieu en cours de débat (voir parties 3 et 4).

Un enjeu dans la suite du débat et de toute concertation continue est celui du **phasage entre poursuite des études, poursuite de la concertation et décisions**. Une attention est nécessaire à leur articulation et au rythme donné pour la suite, cela d'autant plus dans un contexte de mobilisation forte sur certains enjeux. Des attentes de clarification des calendriers, des échéances de court terme et des objectifs de long terme ont été exprimées.

3. MODALITÉS D'INFORMATION ET DE CONCERTATION

> Plus d'informations de façon transparente. Par mail ou presse et de façon plus régulière. Soyez plus à l'écoute des propositions et des avertissements des associations, collectivités locales et de la population.

Questionnaire n°28

Une attente de réponses, sceptique mais forte

> Suite au débat, je souhaiterais qu'un CR soit proposé en téléchargement mais également présenté en ateliers pour permettre les échanges.

Questionnaire n°27

> La concertation c'est bien, mais est-ce que ça va être fait et quel retour du débat ? et comment ce sera traité dans les projets ?

Atelier avec Mon moral en couleurs, Istres, le 10/07/25

> Il est nécessaire de rendre compte des suites données à ce débat de fond, de façon à maintenir la confiance dans les processus participatifs.

Cahier d'acteur n°47, SPPPI PACA

Dans la partie 2, des doutes sur l'utilité du débat ont été identifiés comme des freins à la participation. Ce scepticisme sur la prise en compte de l'avis du public a été réitéré tout au long du débat mais aussi les **attentes de réponses et de retours précis** : *« Que les décideurs écoutent au moins une fois ce que ceux qui vivent sur ce territoire ont à leur dire. [...] Je ne suis pas une écolo, pas du tout, je n'irai pas fracasser par des jets de pierre les casques des gendarmes !!! Je suis simplement une citoyenne soucieuse du devenir de sa région tout en comprenant la nécessité de donner les moyens de développer l'industrie de notre pays. »* Questionnaire n°98. Ce compte-rendu du débat est une première réponse à ces attentes, accompagné de la réunion publique de présentation du compte-rendu prévue le 18 septembre 2025.

Des attentes de poursuivre l'information sur les projets sont exprimées, en fin de débat, par exemple : « *Je souhaite être informé de l'avancée des projets lors de vidéos réalisées par l'entreprise et par mail.* » Questionnaire n°32. **Des précisions sur chaque projet sont attendues** : *« Les débats de la concertation se sont révélés très transversaux et n'ont pas permis d'évoquer la particularité de chaque dossier.*

OBLIGATIONS DE RÉPONSE DES PORTEURS DE PROJETS ET DE L'ÉTAT

- **Les projets en liste principale du débat public :** Art L 121-13 Code Environnement : « Le maître d'ouvrage du projet [...] décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite [...] du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au [...] projet soumis au débat public. Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public. »
- **Les 6 porteurs des projets en liste principale ont l'obligation de rendre compte de leur décision suite au débat au plus tard le 13 décembre 2025 :** ArcelorMittal Méditerranée (projet d'installation d'un four électrique), Engie (HyGreen), Géométhane (GéoH2), le GPMM (Fos 3XL), Marcegaglia (Mistral) et NaTran (réseau de transport d'hydrogène en région Sud). Cela doit permettre d'expliquer leur décision de poursuivre ou non, ou de modifier ou non leur projet et la façon dont ils ont tenu compte des observations et propositions du public.
- Si la personne publique qui saisit la CNDP pour un débat global (Loi Industrie verte) n'a pas d'obligation légale de reddition des comptes, **une réponse de l'État est cependant attendue, avant le 13 décembre également**.
- **Les projets en concertation préalable** Art L. 121-16 Code environnement : "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." Les maîtres d'ouvrage d'Elyfos (Air Liquide) et de Distriport (GPMM) doivent répondre avant le 13 octobre 2025, soit deux mois après la publication des bilans des garant·e·s (voir annexes 4.1 et 4.2).
- Enfin, s'il n'y a également pas d'obligation formelle pour **les autres porteurs de projet**, dans la suite du débat, **des informations sur les suites des projets sont souhaitées voire fortement attendues.**
- Suite à la publication de ces réponses, la **CNDP formulera un avis** sous l'angle de la qualité et du caractère complet des réponses, au regard des attentes du public et des recommandations, exprimées dans ce compte-rendu et dans le bilan du débat. Il ne porte pas sur les choix vis-à-vis des projets, la CNDP n'ayant pas vocation à se prononcer sur le fond des projets et programmes.



Réunion de synthèse du débat à Berre-l'Étang, le 08/07/25

Il sera nécessaire, lors de l'enquête publique lorsque les projets seront affinés, d'approfondir les études de danger et l'ensemble des impacts induits par le développement de ces futures activités. Nous souhaitons au niveau de l'information, pouvoir suivre les propositions des porteurs de projet régulièrement de façon à coordonner les différents impacts liés à une pollution globale. » Questionnaire n°44.

> **Mon attente principale est d'être informé avec le plus d'impartialité possible. Le sujet est très compliqué pour les néophytes mais nous méritons tous qu'il soit fait un effort de clarté, ce qui nous obligera sûrement à faire preuve de tempérance.**
>
> *Questionnaire n°84*

Poursuivre l'information avec des outils mutualisés

De même, une attente de **poursuite de l'information sur la vision globale et les effets cumulés** est exprimée : *« Souhait de maintenir le canal de communication et d'information quant à l'avancement global des projets et le calendrier coordonné des travaux (pas une communication projet par projet par le porteur de projet, une vision agglomérée comme la carte interactive), les décisions structurantes prises dans le cadre de ce programme industriel, les ambitions et objectifs de l'État pour le territoire, les dispositions de réduction et de compensation mises en place par les porteurs de projet. »* Questionnaire n°30.

Cela soulève l'enjeu de la **poursuite de la mutualisation et du croisement des informations**, telle qu'elle a pu être faite par l'État dans les fiches produites. L'opportunité a été présentée de s'appuyer sur des outils existants tels que la *« plateforme Enviro'Étang de Berre, qui permet de centraliser toutes les données en environnement que l'on a sur le pourtour de l'étang ».* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25.

Cela soulève l'enjeu du portage **d'outils continus d'information** qui soient actualisés avec l'avancée des projets, en particulier pour partager les résultats de l'analyse des effets cumulés (voir partie 5.5) : *« Qu'un outil public et accessible d'information continue soit mis en place. Pas uniquement des réunions descendantes, mais un véritable suivi collectif, avec des ateliers, des visualisations de données, des rendus intermédiaires. »* Questionnaire n°38. L'intérêt de la carte interactive a été souligné avec des demandes de maintien de cet outil et de l'actualiser selon l'évolution des projets.

Reconduire une diversité de modalités pour favoriser une large participation

> **Enfin, que les formes de participation soient diversifiées. Réunions publiques, plateformes numériques, micro-délibérations locales, implication des jeunes, des personnes éloignées des processus décisionnels habituels.**
>
> *Questionnaire n°38*

Le débat a permis la participation d'un large public par la diversité des modalités offertes (voir partie 2). Des participant·e·s demandent de poursuivre cette offre en permettant aux publics les plus éloignés de la décision de poursuivre leur implication. En particulier, des contributions réaffirment l'importance d'impliquer **les jeunes, mais également les riverains des projets et les travailleur·se·s**.

Si les jeunes ont pu s'exprimer lors du débat grâce à des modalités spécifiques (kits du débat, ateliers, visites de sites), une demande s'exprime de poursuite de leur participation et pour cela de **continuer à mettre en œuvre une diversité de modalités** : *« Les réunions publiques sont ennuyantes pour les jeunes ; c'est compliqué le jargon, c'est monotone, c'est long. Il faut utiliser d'autres outils de démocratie participative qui parlent plus aux jeunes. »* Atelier à Lavéra, Martigues, le 11/07/25. Le SPPPI a proposé dans son cahier d'acteur (n°47) de reconduire la modalité du **forum d'échange autour des projets à un rythme annuel**. Les formats qui permettaient des interactions plus approfondies entre les participant·e·s ou avec les porteurs de projet ont été appréciés en particulier les visites, les ateliers, la réunion au format World café ou les forums.

La mutualisation de réunions de concertations ou l'organisation d'événements communs a été appréciée. Dans le même temps, les difficultés liées au manque de temps et au nombre de réunions ont été réaffirmées. Ceci invite à **prendre soin de l'articulation avec les instances pérennes et les concertations préalables ou continues**.

Proposer de nouvelles modalités/instances - repenser/ renforcer la place des citoyen·ne·s

> [Il faudrait] 60 % de démocraties de type convention citoyenne délibérative, avec tirage au sort, [avec une] attention à la représentativité sociale.
>
> *Réunion publique à Berre-l'Étang, le 08/07/25*

> J'espère qu'avant toute décision, on demandera sous forme de vote à chaque habitant.
>
> *Questionnaire n°19*

Plusieurs propositions ont été faites de mettre en place une **convention citoyenne** ou un panel citoyen avec tirage au sort, à l'**échelle locale** : *« Je pense qu'introduire un brin de démocratie avec des conventions citoyennes par exemple à l'échelle de l'étang de Berre, ça pourrait être un bon moyen de faire en sorte qu'il y ait de la réflexion citoyenne qui soit délibérative et qui soit ou validée par les élus, ou par le référendum, en tout cas sur les questions les plus compliquées. »* Réunion publique à Vitrolles, le 24/06/25 ; **ou nationale**, avec par exemple une convention « sur l'avenir industriel français » qui serait *« suivie d'une conférence permanente de la transformation industrielle associant citoyens tirés au sort rapporteurs de la convention, industriels, syndicalistes, élus et ONG. »* Cahier d'acteur n°132, Élu·e·s écologistes de la métropole et du département.

D'autres nouvelles **instances de concertation ont été appelées sur différents périmètres thématiques ou géographiques**. Nous avons relevé dans les parties précédentes des propositions, par exemple sur les enjeux de santé : *« Comment obliger les industries à respecter la santé et à rendre des comptes en continu ? En créant un comité de suivi avec des gens experts ou des anciens travailleurs. »* Débat mobile à Berre-l'Étang, le 19/06/25. Une contribution propose de créer *« une instance de gouvernance autour d'une vision et d'un projet de territoire (comprenant les projets industriels, énergétiques, écologiques, sociaux…) […]* ***sur le département du 04*** *»*, en précisant que *« la réponse du préfet lors de la réunion publique de Manosque a bien montré qu'un tel espace de dialogue n'existe pas actuellement et que les 2 instances citées n'intègrent pas d'associations, ni d'habitants ».* Avis n°65.

Des **demandes de conduite de référendums ont été formulées à l'issue du débat**. Le débat public et la concertation continue ont des vocations différentes d'une consultation par sondage ou référendum (voir encadré dans la partie 2). Des consultations de type vote ou sondage peuvent être mises en œuvre par les acteurs publics ou par les porteurs de projet, dans un temps ultérieur du processus de décision sur différents sujets pour lesquels l'information du public est suffisamment claire ainsi que les propositions entre lesquelles il s'agirait d'arbitrer. Les conditions d'organisation des consultations devraient dans tous les cas être partagées et obéir au cadre légal prévu à cet effet.



12

DEMANDES DE PRÉCISIONS ET **RECOMMANDATIONS**

Les demandes de précisions sont formulées à partir des questions et propositions du public énoncées au cours du débat, sur **des points qui n'ont pas été suffisamment éclaircis ou demanderaient des compléments**.

L'équipe du débat formule également, à partir des demandes du public, des **recommandations sur les modalités d'information et d'association du public pour la suite du débat**, dans la conduite des différents projets et d'un programme d'ensemble.

Considérant le périmètre de ce débat en termes de projets et d'enjeux, les demandes de précisions et les recommandations sont nombreuses. Une majorité est **adressée à l'État** qui a saisi la CNDP et **à tous les porteurs de projet**. Cependant, des demandes et recommandations sont également adressées à d'autres acteurs publics et privés, par exemple à des collectivités. De nombreuses demandes sont adressées à plusieurs acteurs. Des demandes ou recommandations spécifiques sont également formulées pour certains projets, dont les six projets de la liste principale.

Les demandes de précisions et recommandations **générales sont présentées dans un premier temps puis elles sont détaillées pour chaque partie de ce compte-rendu. Enfin, elles sont complétées et précisées pour certains projets, dont les 6 projets de liste principale**, en reportant les demandes de précisions et recommandations complémentaires identifiées dans le cahier des projets (voir annexe 1).

Dans le cas des concertations continues qui seront garanties par la CNDP, le suivi de ces demandes et recommandations sera réalisé par des garant·e·s désigné·e·s par la commission.



Restitution des propositions et attentes du public pour les suites du débat lors de la réunion de synthèse à Berre-l'Etang, le 08/07/25

DEMANDES DE PRÉCISIONS

	DEMANDES DE PRÉCISIONS GÉNÉRALES	ADRESSÉES À
1	Préciser la suite donnée à la vocation proposée et les enseignements pour un programme d'ensemble de réindustrialisation et décarbonation.	État
2	Compléter et actualiser la cartographie des projets qui participeraient au programme de réindustrialisation et décarbonation, avec leurs principales caractéristiques.	État
3	Poursuivre et approfondir l'analyse des effets cumulés (AEC) en répondant aux demandes du public : • Compléter les indicateurs ; • Préciser et compléter les données des projets ; • Mettre à jour et alimenter en continu l'analyse ; • Développer un outil de simulation pour explorer des scénarios.	État
4	Tenir une comptabilité carbone à partir d'un état des lieux des émissions des activités existantes dans la zone Fos-Berre et préciser les scénarios d'évolution des émissions selon l'évolution des projets.	État
5	Actualiser la liste des critères de la feuille de route pour sélectionner ou prioriser les projets et clarifier leur application, en tenant compte des attentes exprimées dans le débat.	État et partenaires de la feuille de route
6	Préciser les suites données à leur projet en réponse aux questions et demandes du public.	Porteurs de projet
7	Produire et partager les données attendues pour l'AEC.	Porteurs de projet
8	Répondre aux demandes de précisions sur la base d'études complémentaires, au-delà des études obligatoires pour les autorisations réglementaires.	Porteurs de projet

PARTIE 3 - QUELLES INDUSTRIES POUR L'AVENIR ?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
3.1	Produire une description synthétique globale des activités industrielles actuelles et de leurs interactions et interdépendances, qui soit intelligible pour le grand public, par exemple sous forme d'atlas industriel.	État
3.2	Approfondir l'Analyse des Effets Cumulés sur : • les émissions de GES en incluant l'évolution des activités existantes ; • l'emploi : création d'emplois directs et indirects, suppressions et reconversions, clarifier par filière et selon différents scénarios.	État
3.3	Préciser le bilan carbone des activités existantes et des projets.	Porteurs de projet et industries existantes
3.4	Préciser les mesures de sobriété et d'économie circulaire mises en œuvre ou prévues pour les activités existantes et pour les projets.	Porteurs de projet et industries existantes
3.5	Préciser et détailler les parts de l'hydrogène produit ou importé qui seraient destinées aux différents usages identifiés, pour produire quels produits ou services (carburant d'origine pétrolière, plasturgie et chimie, mobilité lourde, engrais, etc.).	État et porteurs de projet Hydrogène décarboné
3.6	Préciser les créations d'emplois directs, par projet et cumulés par filière et pour les activités existantes : les destructions d'emploi et reconversions liées aux changements de process industriel.	Porteurs de projet
3.7	Préciser les besoins de formation et les mesures d'accompagnement prévues.	État, porteurs de projet et acteurs de la formation et de l'emploi

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
3.8	Préciser les synergies industrielles entre les projets, au regard de la décarbonation de la filière, des flux et des ressources avec les projets voisins, en particulier sur les ferrailles.	Porteurs de projet Sidérurgie
3.9	Préciser le plan de financement des projets selon l'évolution des subventions en clarifiant la part et les modalités de subventions publiques attendues pour chacun des projets.	Porteurs de projet Sidérurgie
3.10	Préciser comment, par quels moyens et à quelles échéances les engagements sur le report modal (ferroviaire et fluvial) lié au développement et à la décarbonation des activités logistiques et portuaires seront remplis.	GPMM et État
3.11	Diffuser l'actualisation de l'étude produite par SNCF Réseau concernant les capacités de transport ferroviaire à l'horizon 2040, et leur convergence avec les ambitions de report modal.	SNCF Réseau

PARTIE 4 - QUELS BESOINS EN ÉLECTRICITÉ ET QUELLES SOLUTIONS ?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
4.1	Préciser les scénarios d'évolution des besoins dans le temps à partir de différents scénarios de consommations intégrant les calendriers des projets et de la transition des industries existantes.	État, GPMM et PIICTO
4.2	Compléter la tierce expertise pour examiner les solutions alternatives de raccordement électrique identifiées dans le débat, avec tous les critères de comparaison demandés (faisabilité technique, coûts détaillés, délais, impacts socio-économiques et environnementaux) et, en particulier, évaluer la solution de ligne enterrée en courant continu sur le tracé proposé longeant le Rhône puis le canal d'Arles à Bouc.	État et RTE
4.3	Actualiser les scénarios de disponibilités de puissance électrique en intégrant les outils de réglage proposés par M. Petit sur l'axe Réaltor-Feuillane, et le maintien en activité à court et moyen termes des centrales thermiques à cycle combiné gaz (CCG).	État et RTE

PARTIE 5 - VERS UN NOUVEL ÂGE DE L'INDUSTRIE DANS LES TERRITOIRES ?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
5.1	Analyser et évaluer l'impact du programme de réindustrialisation et de décarbonation sur les autres activités économiques (dont l'emploi) des territoires du débat.	État et collectivités territoriales
5.2	Évaluer économiquement et en termes d'emplois l'impact des scénarios alternatifs de raccordement électrique sur les activités des territoires.	État et collectivités territoriales
5.3	Préciser leurs engagements dans les territoires en termes de financements de projets, de mécénat ou sponsoring, et plus généralement de contribution à la qualité de vie.	Aux porteurs de projet
5.4	Analyser les effets potentiels cumulés des projets de réindustrialisation en termes de risques technologiques.	État
5.5	Réévaluer les risques naturels au regard de leur intensification liée au changement climatique et plus spécifiquement les risques d'accident combinant le risque naturel et le risque technologique (NaTech).	État

PARTIE 6 - QUELS IMPACTS CUMULÉS SUR LES RESSOURCES ET SUR LES MILIEUX?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS GÉNÉRALES	ADRESSÉES À
6.1	Actualiser l'inventaire des friches industrielles sur le secteur de Fos-Berre, et à l'échelon régional, et clarifier la stratégie de développement de projets sur ces espaces.	État
6.2	Développer l'analyse des effets cumulés sur : • la biodiversité et clarifier la cohérence des décisions avec les politiques de préservation (dont chartes et règles en vigueur) ; • les continuités écologiques avec une attention au rôle des friches et zones interstitielles entre les industries existantes ; • la consommation de foncier liée aux espaces naturels et aux espaces agricoles et plus spécifiquement sur l'impact des projets autoroutiers évoqués ; • l'eau et notamment une mise en perspective des scénarios sur les ressources en eau disponibles.	État
6.3	Clarifier les besoins en eau de leur projet (eau brute, eau potable, eau de mer), les mesures d'économie et de réutilisation des eaux envisagées ainsi que les rejets d'eau usées.	Porteurs de projet
6.4	Préciser l'intégration des enjeux de gestion de l'eau évoqués dans le débat et notamment dans l'élaboration des SAGE en cours et dans le SDAGE à l'échelle du bassin du Rhône.	État Porteurs des SAGE Agence de l'eau
6.5	Préciser les sites SNCRR et notamment établir la liste de l'ensemble des sites dégradés qui pourraient potentiellement accueillir des mesures de compensation, pour les différents types de milieux concernés.	État et opérateurs SNCRR
6.6	Définir des seuils d'impacts cumulés afin de prioriser les projets au regard de leurs impacts ou les sélectionner en inscrivant ces seuils dans les documents d'urbanisme qui conditionnent les autorisations environnementales.	État
6.7	Intégrer comme critères de priorisation des projets : • des indicateurs d'impact sur la biodiversité ; • la quantité des espaces naturels et agricoles artificialisés et développer un critère valorisant l'implantation de projets sur des sols déjà artificialisés ; • la sobriété hydrique et la réutilisation de l'eau.	État et partenaires

PARTIE 7 - QUELS EFFETS CUMULÉS SUR LA SANTÉ ?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
7.1	Élaborer un état de référence sanitaire avant la mise en place de nouveaux projets industriels, à partir des études disponibles et renforcer le dispositif de suivi sanitaire de la population.	État
7.2	Réviser et renforcer le réseau de surveillance de la qualité de l'air.	État et acteurs du sujet
7.3	S'assurer de la poursuite et du développement de l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) des projets : • sur l'exposition des populations et sur la santé ; • ne se limitant pas à un indicateur agrégé pour évaluer les effets sur la qualité de l'air mais en distinguant différents types d'émissions ; • intégrant une évaluation des besoins d'offre de soins complémentaire.	État
7.4	Fournir des estimations des émissions envisagées, en particulier pour nourrir l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) et préciser les modalités d'information sur le sujet.	Porteurs de projet
7.7	Répondre aux demandes de renforcement de la prévention des risques (y compris par rapport aux émissions atmosphériques) et de la sécurité des travailleur·se·s.	Porteurs de projet
7.8	Intégrer dans les critères de priorisation des projets l'impact sur la santé des populations et des travailleur.se.s.	État et partenaires

PARTIE 8 - QUELS ENJEUX DE MOBILITÉ, LOGEMENT, INFRASTRUCTURES ET SERVICES ?

	RECOMMANDATIONS	ADRESSÉES À
8.1	Actualiser les études de trafic avec des précisions sur la progression des trafics et l'évolution des déplacements, dont les déplacements domiciles travail ayant pour destination la zone de Fos-sur-Mer.	État et Groupe de travail (GT) Mobilité
8.2	Préciser les perspectives de développement et de restructuration du réseau ferroviaire au service des voyageurs, y compris le positionnement d'une gare voyageurs dédiée à la ZIP.	SNCF et acteurs du ferroviaire
8.3	Préciser les plans de développement d'itinéraires vélos sécurisés permettant l'accès aux zones d'emplois depuis les pôles urbains.	Autorités organisatrices des mobilités (AOM)
8.4	Préciser les montants annuels et l'utilisation des versements mobilité des employeurs.	AOM
8.5	Préciser les moyens humains dédiés aux mobilités dans les services.	État et AOM
8.6	Confirmer le financement des actions de la feuille de route du groupe de travail Mobilités, préciser la répartition des investissements entre les différents modes (produire un tableau comparatif) et le calendrier des actions.	État et GT Mobilité
8.7	Actualiser l'estimation globale des besoins en logement en distinguant les différents types de besoins.	État et Métropole
8.8	Clarifier les lieux possibles d'implantation des nouveaux logements, dont des secteurs artificialisés susceptibles d'accueillir des opérations immobilières.	État et Métropole
8.9	Identifier les espaces verts de proximité et les espaces naturels agricoles et forestiers à préserver et développer dans le cadre de la densification des pôles urbains.	Métropole
8.10	Préciser et estimer les besoins de services et d'équipements éducatifs, commerciaux et de loisirs, en clarifiant les échéances de réalisation.	État et collectivités locales

PARTIE 9 - QUELLE COORDINATION GLOBALE DES PROJETS ?

	RECOMMANDATIONS	ADRESSÉES À
9.1	Préciser l'impact financier du programme de décarbonation et de réindustrialisation pour les communes et les autres collectivités.	Acteurs publics
9.2	Explorer des financements complémentaires pour les surcoûts d'alternatives qui auraient un impact moindre sur les territoires, a minima sur les projets alternatifs de ligne THT Jonquière-Fos.	État et porteurs de projets
9.3	Préciser les avantages et inconvénients des différentes structures envisagées pour piloter le programme de décarbonation et réindustrialisation du territoire, préciser son articulation avec les autres dispositifs de concertation des territoires.	État
9.4	Étudier les modalités de contributions financières des acteurs économiques à la réalisation des infrastructures publiques, par des moyens directs ou indirects (fiscalité particulière ou liée à l'usage des infrastructures).	État

PARTIE 10 - QUELLES ORIENTATIONS POUR L'AVENIR INDUSTRIEL DES TERRITOIRES ?

	DEMANDES DE PRÉCISIONS GÉNÉRALES	ADRESSÉES À
10.1	Préciser la prise en compte dans les décisions des 6 logiques identifiées dans cette partie et des critères associés.	État et porteurs de projets

DEMANDES DE PRÉCISIONS COMPLÉMENTAIRES, SPÉCIFIQUES AUX PROJETS

	DEMANDES DE PRÉCISIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
P.1	Préciser les scénarios possibles pour les emplois (destructions, reconversions, créations) et clarifier la stratégie de l'entreprise à ce sujet.	ArcelorMittal Méditerranée
P.2	Apporter des précisions sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet de four électrique se poursuit, sur les émissions atmosphériques de l'usine, la consommation et les rejets d'eau industrielle et de mer, et la gestion des co-produits.	ArcelorMittal Méditerranée
P.3	Apporter des précisions, sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet se poursuit, plus spécifiquement sur les émissions atmosphériques, la consommation et les rejets d'eau industrielle et de mer, et la gestion des co-produits.	Marcegaglia
P.4	Apporter des précisions, sur la base des études complémentaires qui seraient conduites si le projet Mistral se poursuit sur : • la gestion des co-produits ; • la consommation et les rejets d'eau industrielle et de mer ; • les émissions atmosphériques de l'usine ; • les synergies annoncées avec les projets voisins.	Marcegaglia
P.5	Produire au plus tôt les simulations de l'insertion paysagère du projet Hygreen dans le site.	Engie
P.6	Préciser les modalités techniques envisagées pour les ouvrages de raccordement électrique du projet Hygreen, les différentes variantes, et fournir des simulations de l'insertion paysagère de ces ouvrages.	RTE
P.7	Préciser le statut et l'usage des terrains envisagés pour le projet Hygreen (terres actuellement à usage agricole situées dans un « secteur cultivé en catégorie A d'aptitude excellente » sur le plan agronomique, zones agricoles protégées, zones actuellement anthropisées…).	État et RTE
P.8	Préciser dans un document simple l'ensemble des effets induits et des compensations envisagées pour le projet Hygreen sur le territoire.	État, DLVA et Engie
P.9	Indiquer les intentions pour préserver les terres agricoles, éviter au maximum la consommation des superficies reconnues pour leur usage et leur aptitude agronomique ou, par défaut, comment le porteur de projet compte compenser leur éventuelle destruction, si le projet Hygreen se poursuit.	Engie
P.10	Clarifier les réglementations et dispositifs mis en œuvre pour faire face aux risques liés au cumul du stockage de gaz naturel, d'hydrocarbures et d'hydrogène dans les cavités salines situées sur les communes de Manosque et Dauphin.	Géométhane et autres entreprises de stockage de gaz et d'hydrocarbures
P.11	Préciser les modalités d'insertion des canalisations neuves dans les secteurs où elles ne suivent pas les nappes existantes, notamment à travers les espaces naturels protégés, et les conséquences pour le statut et la gestion de ces espaces.	NaTran
P.12	Préciser les impacts des différents tracés étudiés pour le projet "Provence Bleue", notamment concernant la Crau et les eaux souterraines et de surface.	EDF
P.13	Préciser, de manière comparative, les différentes solutions d'augmentation de production électrique sur la chaîne Durance-Verdon, liées à la réalisation de Provence Bleue, mais aussi à la création de STEP, et à la couverture des ouvrages par des installations photovoltaïques.	EDF

Les demandes de précisions concernant le projet Elyfos sont à lire dans le bilan de la garante de la concertation (voir annexe 4.1).

Les demandes de précisions concernant le projet Distriport sont à lire dans le bilan des garant·e·s de la concertation (voir annexe 4.2).

Les demandes de précisions concernant le projet Rhône Décarbonation sont à lire dans le bilan des garants de la concertation (voir annexe 4.3).

RECOMMANDATIONS SUR LA POURSUITE DE L'INFORMATION ET LA PARTICIPATION DU PUBLIC

	RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES	ADRESSÉES À
1	Porter la constitution d'un programme d'ensemble de décarbonation et de réindustrialisation, doté d'une vision stratégique unifiée, d'un schéma directeur, et qui serait soumis à une évaluation environnementale d'ensemble.	État et partenaires
2	Engager une concertation continue à l'échelle globale du programme de décarbonation et de réindustrialisation.	État
3	Créer une structure de gouvernance ouverte à un large public pour porter le programme.	État et partenaires
4	Poursuivre l'information et le débat sur l'ensemble des projets et leurs évolutions avec des outils en ligne d'information continue, dont reconduire la carte interactive du débat et des rencontres régulières de type forum des projets.	État et partenaires
5	Poursuivre l'information et le débat sur les effets cumulés avec un outil d'information continue et de mutualisation et des rencontres thématiques dédiées.	État et partenaires
6	Renforcer la visibilité des projets auprès du public, par des efforts notables de communication grand public, via l'ensemble des médias et par des temps d'échanges spécifiques.	Porteurs de projet
7	Préciser les modalités de la concertation continue dès la publication des enseignements de la concertation.	Porteurs de projet
8	Développer des espaces de co-construction des décisions sur les projets et sur les enjeux.	Tous les acteurs
9	Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre une variété de modalités pour l'impliquer dans l'élaboration des décisions.	Tous les acteurs
10	Poursuivre la coordination entre les instances pérennes de concertation, les concertations préalables ou continues sur les projets et la concertation continue sur le programme de décarbonation et de réindustrialisation, en particulier via des réunions communes.	État et porteurs de concertation

PARTIE 3 - QUELLES INDUSTRIES POUR L'AVENIR ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
3.1	Informer le public sur les activités existantes à travers des outils en ligne et des rencontres régulières de type forum commun avec les nouveaux projets.	État
3.2	Garantir l'accès à l'information sur les nouveaux projets dès qu'ils sont connus des services de l'État, via les outils d'information en ligne.	État
3.3	Engager les entreprises dans un plus grand partage de l'information, en conditionnant les financements publics et les études d'écologie industrielle à ce partage.	Acteurs publics

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
3.4	Partager et mettre en discussion dans une rencontre publique les résultats des études en cours sur l'emploi et la formation, telles celles en cours dans le cadre de la mission de la CCI AMP (Chambre de commerce et d'industrie Aix Marseille Métropole) sur les impacts de la décarbonation et de la transition écologique sur l'emploi et les compétences liés aux activités industrielles des Bouches-du-Rhône.	État et acteurs de l'emploi et de la formation
3.5	Informer sur les suites données à la demande d'investissement en matière de formation aux métiers logistiques et maritimes.	État, GPMM et acteurs de l'emploi et de la formation
3.6	Préciser les modalités techniques envisagées pour les ouvrages de raccordement électrique du projet Hygreen, les différentes variantes et fournir des simulations de l'insertion paysagère de ces ouvrages.	RTE

PARTIE 4 - QUELS BESOINS EN ÉLECTRICITÉ ET QUELLES SOLUTIONS ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
4.1	Produire une note précise et complète des productions électriques à l'étude sur l'ensemble de la "péninsule électrique", en précisant les horizons de mise en service d'ici 2035, en cohérence avec les travaux de la COP régionale et les scénarios de réalisation des projets dans le temps.	État, RTE et Enedis
4.2	Organiser la relance de la production électrique au sein du territoire régional, en sollicitant les différents acteurs publics et privés chargés de la planification et de la mise en œuvre des projets, en lien avec les travaux de la COP régionale.	État
4.3	Organiser et animer un travail collectif pour évaluer précisément le potentiel éolien et photovoltaïque sur le périmètre artificialisé du port, y compris sur les emprises et bâtiments industriels existants et les conditions de réalisation de ce potentiel.	GPMM
4.4	Organiser et animer un dispositif de travail collectif pour élaborer une solution globale pour le raccordement et la sécurisation du réseau électrique régional précisant les caractéristiques techniques des solutions adoptées et le programme d'investissement.	État
4.5	Examiner avec la CNDP ou tout autre tiers de confiance les contours et les conditions de fonctionnement d'un tel dispositif de travail partagé.	État
4.6	Examiner avec la CNDP la possibilité de déclencher une procédure de conciliation pour parvenir à un accord entre les parties prenantes, au titre de l'article L121-2 du code de l'environnement.	État
4.7	Établir à l'issue de ce travail collectif un calendrier unique avec intervalles de dates pour les réalisations du programme d'investissement sur le réseau et pour les raccordements de production. Tenir ce calendrier ouvert et actualisé à destination des industriels et de l'ensemble du public, au fur et à mesure de la réalisation des différentes opérations.	État, RTE et Enedis
4.8	Participer activement au débat public sur le schéma décennal de raccordement électrique (SDDR), et notamment contribuer à la discussion des enjeux, objectifs, contraintes et besoins d'investissement de l'alimentation et de la sécurisation électrique de la région Provence Alpes Côte d'Azur.	Tous acteurs et public

PARTIE 5 - VERS UN NOUVEL ÂGE DE L'INDUSTRIE DANS LES TERRITOIRES ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
5.1	Organiser des rencontres publiques d'information et d'échange sur les résultats des études de danger, possiblement communes à plusieurs projets.	État et porteurs de projets
5.2	Mieux informer et impliquer le public dans la gestion des risques industriels et naturels en coordination avec les autres acteurs de l'information et de la participation du public sur les risques (CYPRÈS, SPPPI PACA) et dans un contexte de changement climatique, notamment faciliter l'accès aux données d'urbanisme sur les risques.	État et collectivités territoriales

PARTIE 6 - QUELS IMPACTS CUMULÉS SUR LES RESSOURCES ET SUR LES MILIEUX?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
6.1	Poursuivre l'information et l'implication du public dans : • les démarches de gestion concertée liées à l'eau ; • la définition des mesures de compensation.	État et collectivités
6.2	Mettre en œuvre une gestion collégiale des sites de compensation.	État et opérateurs SNCRR
6.3	Présenter régulièrement un bilan de la consommation d'espaces par les activités industrielles et économiques et les aménagements urbains (logement, équipements, infrastructures).	État

PARTIE 7 - QUELS EFFETS CUMULÉS SUR LA SANTÉ ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
7.1	Informer le public et l'associer à la révision et au renforcement : • du dispositif de suivi sanitaire ; • du réseau de surveillance de la qualité de l'air.	État
7.2	Partager les résultats de l'audit sur l'offre de soins et mettre à disposition l'étude de l'Observatoire régional de la santé en cours de finalisation.	État
7.3	Informer le public sur la réorganisation du système de soins (ambulatoire et hospitalier) dans le contexte de la réindustrialisation et de l'afflux de nouvelles populations.	État
7.4	Informer le public sur les émissions atmosphériques de leur projet et l'impliquer dans la définition des modalités de surveillance sur les émissions.	Porteurs de projet

PARTIE 8 - QUELS ENJEUX DE MOBILITÉ, LOGEMENT, INFRASTRUCTURES ET SERVICES ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
8.1	Poursuivre une approche globale des mobilités dans la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon.	État
8.2	Partager les résultats des études sur les mobilités dont ceux de l'AEC et du diagnostic flash du Cerema.	État
8.3	Poursuivre l'information du public sur la mise en œuvre de la feuille de route du groupe de travail Mobilité et sur les évolutions du calendrier de réalisation des projets et leur financement.	Groupe de travail Mobilité
8.4	Poursuivre et conforter les instances de coordination des acteurs des mobilités.	État et partenaires
8.5	Rendre compte de la concertation sur les PLU-i dans le cadre de la concertation continue sur le programme de réindustrialisation et décarbonation.	État et Métropole
8.6	Relancer une démarche inter-SCOT ou de coordination entre les différents territoires susceptibles d'accueillir les populations et les services liés au développement industriel.	État et porteur des SCOTs
8.7	Informer le public sur les équipements publics planifiés pour accompagner le développement industriel (santé, routes, formations, école).	État et collectivités territoriales

PARTIE 9 - QUELLE COORDINATION GLOBALE DES PROJETS ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
9.1	Poursuivre la transparence de l'information sur les financements publics prévus et octroyés, les conditions mises sur les financements et rendre compte de leur utilisation.	État
9.2	Organiser une réunion publique d'information sur le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) et tenir informé le public au fil de son élaboration.	État et ses partenaires du PPA
9.3	Si une nouvelle structure de gouvernance *ad hoc* est créée, ouvrir le plus largement ses instances de pilotage aux acteurs publics et privés, à la société civile et au grand public.	État
9.4	Ouvrir les groupes de travail plus largement aux parties prenantes et aux citoyen·ne·s.	État et partenaires
9.5	Organiser des réunions publiques pour partager les résultats des groupes de travail en place.	État et co-animateurs des GT
9.6	Ouvrir les groupes de travail et les instances à des acteurs de la société civile : représentant·e·s et citoyen·ne·s.	État et co-animateurs des GT

PARTIE 11 - QUELLES SUITES AU DÉBAT PUBLIC ?

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
11.1	Au vu du caractère inédit du débat et de la concertation continue qui le suivrait, examiner avec la CNDP les modalités de la concertation continue sur le programme de réindustrialisation et de décarbonation.	État
11.2	Organiser une réunion publique pour diffuser l'information sur les enseignements que l'État et l'ensemble des porteurs de projet et des acteurs publics tirent du débat public et de présentation des suites données pour les projets et pour le programme global.	État
11.3	Saisir l'Autorité Environnementale pour une évaluation du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA).	État et partenaires du PPA
11.4	Clarifier et partager le calendrier des études et des décisions tout au long de la concertation continue.	État et porteurs de projet
11.5	Examiner avec la CNDP les modalités d'association des citoyen·ne·s dans l'élaboration du programme de réindustrialisation et de décarbonation, en considérant les propositions faites dans le débat : convention citoyenne, panel, collège citoyen, l'usage du référendum ou du sondage.	État
11.6	Mettre en place des comités de suivi, instances pérennes de concertation qui accompagneraient les développements des projets et seraient ouverts aux parties prenantes et aux citoyen·ne·s de manière large.	Porteurs de projet
11.8	Participer aux temps de concertation organisés par d'autres sur les enjeux qui concernent leur projet.	Porteurs de projet

RECOMMANDATIONS COMPLÉMENTAIRES, SPÉCIFIQUES AUX PROJETS

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
P.1	Clarifier et informer le plus rapidement possible de sa décision de réaliser le projet de four à arc électrique et de son planning pour répondre aux questions liées aux incertitudes stratégiques sur les investissements pour la décarbonation.	ArcelorMittal Méditerranée
P.2	Renforcer l'information et les échanges avec le public sur l'évolution avec le projet de four électrique : • des usages de l'eau ; • des émissions atmosphériques de l'usine.	ArcelorMittal Méditerranée
P.3	Informer le public des choix technologiques pour le projet Mistral dès qu'ils seront arrêtés.	Marcegaglia
P.4	Conduire, publier et mettre en discussion des études techniques précises sur un redimensionnement/restructuration du projet Hygreen permettant de contenir l'emprise du projet sur les zones artificialisées et non agricoles.	Engie
P.5	À l'occasion du développement du projet Géométhane, ouvrir plus largement à l'ensemble des habitant·e·s du bassin de vie une démarche d'information et de sensibilisation aux risques et à la prévention des risques liés au stockage souterrain.	Géométhane, Natran, autres entreprises de stockage gaz et hydrocarbures et DLVA
P.6	Présenter dans un même document intelligible et complet l'ensemble des projets de canalisation à l'échelle nationale et internationale (y compris Barmar, Hyphen, etc.).	NaTran
P.7	Présenter une stratégie de prévention des risques à l'échelle de l'ensemble des projets de canalisation hydrogène.	NaTran
P.8	Indiquer précisément les tracés étudiés/privilégiés des canalisations envisagées sur l'ensemble du parcours.	NaTran

	RECOMMANDATIONS DÉTAILLÉES	ADRESSÉES À
P.9	Coordonner la concertation continue de Fos 3XL avec celles des autres projets portés par le GPMM : Distriport, ZPS2, Feuillane, Gloria, Ventillon.	GPMM
P.10	Dans le cadre de la concertation continue, associer les publics à la démarche de cadrage du processus Éviter-Réduire-Compenser permettant d'aboutir à une version de moindre impact du projet Fos 3XL.	GPMM
P.11	Mettre à disposition les études concernant les schémas directeurs routiers du centre d'activité logistique et conteneurs, afin de répondre aux questions concernant les investissements en matière de mobilité.	GPMM
P.12	Mettre à disposition des études environnementales menées dans le cadre du projet 3XL au fur et à mesure de leur réalisation.	GPMM
P.13	Envisager de suspendre la conduite des études techniques sur la solution aérienne, pendant que le dispositif de travail partagé (voir recommandation 4.4) serait en cours.	RTE
P.14	Clarifier et rendre publiques les décisions relatives au choix de maîtrise d'ouvrage du projet Provence Bleue, du montage administratif et du financement du projet.	Co-pilotes du projet Provence Bleue

Les recommandations concernant le projet Elyfos sont à lire dans le bilan de la garante de la concertation (voir annexe 4.1).

Les recommandations concernant le projet Distriport sont à lire dans le bilan des garant·e·s de la concertation (voir annexe 4.2).

Les recommandations concernant le projet Rhône Décarbonation sont à lire dans le bilan des garants de la concertation (voir annexe 4.3).

ANNEXES

GLOSSAIRE

N° ANNEXE	INTITULÉ DU DOCUMENT
1	**CAHIER DES PROJETS**
1.1	Cahier des projets
2	**L'ANALYSE DES MODALITÉS MISES EN OEUVRE**
2.1	Nombre de personnes qui ont participé à chaque rencontre
2.2	Synthèse des ateliers et des débats auto-portés
2.3	Synthèse de la plateforme participative (questions/réponses, avis, questionnaire), réalisée par WDPE
2.4	Synthèse des actions sur les réseaux sociaux, réalisée par WDPE
2.5	Thématiques du débat : temps d'échanges et supports d'information dédié à chaque
3	**LE DOSSIER DU DÉBAT**
3.1	Le dossier présenté par l'État, porteur de la saisine du débat global, sa synthèse et les **fiches complémentaires** publiées au cours du débat : ■ La fiche « Transition industrielle et besoins en énergie » ■ La fiche « Projections socio-économiques selon 3 scénarios de mise en œuvre des projets » ■ La fiche « Financements publics et soutien aux projets » ■ La fiche « Emploi et compétences » ■ La fiche « Risques majeurs technologiques et naturels » ■ La fiche « Mobilisation de la ressource en eau destinée aux industriels sur le secteur Fos-Berre » ■ La fiche « Projet d'investissement du Centre Hospitalier de Martigues » ■ La fiche « Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre » ■ La fiche « Éviter, réduire, compenser » ■ La fiche « Réalisation d'une analyse des effets cumulés du programme de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos et du pourtour de l'Étang de Berre » ■ La fiche « Planification urbaine »
3.2	**ArcelorMittal Méditerranée** : le dossier du projet de four à arc électrique, sa synthèse et les fiches complémentaires publiées au cours du débat : ■ La synthèse des enjeux du projet de four à arc électrique sur le site de Fos-sur-Mer ■ Le bilan carbone du site d'ArcelorMittal Méditerranée à Fos-sur-Mer ■ Les émissions atmosphériques du site d'ArcelorMittal Méditerranée à Fos-sur-Mer
3.3	**Engie** : le dossier du projet Hygreen Provence et sa synthèse
3.4	**Géométhane** : le dossier du projet GeoH2 et sa synthèse
3.5	**Grand Port Maritime de Marseille** : le dossier du projet Fos 3XL, sa synthèse et la note complémentaire au dossier
3.6	**Marcegaglia** : le dossier du projet Mistral, sa synthèse, le compte-rendu de l'Audition par le SPPPI PACA du projet Mistral porté par la société Marcegaglia et les fiches complémentaires publiées au cours du débat : ■ Fiche complémentaire n°1 - Bilan carbone projet Mistral ■ Fiche complémentaire n°2 - Les circuits d'eau ■ Fiche complémentaire n°3 - Les émissions atmosphériques ■ Fiche complémentaire n°4 - Les co-produits ■ Fiche complémentaire n°5 - Les enjeux de préservation de la zone humide ■ Fiche complémentaire n°6 - Le tableau de synthèse des impacts ■ Note complémentaire au Dossier du porteur de projet sur la vocation du territoire

N° ANNEXE	INTITULÉ DU DOCUMENT
3.7	**NaTran** : le dossier du projet de Réseau de transport d'hydrogène en Région Sud et sa synthèse
3.8	**Air Liquide France Industrie** : le dossier du projet Elyfos et sa synthèse
3.9	**Grand Port Maritime de Marseille** : le dossier du projet Distriport, sa synthèse et la note complémentaire au dossier du porteur de projet
4	**LES BILANS DES CONCERTATIONS PRÉALABLES INTÉGRÉES OU ARTICULÉE AU DÉBAT**
4.1	**Air liquide** : Projet de production d'hydrogène renouvelable bas-carbone Elyfos
4.2	**GPMM** : Projet d'extension de la Plateforme logistique Distriport
4.3	Projet Rhône Décarbonation
5	**LA SAISINE ET LA PRÉPARATION DU DÉBAT**
5.1	Décision du 19 mars 2025 de la CNDP relative à l'organisation d'un débat public global sur le territoire de Fos-Etang de Berre et sur les territoires connexes
5.2	Synthèse du dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP)
5.3	Lettre de mission à la présidente du débat
5.4	Bilan de la mission de conseil de la CNDP pour un débat d'ensemble sur la zone de Fos-sur-Mer
5.5	Liste des acteurs rencontrés dans l'étude de contexte
5.6	Concertations en cours ou passées dans la zone de Fos

Liste des sigles et acronymes

ACRONYMES

- **ADEME** – Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Agence de la transition écologique)
- **ADEVIMAP** – Association de défense des victimes des maladies professionnelles
- **AEC** – Analyse des Effets Cumulés
- **ARS** – Agence Régionale de Santé
- **ASTA** – Association Sauvegarde Terre d'Argence
- **AUT 13** – Associations d'Usagers des Transports (Bouches-du-Rhône)
- **BPI** – Banque Publique d'Investissement
- **CCI** – Chambre de Commerce et d'Industrie
- **CCIAMP** - Chambre de Commerce et d'Industrie métropolitaine Aix-Marseille-Provence
- **CHU** – Centre Hospitalier Universitaire
- **CIAS** – Centre Intercommunal d'Action Sociale
- **CMJ** - Conseil municipal des jeunes
- **CNDP** – Commission Nationale du Débat Public
- **CNR** – Compagnie Nationale du Rhône
- **CPDP** – Commission Particulière du Débat Public
- **DDTM** – Direction Départementale des Territoires et de la Mer
- **DEOS** – Projet de Développement de l'Éolien Offshore
- **DGE** - Direction générale des Entreprises
- **DRAAF** – Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt
- **DREAL PACA** – Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Provence-Alpes-Côte d'Azur
- **DREETS** – Direction Régionale de l'Économie, de l'Emploi, du Travail et des Solidarités
- **ENAF** – Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers
- **EPF** – Établissement Public Foncier
- **ERC** – Séquence "Éviter, Réduire, Compenser"
- **FinInfra DG-Trésor** – Mission d'appui au Financement des Infrastructures de la Direction générale du Trésor
- **FNE** – France Nature Environnement

- **GES** – Gaz à Effet de Serre
- **GIP** – Groupement d'Intérêt Public
- **GPMM** – Grand Port Maritime de Marseille
- **GREC-Sud** – Groupe Régional d'Experts sur le Climat en Région Sud
- **ICPE** – Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
- **PPA** – Projet Partenarial d'Aménagement
- **Métropole AMP** – Métropole Aix-Marseille-Provence
- **OAZIP** – Orientation d'Aménagement de la Zone Industrialo-Portuaire de Fos
- **PFAS** – Substances per- et polyfluoroalkylées
- **PDU** – Plan de Déplacements Urbains
- **PENE** – Projets d'Envergure Nationale ou Européenne
- **PLHi** – Plan Local de l'Habitat Intercommunal
- **PNR** – Parc Naturel Régional
- **PPRIF** - Plan de prévention des risques d'incendies de forêts
- **PPRT** - Plan de prévention des risques technologiques
- **Région Sud PACA** – Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur
- **RTE** – Réseau de Transport d'Électricité
- **SA** – Société Anonyme
- **SCoT** – Schéma de Cohérence Territoriale
- **SERM** – Service express régional métropolitain
- **SNCRR** – Sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation
- **SPLAIN** – Société Publique Locale d'Aménagement d'Intérêt National
- **SPPPI** – Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions et des Risques Industriels
- **SPSTI** – Service de Prévention et de Santé au Travail Interentreprise
- **SRADDET** – Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires
- **THT** – Très Haute Tension
- **VNF** – Voies Navigables de France
- **ZAN** – Zéro Artificialisation Nette
- **ZIP** – Zone industrialo-portuaire

Flashez pour découvrir tous les enseignements du débat ou rendez-vous sur le site du débat !

https://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence

LA commission nationale du débat public CNDP

c'est l'autorité nationale indépendante
et neutre qui garantit votre droit au débat
sur les projets qui ont un impact
sur notre environnement, vous donne
la possibilité de peser sur les projets
et d'influencer les décisions et met
à votre disposition des ressources
et des outils pour mieux comprendre
les démarches participatives sur debatpublic.fr
en toute transparence, pour toutes et tous.
Votre parole a du pouvoir.

Rendez-vous sur debatpublic.fr

DÉBAT PUBLIC

FOS BERRE PROVENCE
UN AVENIR INDUSTRIEL
EN DÉBAT

—

244 boulevard Saint-Germain - 75007 Paris - France
T. +33 1 44 49 85 60 - contact@debatpublic.fr
https://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence