Débat public global
sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos et de l'étang de Berre ainsi que des territoires liés à ces projets

Synthèse de la contribution de l'Etat au débat public

Avril 2025

PRÉFET DES BOUCHES-DU-RHÔNE
Liberté Égalité Fraternité

PRÉFET DU GARD
Liberté Égalité Fraternité

PRÉFET DES ALPES-DE-HAUTE-PROVENCE
Liberté Égalité Fraternité

L'enjeu du débat

Alors que la France s'est engagée dans une dynamique ambitieuse de réindustrialisation et d'attraction des investissements étrangers, des résultats positifs se manifestent, notamment en région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Cette revitalisation économique, porteuse de nouveaux emplois et de nouvelles opportunités, s'accompagne toutefois de défis considérables. Parmi ceux-ci, l'adaptation au changement climatique se présente comme une priorité incontournable, qui nécessite une révision profonde de nos modèles de production. Ce phénomène, global et déjà en marche, interroge l'ensemble de nos pratiques industrielles et impose de repenser la manière de se développer. »

Georges-François LECLERC
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, préfet de la zone de défense et de sécurité Sud, préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de police des Bouches-du-Rhône

LES PROJETS EN CHIFFRES

Plus de 30 projets débattus

6 projets **inclus dans la saisine de l'Etat, soumis à concertation publique obligatoire*** sous l'égide de la CNDP**

2 projets non inclus dans la saisine de l'Etat mais en **concertation volontaire** au titre du Code de l'environnement

1 projet non inclus dans la saisine de l'Etat mais **en concertation sur un territoire géographique élargi**

Plus de 25 projets ayant déjà effectué une concertation ou non soumis à cette obligation* mais **liés par la vocation du territoire**

Investissement

15 à 20 Md€

Investissement global estimé pour la mise en œuvre de ces projets

Etudes

5

Etudes complémentaires viendront enrichir le débat et informer le public sur des thématiques transverses

Calendrier

2026-2035

Période de mise en œuvre des projets présentés au débat et contribuant à la vocation territoriale

**cf. Article L.121-8-I du Code de l'environnement*
***Commission Nationale du Débat Public (CNDP)*

Sommaire

	Page
1. Le contexte de la transformation en cours	5
2. La vocation proposée pour la zone industrialo-portuaire et les territoires liés	11
3. Des projets contribuant à la vocation du territoire	15
4. Les impacts et effets potentiels des projets	20
5. Les alternatives à la transformation de la zone industrialo-portuaire	28
6. Prochaines étapes, informations et contacts	29

Les descriptions précises des projets inclus dans le dossier de l'Etat sont à retrouver sur le site internet du débat : https://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence

Introduction

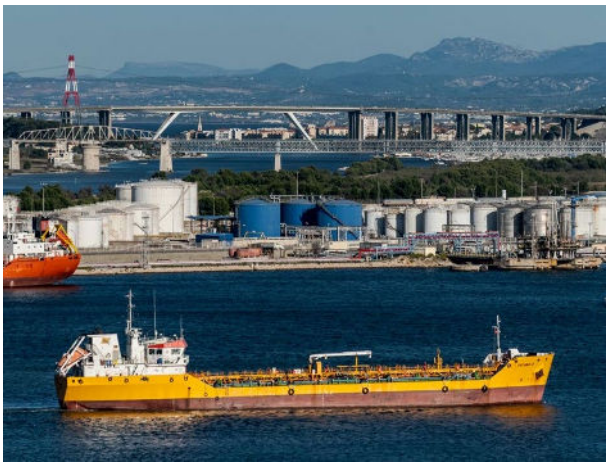
Le golfe de Fos et de l'étang de Berre, ou « zone Fos-Berre », fait face à des enjeux de mutations économiques et environnementales. Marqué par une histoire industrielle riche, le territoire constitue désormais un puissant moteur économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Il joue également un rôle significatif dans le développement de l'économie nationale et européenne grâce à ses infrastructures portuaires et ses industries.

Près d'un quart des émissions industrielles nationales de dioxyde de carbone (CO_2) proviennent de la zone industrialo-portuaire. Les entreprises historiques en place (dans l'aéronautique, la sidérurgie, la pétrochimie et la logistique) doivent aujourd'hui se transformer en profondeur. Les objectifs sont multiples : maintenir et développer leurs activités, respecter les exigences de réduction des émissions de gaz à effet de serre et renforcer leur compétitivité.

Le contexte actuel ouvre la voie à une réindustrialisation du territoire et la perspective d'implantation de nouvelles entreprises, pour certaines indispensables à la transformation des industries en place. La zone Fos-Berre dispose de nombreux atouts, avec des infrastructures portuaires dédiées au transport de marchandises et une réserve foncière importante, à proximité des grands axes logistiques européens.

Les départements des Alpes-de-Haute-Provence et du Gard sont également parties prenantes au débat au regard de leur rôle important dans la réussite de la transformation du territoire grâce aux projets d'infrastructures énergétiques ayant des ramifications au-delà de la zone Fos-Berre.

L'Etat a pour objectif d'apporter au public, dans ce débat, une information complète et une vision d'ensemble sur l'évolution et les impacts attendus des projets.



Les concertations publiques portant sur les projets en cours ont mis en lumière la nécessité d'élargir le cadre de réflexion pour apporter une vision globale de la transformation de la zone et prendre en compte les impacts cumulés des différents projets, en particulier pour la mobilité, l'environnement et le cadre de vie des habitants.

Les acteurs qui portent et accompagnent les projets

► les préfets des départements des Bouches-du-Rhône, des Alpes-de-Haute-Provence et du Gard ont saisi la CNDP afin d'organiser le débat

► les collectivités locales du périmètre (Région, Métropole, communautés de communes, communes, ..)

► le Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM)

► les industriels dont les projets requièrent une concertation avec le public

► les autres porteurs de projets contribuant à la vocation du territoire

► les services techniques régionaux de l'Etat (DREETS, DREAL, ..)

1 Le contexte de la transformation en cours

La zone industrielle du golfe de Fos et de l'étang de Berre, riche d'une histoire industrielle ancienne, fait aujourd'hui face au défi de conjuguer décarbonation et réindustrialisation.

L'histoire industrielle du golfe de Fos et de l'étang de Berre commence au **XIXe siècle** avec le développement des premières activités économiques, favorisées par le développement de la **production de soude** et par sa **situation géographique stratégique**. C'est véritablement dans les **années 1930** que la région connaît une première transformation majeure, avec l'installation de **trois raffineries** autour de l'étang.

La **création du port de Fos-sur-Mer**, aujourd'hui intégré au Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), marque dans les années 1960 une nouvelle accélération. De **grandes unités industrielles**, notamment de sidérurgie, s'installent dans la zone portuaire.

Capable d'accueillir des pétroliers de très grande capacité, le port devient un **hub stratégique pour l'approvisionnement en énergie** de toute l'Europe. Le hub pétrolier se consolide encore autour des grandes raffineries, qui développent des unités de chimie.

Depuis les années 2000, la zone industrialo-portuaire se développe avec le **trafic des conteneurs** et les activités logistiques associées, renforçant la dynamique économique locale.

Le territoire joue un rôle stratégique au niveau national grâce à l'implantation d'industries essentielles aux **chaines d'approvisionnement** et des **infrastructures portuaires et logistiques** facilitant **l'importation et l'exportation de marchandises** à l'échelle internationale.

► Plus de **126 000 emplois**. Les emplois du secteur industriel représentent près de 16,9% des emplois salariés sur la zone Fos-Berre.
► Localement, la richesse dégagée par les établissements de l'industrie et des secteurs connexes s'élève à **5,2 milliards d'euros**, soit **60 % de la richesse produite** par les établissements du secteur marchand
*Source: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6005978 -**2018***

Zoom sur le Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM)

Le port de Marseille-Fos est un acteur clé du commerce international et un moteur économique pour la région et tout l'hinterland français et européen (zone située à l'intérieur des terres qui est économiquement liée à un port maritime). Premier port français pour les croisières, premier centre de réparation navale en Méditerranée et deuxième port méditerranéen en volume de marchandises, il joue un rôle stratégique dans les échanges mondiaux. **En 2024, il a accueilli près de 3,9 millions de passagers et traité 70,5 millions de tonnes de marchandises.**

Au cœur de cette dynamique, **le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos** regroupe les entreprises qui assurent, le transit des marchandises et des passagers, mais aussi les industries implantées dans ce secteur. Ce pôle économique **représente 42 600 emplois** salariés directs et renforce le positionnement du port comme un hub industriel et logistique de premier plan.

Trois départements, sont parties prenantes de la réussite de la transformation industrielle en cours et à venir.

Bouches-du-Rhône

Les Bouches-du-Rhône sont un territoire clé de la réindustrialisation et de la décarbonation, porté par la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos et de l'étang de Berre. Ce pôle regroupe des industries historiques (aéronautique, sidérurgie, pétrochimie) et des filières émergentes (énergies renouvelables, hydrogène, transport de CO_2), soutenues par les infrastructures portuaires et logistiques.

Au-delà de cette zone, la transformation industrielle impacte l'ensemble du département, notamment l'Ouest, avec des projets comme la ligne Très Haute Tension (THT) et l'extension des pôles logistiques de Saint-Martin-de-Crau et Miramas. Cette mutation place le territoire au cœur des enjeux économiques et environnementaux actuels.

L'homogénéité de la zone Fos-Berre repose sur ses activités industrielles servies par les installations portuaires et de logistiques.

Alpes-de-Haute-Provence

Les Alpes-de-Haute-Provence accueillent plusieurs projets stratégiques de l'écosystème hydrogène régional : un électrolyseur pour produire de l'hydrogène bas carbone, un stockage en cavités salines, et un réseau de transport H_2 reliant Fos-sur-Mer à Manosque. Ces initiatives visent à soutenir la transition industrielle du golfe de Fos et de l'étang de Berre.

La Communauté d'Agglomération Durance-Lubéron-Verdon (DLVA), qui abrite déjà des sites de stockage d'hydrocarbures, s'engage depuis de nombreuses années dans le développement industriel et les énergies renouvelables. En favorisant la création d'emplois et l'innovation, ces projets contribuent aussi à la transformation économique locale et à l'émergence d'usages régionaux et locaux de l'hydrogène décarboné.

La filière chimie est particulièrement implantée sur ce territoire et bénéficie d'une synergie avec les infrastructures industrielles de Fos-Berre (vapocraqueurs, raffineries).

Gard

Le Gard joue un rôle dans le développement des infrastructures énergétiques nécessaires à la transition industrielle, notamment avec le passage de la ligne électrique Très Haute Tension (THT) entre Jonquières-Saint-Vincent et Fos-sur-Mer, initiée par RTE.

Ce projet s'appuie sur les postes électriques de Jonquières et Tavel, connectés aux centrales nucléaires de la vallée du Rhône.

Le tracé traverse un territoire à vocation agricole et touristique, abritant des espaces naturels sensibles et une riche biodiversité. L'enjeu majeur réside donc dans la limitation des impacts environnementaux liés à l'intégration de cette infrastructure dans le paysage de la région.

Dans le Gard, l'implantation de 80 projets industriels est prévue entre 2024 et 2027 dans le cadre du programme Territoires d'industrie.

Le débat public porte sur un périmètre géographique structuré autour de la vocation industrielle du territoire

► Plus de 40 communes concernées par le débat dont 15 communes dans la zone Fos-Berre.

Au cœur de ce débat, un territoire délimité et homogène, la zone industrialo-portuaire du golfe de Fos et de l'étang de Berre comprenant

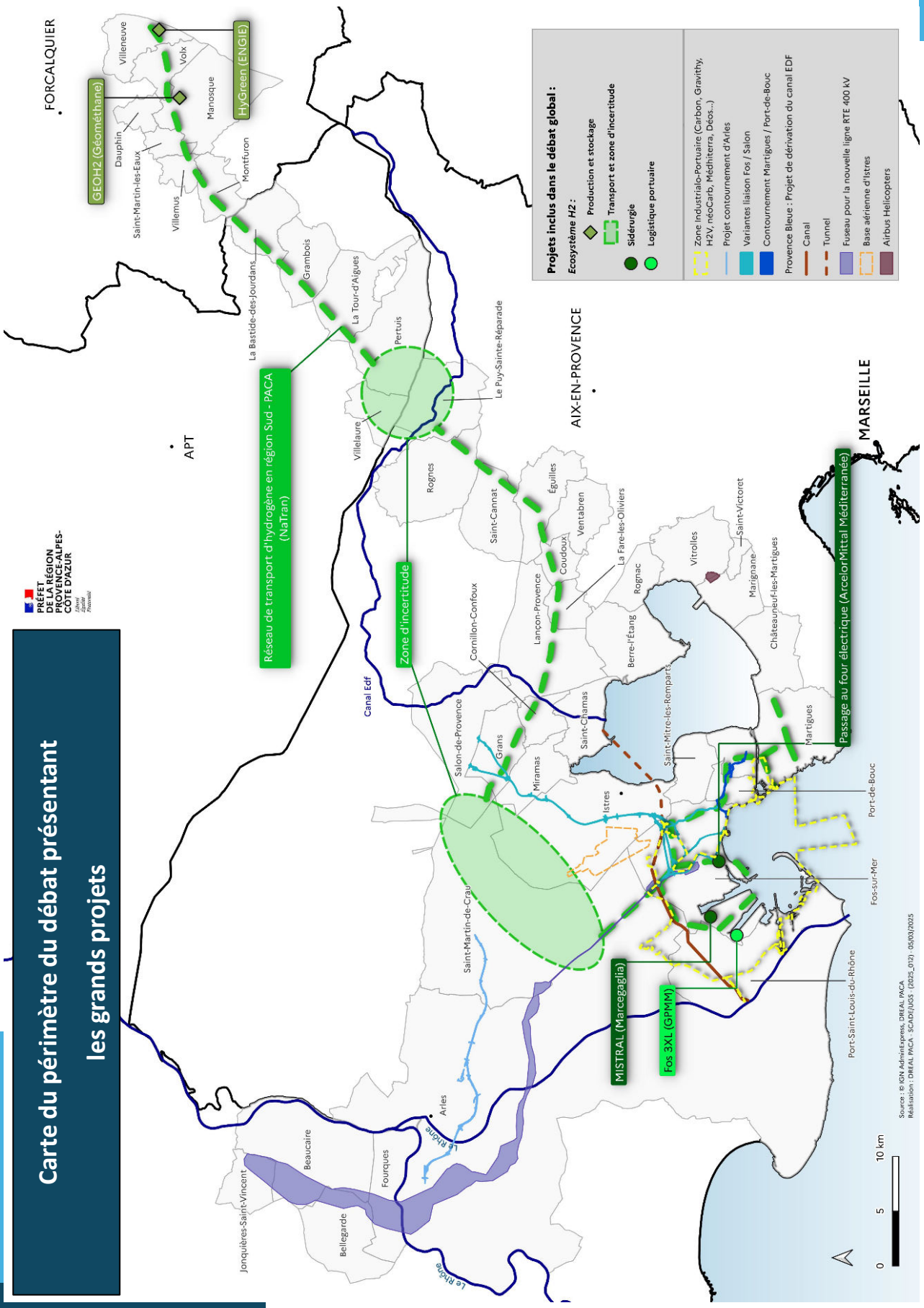
- les bassins Ouest du Grand Port Maritime de Marseille-Fos, aussi désignés comme la « zone industrialo-portuaire » (ou ZIP) sur les communes de Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer, Port-de-Bouc et Martigues ;
- les communes du pourtour de l'étang de Berre, qui accueillent des sites industriels, en particulier Berre et Rognac (pétrochimie), Châteauneuf-les-Martigues (pétrochimie), Istres (aéronautique), Miramas, Vitrolles et Marignane (aéronautique et logistique).

Ainsi que des territoires liés à la vocation industrielle

Les projets de réseaux énergétiques (électricité et hydrogène) directement liés aux projets industriels ont des ramifications structurantes dans les départements des Alpes-de-Haute-Provence (essentiellement dans la zone de Manosque) et du Gard (essentiellement à l'est, dans la zone entre Tavel et Bellegarde).

Principales zones concernées par le débat

Carte du périmètre du débat présentant les grands projets



Portrait de la zone industrialo-portuaire

Un développement urbain historiquement étendu

Le territoire s'est structuré autour des centres anciens et de nouvelles extensions urbaines (Miramas, Istres, Fos, Vitrolles et Martigues).

Il forme aujourd'hui un réseau polycentrique intégré au bassin de vie de la Métropole Aix-Marseille-Provence, avec plusieurs villes moyennes, où un besoin de **5600 logements** supplémentaires est attendu.

L'économie est concentrée sur de grandes zones monofonctionnelles : Fos-Berre et Lavéra (pétrochimie), Martigues-Port-de-Bouc (industries diverses), Marignane-Vitrolles (aéroport et activités économiques), Miramas-Saint Martin de Crau (logistique).

L'étalement urbain a entraîné une forte consommation d'espace et un impact environnemental sur les espaces naturels et le cadre de vie.

54,5% **Objectif de réduction de la consommation d'espace** par rapport à 2011-2020 (SRADDET)

Une mobilité dominée par la route

Les trajets domicile-travail sont majoritairement effectués en voiture. Cela peut s'expliquer par une offre de transports en commun insuffisante, une dispersion des zones d'activités et par un trafic de marchandises principalement routier au départ de la ZIP.

Cette **dépendance accentue la saturation des axes routiers**, qui supportent à la fois un trafic de marchandises et un trafic de voyageurs importants, avec des impacts sur la sécurité routière et la pollution.

80% Part de la route dans **le transport de marchandises, aggravant ainsi la congestion aux heures de pointe.**

Les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes sont sous-utilisées.

Le développement du transport combiné rail/route constitue une opportunité pour réduire la pression sur le réseau routier.

De fortes ambitions s'expriment pour le report modal des flux de marchandises vers le rail et le fluvial et pour le développement d'alternatives à la voiture individuelle.

Une fiche complémentaire sur les impacts cumulés environnementaux sera versée au débat

Portrait de la zone industrialo-portuaire

Un territoire sous forte pression environnementale et sanitaire

La zone Fos-Berre concentre près de **1/4 des émissions industrielles nationales de CO_2.**

Avec des rejets de COV, NOx, SO_2*, particules fines et métaux lourds, aggravés par une urbanisation dense et un trafic routier intense.

Pour limiter ces effets sur les milieux naturels et la santé humaine, plusieurs mesures sont mises en place :

Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA, 2022)
Plan Régional Santé Environnement (PRSE 3)
Renforcement des réglementations sur les émissions de COV

60 actions thématiques identifiées dans le PPA des Bouches-du-Rhône visant à améliorer la qualité de l'air.

Une biodiversité riche à préserver

300 espèces animales **400** espèces végétales

Le golfe de Fos et le pourtour de l'étang de Berre abritent **une richesse écologique remarquable**, caractérisée par la présence de la Camargue, de la Crau, du massif des Alpilles et de la Côte Bleue et du bassin de l'étang de Berre.

Ces espaces bénéficient de **plusieurs outils de protection** : Réserves Naturelles Nationales et Régionales, des Parcs Naturels Régionaux et des espaces protégés du conservatoire du littoral et du Conseil Départemental des Bouches du Rhône.

Au sein du périmètre du GPMM, pour protéger la biodiversité et limiter les impacts des activités industrielles :
1 800 hectares sont protégés,
2 600 hectares sont sous plan de gestion,
et un **Schéma Directeur du Patrimoine Naturel** intègre ces enjeux dans l'aménagement du territoire.

Afin d'accompagner les projets de développement industriels et d'infrastructures, **des compensations écologiques** seront nécessaires (environ 3 000 ha).

Au sein du territoire des espaces dégradés (zones humides) et espaces anthropisés peuvent être restaurés et ou renaturés à cet effet. Le développement industriel va augmenter les besoins en eau qu'il faudra concilier avec la préservation des zones humides et la nappe de Crau.

Une fiche complémentaire sur les impacts cumulés environnementaux sera versée au débat

**COV : Composés Organiques Volatils*
NOx : Oxydes d'Azote
SO_2 : Dioxyde de Soufre

2 La vocation proposée pour la zone industrialo-portuaire et les territoires liés

Une zone déjà engagée dans la baisse des émissions de gaz à effet de serre et l'accueil de nouvelles industries vertes.

Les Zones Industrielles Bas Carbone (ZIBaC) sont des zones dédiées à la réindustrialisation « verte », soutenues par l'État dans le cadre du programme France 2030.
Ces ZIBaC s'engagent dans la définition et la réalisation de trajectoires de décarbonation qui, en s'appuyant sur différentes solutions de décarbonation, doivent permettre de décarboner, au travers de nouveaux sites industriels (réindustrialisation) et de l'évolution des sites existants.

La zone Fos-Berre est le premier territoire lauréat de l'appel à projet ZIBaC avec le programme SYRIUS.

Avec un budget de 9 M€, le programme SYRIUS fédère 40 industriels, PIICTO, le GPMM, la Région, la Métropole Aix-Marseille-Provence, ainsi que les pôles de compétitivité Capenergies et Novachim.

La démarche a permis de modéliser près de 150 projets industriels de décarbonation pour la réalisation de trajectoires de décarbonation.

23 industriels associés au programme portent des projets présentés au débat.

Ce programme d'études propose des scenarios pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de près de 90 % d'ici 2050 tout en préservant, voire en développant, l'activité économique locale.

Les leviers incluent la sobriété, l'efficacité énergétique, les optimisations énergétiques intra et inter-sites, l'électrification et la chaleur renouvelable et de récupération, l'utilisation d'hydrogène et le captage du dioxyde de carbone (CO_2) en vue de son stockage géologique ou de sa valorisation.

Ces différents scénarios amènent à considérer une évolution du territoire dans les prochaines années, basée sur une transformation du tissu industriel existant, l'accueil de nouveaux projets industriels et la mise en œuvre de nouvelles filières d'activités.

Zoom sur PIICTO

PIICTO (Plateforme Industrielle et d'Innovation de Caban-Tonkin) a été créée en septembre 2014.

L'association regroupe plus d'une cinquantaine d'industriels, l'Autorité Portuaire de Marseille-Fos ainsi que des collectivités territoriales et y associe les services de l'Etat. PIICTO anime une démarche d'écologie industrielle et territoriale qui vise à réduire les impacts environnementaux et à optimiser l'utilisation des ressources en favorisant les coopérations interindustrielles au travers de projets de transition énergétique et d'économie circulaire.

Selon les études réalisées par PIICTO dans le cadre du programme SYRIUS, l'analyse des projets de décarbonation permettrait à la zone de Fos-Berre de viser une trajectoire de réduction des émissions à court-terme (-35% à 2030) comme à long-terme (-90% à 2050) qui pourrait s'accompagner de la création de plus de 10 000 nouveaux emplois directs et d'un impact positif sur la décarbonation au-delà des frontières du périmètre SYRIUS.

La feuille de route pour le développement industriel de la zone Fos-Berre : un cadre stratégique et opérationnel initié par les pouvoirs publics pour la période 2025-2030.

Une collaboration entre l'Etat, le Conseil régional, la Métropole, les communes, le GPMM et les industriels.

Un cadre qui vise à accompagner l'émergence de projets industriels innovants et à réussir la transition vers une industrie verte dans le respect des habitants et de leur cadre de vie.

Une feuille de route signée en février 2025 pour la période 2025-2030.

Réunir les conditions pour devenir le pôle leader sud-européen de Méditerranée pour les activités portuaires, l'industrie décarbonée et la logistique, en développant la zone en harmonie avec l'environnement et les habitants du territoire.

Cette transformation nécessite une coordination entre tous les acteurs du territoire et au-delà.

ASSURER UNE ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ET RÉSIDENTIELLE

→ Attractivité territoriale et transformation en hub d'innovation
→ Logements, cadre de vie, qualité des services
→ Création d'emplois pour les nouvelles industries de demain
→ Développement des compétences et de l'offre de formation (GPECT)
→ Equilibrage entre grands donneurs d'ordre et TPE/PME
→ Marketing territorial

RENFORCER INFRASTRUCTURES ET RÉSEAUX D'UTILITÉS POUR SOUTENIR LES TECHNOLOGIES VERTES ET OFFRIR UNE PLATEFORME MULTIMODALE

→ Mettre à niveau les infrastructures routières et ferroviaires
→ Plateforme multimodale connectée
→ Développement du réseau électrique garantissant une alimentation sécurisée
→ Utilités mutualisées (H_2,CO_2, O_2, chaleur…)
→ Synergies industrielles et économie circulaire
→ Infrastructures numériques partagées

PLANIFIER UN DÉVELOPPEMENT RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT ET DE LA QUALITE DE VIE DES HABITANTS

→ Conservation et protection de la richesse écologique du territoire
→ Réhabilitation des sites industriels/ protection des zones humides/gestion de la ressource eau
→ Prise en compte des nuisances potentielles
→ Amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants

METTRE EN PLACE UNE GOUVERNANCE PORTANT LES DIMENSIONS STRATEGIQUES ET OPÉRATIONNELLES

→ Alignement des politiques et vision partagée
→ Gouvernance associant partenaires publics et privés
→ Consultation et participation locales
→ Simplification des procédures
→ Portage renforcé auprès des niveaux national et européen
→ Recherche de solutions innovantes pour le financement

Source : *Schéma issu de la feuille de route 2025-2030*

Le territoire présente de nombreux avantages concurrentiels pour préserver le tissu industriel et accueillir de nouvelles activités.

► **L'écosystème industriel :** la zone accueille historiquement des industries de l'aéronautique, de la pétrochimie, de la sidérurgie, de la chimie, de la métallurgie et de la logistique, qui ont façonné un environnement industriel propice aux synergies et aux mutualisations.

► Des **réseaux d'infrastructures** lourdes, **réseaux d'énergie** et **capacités logistiques** facilitent l'implantation et le développement de nouveaux projets.

► Un **réseau dense de sous-traitants, de prestataires et de services industriels spécialisés** permet de réduire les coûts et les délais d'implantation pour de nouveaux acteurs.

► La **proximité d'un vivier d'emplois qualifiés** et de centres de formation spécialisés.

► La **présence de l'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MeRS),** l'un des principaux corridors de transport multimodal reliant le Sud de l'Europe aux bassins industriels d'Auvergne-Rhône-Alpes, du Nord de la France et de l'Europe.

Grâce à ses atouts comme les **infrastructures portuaires du GPMM**, les **voies navigables**, **ferroviaires** et la **proximité des aéroports**, le territoire dispose d'une base sur laquelle s'appuyer pour son développement.

Moderniser et décarboner les filières existantes (aéronautique, chimie, sidérurgie) tout en **favorisant l'essor de nouvelles industries bas-carbone** (hydrogène, photovoltaïque).

La transition industrielle et environnementale de la zone Fos-Berre repose sur une gouvernance partagée et structurée, impliquant l'ensemble des acteurs du territoire : l'État, les collectivités locales, les industriels, les associations et les citoyens.

Depuis plusieurs années, des instances de concertation ont été mises en place, sur les sujets de développement industriel et d'impact sur l'environnement et le cadre de vie. Elles jouent un rôle essentiel dans la coordination des efforts pour le développement durable du territoire, en assurant un dialogue continue entre les différentes parties prenantes.

Ces dernières constituent un espace d'échanges et de réflexion collective, permettant d'impliquer activement les habitants dans la transformation de leur territoire, en intégrant leurs préoccupations et leurs aspirations dans la planification des projets.

Une première organisation a été mise en place fin 2023, fondée sur un **comité de pilotage** et **cinq groupes de travail.**

Cette organisation a permis d'élaborer la feuille de route pour le développement industriel de la zone de Fos et de l'étang de Berre.

Le débat public global est une nouvelle étape afin de mieux associer le public à la mise en œuvre de la feuille de route pour la transformation de la zone

Des instances de concertation existantes sur lesquelles capitaliser

► Le **Laboratoire Territorial Industrie Fos-Berre** : créé sous l'impulsion de l'État et des acteurs territoriaux, le Lab Territorial fédère collectivités, industriels, associations et citoyens pour débattre de l'évolution de la zone industrielle à l'horizon 2040. Il permet de co-construire les orientations du territoire en intégrant les préoccupations locales et les exigences industrielles.

► Le **Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles** (SPPPI) Provence-Alpes-Côte d'Azur : cet outil de dialogue regroupe les acteurs concernés par la prévention des pollutions et des risques industriels, et assure un suivi des impacts environnementaux des activités industrielles.

► Le **dispositif RÉPONSES** : actif dans les 21 communes autour de l'étang de Berre, ce dispositif recueille les attentes des habitants en matière de qualité de l'air et intègre leurs préoccupations dans les stratégies locales.

► L'**association PIICTO** : à travers la démarche SYRIUS, l'association favorise une animation efficace et une coordination des initiatives industrielles sur le territoire.

- ✓ Consolider une dynamique engagée
- ✓ Pérenniser un dialogue continu entre les parties prenantes
- ✓ Mettre en place une organisation adaptée

Premières pistes de travail

Un projet partenarial d'aménagement (PPA) doit être préparé en vue d'une signature à l'automne 2025. Son animation reposera sur la gouvernance locale actuelle.

3 Des projets contribuant à la vocation du territoire

Au moins 34 projets contribuent à la vocation industrielle de la zone

Les descriptions précises des projets inclus dans le dossier de l'Etat sont à retrouver sur le site internet du débat

Projet de transformation du secteur de l'aéronautique

Premier secteur de la zone en contribution au PIB, et employant 17000 personnes dans la région, l'aéronautique est aujourd'hui en pleine mutation (modernisation, décarbonation, etc.).

Sud Avenir Helico (Airbus Helicopters)
STRATOBUS (Thales Alenia Space)

Projet de transformation de la sidérurgie

Employant plus de 3000 personnes dans la région, la filière sidérurgique et ses grands acteurs doivent décarboner leur activité dans des proportions importantes pour rester compétitifs.

Passage au four à arc électrique (ArcelorMittal Mediterranée)
Mistral (Marcegaglia)
GravitHy (Gravithy)

Projets de transformation des procédés de production (chimie/pétrochimie/plasturgie/cimenterie)

Ces filières, très présentes dans la zone et fortement émettrices de gaz à effet de serre, doivent aujourd'hui amorcer une transition vers des procédés industriels plus vertueux.

Blue Sky Décarbonation (Petroineos)
Rhône décarbonation (Vicat, SPSE, Elengy)
Eranova (Eranova)
Kem One (Kem One)

Projets d'énergies renouvelables (EnR)

Les EnR sont cruciales pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Celles-ci sont en plein essor, notamment le photovoltaïque.

Carbon Gigafactory (Carbon Solar)
Carbon Lab (Carbon Solar)
Carbon 1 (Carbon Solar)
DEOS (GPMM)

Les projets de production d'hydrogène décarboné et ses dérivés (e-carburants)

L'hydrogène dit "vert" ou "bas carbone" permet de décarboner en profondeur les procédés industriels, notamment via ses usages en e-carburant et en stockage d'électricité renouvelable. La ZIP représente un potentiel important de consommation d'H_2 décarboné. Cette technologie pourrait lui permettre de réduire ses émissions actuelles de CO_2 à hauteur de plus d'un tiers d'ici 2050 et d'implanter de nouvelles activités utilisant ce type d'hydrogène.

Hygreen (Engie)

Production d'hydrogène décarboné à La Mède (Engie, Total, Air Liquide)

Elyfos (Air Liquide France Industrie)

Air Products (Air Products)

NEOCARB (Elyse Energy)

H2V FOS (H2V)

Les projets permettant de renforcer les réseaux énergétiques (transport, stockage, distribution..)

La consommation d'électricité de la zone devrait augmenter d'ici 2035, il est ainsi nécessaire de renforcer le réseau pour répondre aux besoins des industriels. Le développement de l'écosystème hydrogène nécessite également de créer un véritable réseau de transport d'hydrogène.

GEO H2 (Géomethane)

Geogaz H2 (Geogaz)

THT Jonquières-Saint-Vincent – Fos-sur-Mer (RTE)

Réseau de transport d'hydrogène en région Sud – Provence-Alpes-Côte d'Azur (NaTran)

Medhyterra (Elengy)

BarMar (Enagas, NaTran, Terega)

Le développement des infrastructures de transport et de logistique (infrastructures routières, portuaires, hydrauliques)

Les infrastructures de transport sont indispensables à la réussite des projets industriels et à l'amélioration de la qualité de vie des habitants de la zone. Elles doivent être renforcées et optimisées pour être en phase avec les besoins de la zone.

INFRASTRUCTURES PORTUAIRES

FOS 3XL (GPMM)
ZSP2 (GPMM)
Distriport (GPMM)
Môle central GPMM (GPMM)

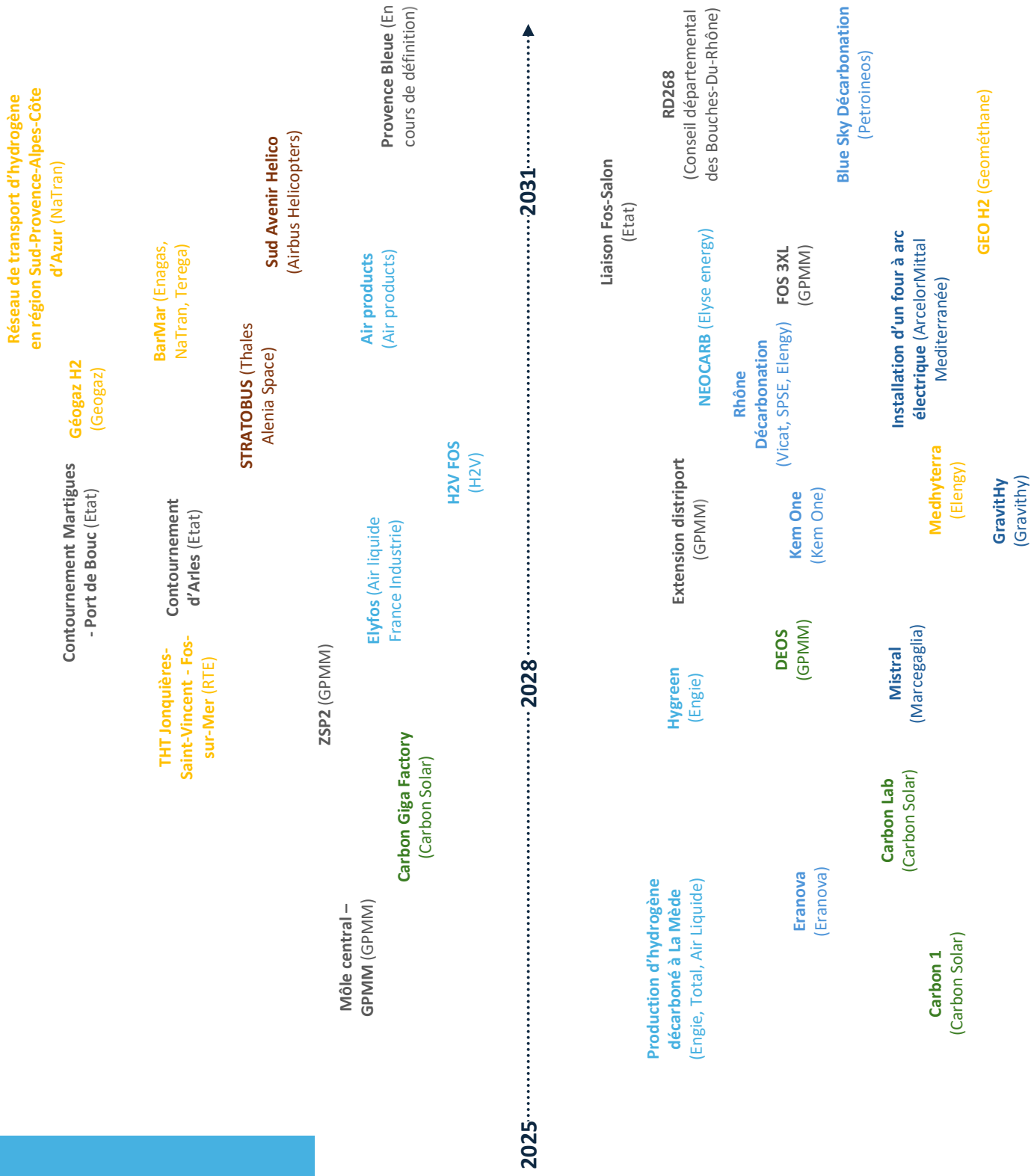
INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

Contournement Martigues- Port de Bouc (DREAL PACA)
Contournement autoroutier d'Arles (DREAL PACA)
Liaison Fos-Salon (DREAL PACA)
RD268 (Conseil départemental des Bouches-du-Rhône)

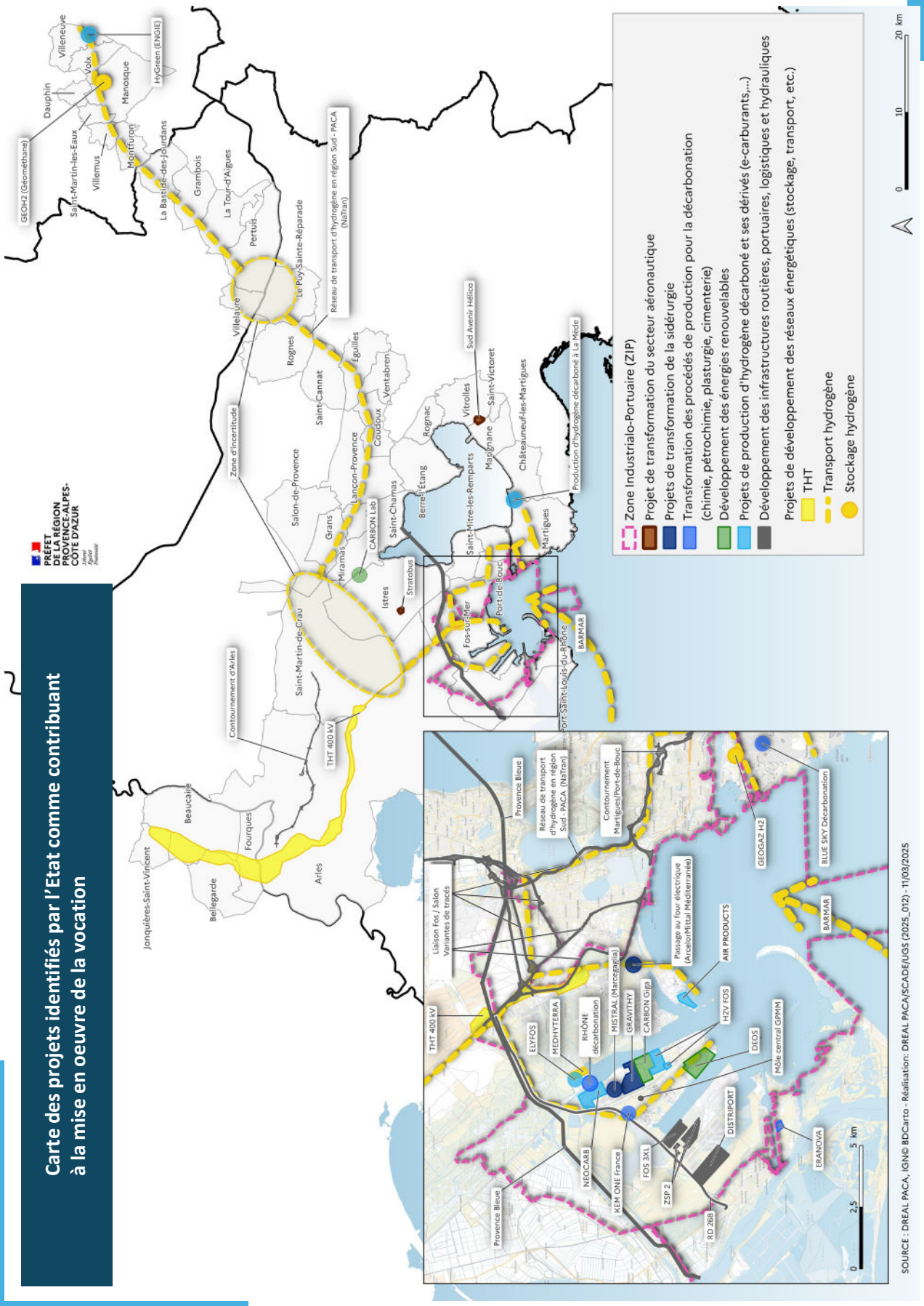
INFRASTRUCTURES HYDRAULIQUES

Provence bleue (en cours de définition)

Les projets en cours de développement doivent encore obtenir des autorisations administratives, leur déploiement s'échelonne entre 2026 et 2035.



Carte des projets identifiés par l'Etat comme contribuant à la mise en oeuvre de la vocation



Pour se décarboner, les industriels peuvent s'appuyer sur différents vecteurs.

ELECTRIFICATION DES PROCÉDÉS

Il s'agit essentiellement du **remplacement des moteurs et des chaudières à base d'énergie fossile** par des composants électriques. Les **besoins en électricité vont fortement augmenter d'ici 2030**, notamment du fait de la décarbonation et de la réindustrialisation de Fos-Berre. **RTE** prévoit de faire évoluer le réseau en conséquence.

+ 3700 MW sur la région

BIOMASSE

La biomasse définit l'**ensemble des matières organiques pouvant devenir des sources d'énergie** (produits de l'agriculture, biodéchets, etc.). Elle est mobilisée pour **produire de la chaleur** pouvant être utilisée dans certaines industries ou pour **remplacer les composés pétrochimiques de base** par de la chimie biosourcée.

CAPTURE, STOCKAGE ET UTILISATION DU CARBONE

La capture et le stockage de carbone permettent de **retenir du CO_2 émis par les procédés industriels et de le stocker ou de le transporter pour le valoriser**. Ce procédé **empêche que le carbone ne soit libéré dans l'atmosphère** et ne contribue au réchauffement climatique.

HYDROGÈNE

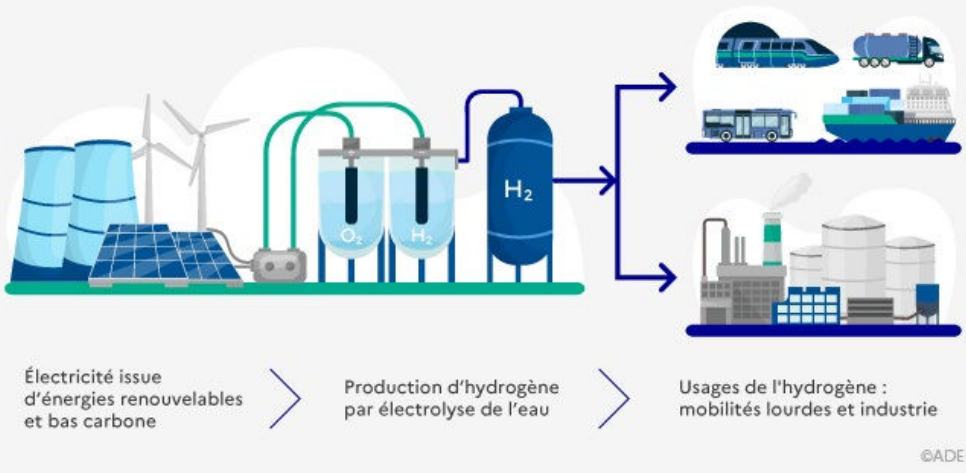
L'objectif serait de produire 1Mt d'H^2 décarboné d'ici 2030 sur le périmètre, ce qui conduirait à réduire de 6Mt les émissions de CO2.

L'hydrogène est dit « décarboné » quand ni sa production ni son utilisation n'émettent de CO_2. L'**H^2** décarboné est **un gaz produit principalement à partir d'eau et d'électricité**, qui constitue un **substitut aux énergies fossiles** pour les procédés chimiques ou sidérurgiques.

Source : *PWC – informations issues de la feuille de route Fos-Berre*

ZOOM : L'HYDROGÈNE DÉCARBONÉ, QU'EST-CE QUE C'EST ?

L'hydrogène produit à partir d'électricité renouvelable et d'eau



Source : *ADEME*

Des mécanismes publics (financement, incitation) permettent d'accompagner les projets des industriels présents sur la zone et d'attirer de nouvelles industries.

Aujourd'hui, il est estimé que 56%* des réductions de CO_2 observées sur la période 2019-2023 sont des investissements rentables. Aussi, il apparait nécessaire d'agir sur les facteurs qui freinent le déclenchement des investissements dans la décarbonation. Pour autant, beaucoup de leviers de décarbonation ont un coût important et des aides publiques sont mises à disposition pour inciter aux investissements.

*Thomas Courbe, Direction Générale des Entreprises, "Planification et soutien à l'offre : les deux piliers de la décarbonation de l'industrie en France » Revue Servir, janvier 2025

- Différences d'horizons entre rentabilité et transition énergétique
- Contraintes financières
- Rentabilité globale des projets
- Dépendance aux énergies fossiles

Les principaux freins identifiés aux investissements privés dans la décarbonation

Le soutien des pouvoirs publics constitue un moyen d'action pour lever ces freins.

Dans le contexte de la législation européenne et de l'Accord de Paris, la France s'est engagée, comme ses partenaires européens, à atteindre la neutralité carbone en 2050. **Des mécanismes européens et français permettent de soutenir et d'encourager les acteurs privés dans leurs actions de décarbonation et de réindustrialisation.**

BESOINS DE FINANCEMENTS SUR LA ZONE

Entre 11 Md€ et 15 Md€ d'investissements privés nécessaires pour décarboner et réindustrialiser (Source: *DREETS PACA*)

Entre 4 Md€ et 5Md€ de soutiens publics envisagés pour les projets industriels et d'infrastructures publiques et privés (Source : *services de l'Etat*)

CES MÉCANISMES SE PRÉSENTENT SOUS DIFFÉRENTES FORMES :

- Simplification des procédures administratives pour les installations industrielles
- Intégration de critères environnementaux dans la commande publique
- Incitations fiscales
- Mise en place d'objectifs communs à l'échelle européenne
- Soutiens financiers aux entreprises innovantes
- Tarification du carbone
- Soutien aux projets collaboratifs entre pays européens

L'objectif des dispositifs de soutien à l'investissement est de **générer un cercle vertueux où chaque euro public catalyse le plus d'euros privés possible** afin de positionner la France comme pionnière européenne de l'industrie verte.

Zoom sur FRANCE 2030

France 2030 est un plan stratégique doté de 54 milliards d'euros visant à renforcer la compétitivité industrielle, écologique et technologique de la France. Ses objectifs incluent l'innovation, la transition énergétique, la souveraineté économique et la formation. Il encourage l'investissement dans des secteurs clés comme la santé, l'agriculture et la mobilité pour bâtir un futur durable et inclusif.

Une fiche complémentaire sur les financements publics des projets sera versée au débat

4 Les impacts et effets potentiels des projets

Les projets de réindustrialisation et de décarbonation du golfe de Fos et de l'étang de Berre auront des impacts sur le territoire. Tout en offrant différentes opportunités (création d'emplois, renforcement de la compétitivité industrielle), ils présenteront également des défis, notamment en matière d'aménagement du territoire et d'impact sur la mobilité, la santé et l'environnement.

La concrétisation de cette dynamique de réindustrialisation et de décarbonation pourrait conduire à la création de nombreux emplois, qualifiés et mieux rémunérés.

+ 10 000 à 12 000 emplois directs supplémentaires sur le territoire du débat dans les 5 prochaines années (*Source: porteurs de projet et DREETS PACA*)

+ 26% de l'emploi salarié direct et doublement de l'emploi industriel sur les communes du cœur de la zone (Fos-sur-Mer, Port-Saint-Louis, Port-de-Bouc et Martigues)

Une fiche complémentaire sur l'emploi et la formation sera versée au débat

Les emplois industriels sont en moyenne mieux rémunérés que les emplois de service, un constat vérifié à l'échelle nationale, mais également sur la zone Fos-Berre. La différence de salaire entre industrie et services, en moyenne, s'établit à 10 %, et peut s'élever, selon les métiers, jusqu'à 69 %.
En 2019, le salaire horaire net médian atteignait dans la ZIP 17,6 euros, soit 34 % de plus que la moyenne départementale (13,1 euros).

A horizon 2030, la réalisation de l'ensemble de ces projets industriels suppose l'acquisition de nouveaux savoir-faire, la maîtrise des nouvelles technologies et processus décarbonés de production et un renforcement de l'attractivité des métiers.

CELA IMPLIQUE PLUSIEURS INITIATIVES, DONT :

+ **Anticiper** les besoins de recrutement de techniciens et agents de maîtrise des industries mécaniques, d'ingénieurs et cadres techniques de l'industrie, d'ouvriers qualifiés de maintenance et de perforage de métal.

+ **Renforcer** l'attractivité des métiers de l'industrie notamment grâce à la sensibilisation aux métiers de l'industrie verte et aux initiatives existantes: la **« Semaine de l'industrie »** permettant de mettre en valeur ces métiers ; le programme **IndustriELLES** pour promouvoir l'industrie auprès des femmes.

+ **Développer** une offre de formation aux métiers industriels de 2030, capitaliser sur le **réseau FORPRO PACA (**2 400 formations et 340 établissements) permettant de faciliter la montée en compétences des travailleurs ; faciliter **l'émergence de nouvelles formations**, comme l'Académie du solaire ou les formations dédiées à l'hydrogène développées par John Cockerill et valoriser **l'appel à manifestation d'intérêt - Compétences et Métiers d'Avenir de France 2030** pour structurer des parcours de formation aux industries du futur.

Les difficultés de recrutement rencontrées par les industriels sont croissantes. Pourtant, le nombre d'élèves et d'étudiants inscrits dans une formation liée à l'industrie n'a jamais été aussi élevé en France (1,3 million en 2021) et suffirait à couvrir les besoins estimés. Près de 50% d'entre eux ne s'insèrent pas dans le marché de l'emploi par un métier industriel (image dégradée des métiers industriels, éloignement des centres de formation du domicile des élèves, dysfonctionnement des dispositifs d'orientation).

Les transformations industrielles en cours renvoient aussi aux questions d'aménagement du territoire.

En matière d'aménagement du territoire, la majeure partie des enjeux relève de la compétence de la **métropole Aix Marseille Provence (AMP)**, en particulier à travers son schéma de cohérence territoriale (SCoT). Ce document couvre les enjeux de développement du logement et de l'activité, de la consommation d'espace, de la mobilité, de la préservation de l'agriculture, des espaces naturels et de la forêt, du littoral, des paysages. **Le projet de SCoT a été arrêté par le conseil métropolitain le 27 juin 2024 et devrait être approuvé courant 2025.**

Zoom sur le SCOT

Le SCoT est un document de planification stratégique à long terme, créé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) en 2000. Il vise à coordonner les politiques sectorielles (habitat, mobilité, environnement) sur un territoire intercommunal ou plus large. Le SCoT assure la cohérence entre les documents d'urbanisme locaux et les projets de développement durable.

Le SCOT de la Métropole AMP planifie l'urbanisme des 92 communes. Il vise à limiter l'étalement urbain, promouvoir des mobilités durables et préserver les espaces naturels.

Zoom sur l'OAZIP 2030 et 2040

L'Orientation d'Aménagement de la Zone Industrialo-Portuaire de Fos à l'horizon 2030 et 2040 (OAZIP) est un document stratégique visant à définir les grandes orientations d'aménagement du domaine portuaire. Réalisé en concertation avec toutes les parties prenantes du territoire, il a été copiloté par le GPMM, les services de l'Etat, la Région et la Métropole. Ce document se concentre sur la densification du foncier déjà occupé, le développement de nouvelles infrastructures et la réduction des impacts environnementaux, tout en respectant la vocation économique du port.

Ces enjeux d'aménagement sont également à mettre en cohérence avec ceux de la zone industrialo-portuaire, basés sur la **stratégie de développement du GPMM (projet stratégique du port 2025-2029) et son Orientation d'Aménagement (OAZIP)** dont l'objectif est de concilier les forts enjeux environnementaux avec les enjeux économiques d'aménagement aux horizons 2030 et 2040.

Une fiche complémentaire sur la planification territoriale sera versée au débat

La mobilité des usagers de la zone et la circulation des flux logistiques (fret, etc.) seront impactées par la mise en œuvre de nouveaux projets.

Une **augmentation significative des flux de personnes et de marchandises** est attendue du fait des grands projets industriels en cours de développement sur la zone générant de nouveaux besoins de mobilité. Différentes hypothèses combinées de modélisation de trafics ont été testées et montrent selon les axes routiers de l'Ouest de l'étang de Berre :

- **à court terme** (2030), une évolution significative (> +10%) des trafics.
- **à moyen et long terme** (2040 et 2050), des augmentations d'autant plus fortes que le nombre d'emplois créés sur la ZIP sera important et que le report modal voyageur et ferroviaire sera limité.

Quelles sont les principales mesures pour améliorer la mobilité et la circulation des flux logistiques ?

Si la réponse globale comporte une composante routière, elle doit également intégrer toutes les **solutions permettant le report modal, ferroviaire particulièrement, et le besoin de combinaison avec d'autres modes de transport, pour les marchandises comme pour les personnes.**

Parmi les solutions,

1. Améliorer et optimiser la desserte routière en réalisant des projets d'infrastructures structurants et en optimisant les infrastructures existantes.

2. Développer et massifier le report modal en renforçant l'offre de transport collectif, en développant des pôles d'échanges multimodaux et en encourageant les solutions de mobilité alternatives.

3. Mobiliser et soutenir les entreprises sur la mobilité en adaptant les horaires, en encourageant la concertation pour réduire le trafic et en organisant des navettes privées et des dispositifs incitatifs pour les mobilités alternatives.

4. Accompagner la croissance du trafic de marchandises et soutenir le report modal du fret routier vers le ferroviaire, le fluvial et le transport combiné.

LES PRINCIPAUX ACTEURS DE LA MOBILITÉ SUR LE TERRITOIRE

RÉGION SUD PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité
AIX MARSEILLE PROVENCE
DÉPARTEMENT BOUCHES-DU-RHÔNE

+ les entreprises industrielles
+ les opérateurs de transport

SNCF RÉSEAU
Marseille Fos

Les projets pourraient avoir un impact sur l'environnement qu'il convient d'anticiper, de limiter, voire de compenser.

Les nouveaux projets industriels dans la zone doivent naturellement respecter toutes les normes réglementaires pour limiter leur impact environnemental (dans l'eau, dans les airs et dans les sols)**.** Les projets doivent inclure des actions pour mesurer les émissions et faire preuve d'innovation afin de réduire la pollution.

COMMENT ?

Les industriels concernés devront respecter la **directive dite « IED » relative aux émissions industrielles.** Celle-ci impose l'**utilisation des Meilleures Techniques Disponibles** pour **prévenir et réduire les pollutions (air, eau, déchets, bruit).** Les installations sont régulièrement réévaluées pour s'adapter aux normes environnementales. En cas de pollution élevée ou de sécheresse, des mesures spécifiques sont appliquées. Les nuisances sonores et olfactives sont aussi réglementées et prises en compte dans les autorisations environnementales.

FOCUS SUR LA RESSOURCE EN EAU

Concernant la ressource en eau industrielle, le GPMM en prélève environ 25 millions de m3 par an aujourd'hui avec un besoin estimé à 46 millions de m3 par an d'ici 2030 (prévision GPMM). Ces eaux sont majoritairement rejetées après passage dans le process industriel et après traitement vers le milieu naturel. La préservation de la ressource en eau est un enjeu important à double titre en matière de disponibilité de la ressource et en matière de qualité. L'eau brute est prélevée depuis la station de pompage de Vigueirat, elle provient d'origines multiples (canal d'Arles à Fos, nappe de Crau). D'autres prélèvements sont prévus dans d'autres ressources, dont en Val de Durance. Des études complémentaires sur l'origine et le besoin en eau sont en cours.

FOCUS SUR LES IMPACTS EN MER

Des opérations de dragage sont nécessaires pour l'entretien des darses et chenaux maritimes voire des approfondissements localisés. Ces opérations nécessitent une autorisation environnementale préalable notamment pour la gestion des sédiments des casiers. Des casiers d'immersion ont été autorisés par arrêtés préfectoraux, avec contrôle préalable de la qualité des sédiments.
Si la capacité résiduelle des casiers était insuffisante pour répondre aux besoins futurs, de nouveaux casiers devraient être identifiés ou des alternatives envisagées. Une vision prospective est à conduire. Une analyse des impacts cumulés sur l'environnement, la courantologie et les usages marins est nécessaire.

Une fiche complémentaire sur la ressource en eau sera versée au débat

Maîtriser les risques naturels et technologiques des projets est un enjeu majeur pour le territoire et sa population.

RISQUES NATURELS

Les sites industriels sont contraints de répondre aux règles d'urbanisme qui prennent en compte les enjeux de risques naturels. Néanmoins, les effets cumulés de la présence de nombreux sites ne semblent pas avoir d'incidence sur la fréquence de catastrophe naturelle – autrement que pour le risque feu de végétation maîtrisé par la tenue des obligations légales de débroussaillement (OLD).

Submersion Marine

Tout nouveau projet doit être surélevé à la cote de 2,4 mètres NGF (Nivellement Général de la France.

Débroussaillement

Tous les sites Seveso sont tenus de respecter des OLD de 100m autour de l'emprise du site.

Foudre

Le risque foudre est également encadré par la réglementation.

RISQUES TECHNOLOGIQUES

La zone de Fos-Etang de Berre est marquée par de **nombreuses installations industrielles étant sources de risques technologiques.**

SITE SEVESO SEUIL HAUT

La zone compte plus de 50 sites relevant de la directive européenne Seveso 3 dit « site Seveso Seuil Haut », soulignant des risques accidentels forts. La présence de nombreuses installations à forts risques accidentels a conduit au développement d'outil de maîtrise de ces derniers.

Ces installations sont soumises à des inspections régulières destinées à vérifier leur conformité et demander le déploiement des Meilleures Techniques Disponibles (MTD) pour réduire le risque à la source.

PLAN DE PREVENTION DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Une dizaine de Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) ont été mis en place après une large consultation des parties prenantes et des riverains.

Ces plans délimitent un périmètre d'exposition aux risques afin de limiter l'urbanisation et la réalisation d'aménagements ou d'ouvrages, et prescrivent, pour l'urbanisation existante, des mesures de protection des populations contre les risques encourus

Pour les nouveaux projets, les pétitionnaires doivent **démontrer qu'ils maîtrisent les risques qu'ils engendrent** y compris dans les interactions avec les autres installations existantes.

Les services de l'État sont particulièrement attentifs lors de l'octroi des autorisations environnementales de ces projets industriels relevant de la réglementation ICPE (installation classée pour la protection de l'environnement) aux enjeux de risques industriels, en particulier aux effets dominos.

Les règles des PPRT étant strictes, des plateformes économiques ont été créées, comme la plateforme PIICTO, pour répondre aux enjeux réglementaires conjoints entre industriels.

Une fiche complémentaire sur les risques naturels et technologiques sera versée au débat

La préservation des réservoirs de biodiversité et le maintien des corridors écologiques sont cruciaux pour la préservation de la richesse écologique.

La planification doit permettre d'éviter la fragmentation des milieux naturels et consolider la Trame verte et bleue (réseaux terrestres et aquatiques).

Chaque industriel de la zone doit mettre en œuvre la séquence éviter réduire compenser dans laquelle la séquence éviter et réduire est essentielle. La compensation n'interviendra qu'en dernier recours avec des mesures visant à compenser / restaurer / renaturer et limiter d'autant les atteintes à la biodiversité sur la zone.

La loi relative à l'industrie verte permet d'organiser la mise en œuvre des compensations écologiques à une échelle territoriale cohérente. Le GPMM a été désigné comme opérateur de cette démarche de sites naturels de compensation restauration et renaturation (SNCRR)

La séquence Eviter – Réduire – Compenser (ERC) vise à minimiser les impacts environnementaux en identifiant les sites sensibles et en mettant en place des actions correctives (voir encadré plus bas relatif à l'ERC Crau).

Une fiche complémentaire sur la séquence ERC sera versée au débat

Le SCoT arrêté par le conseil métropolitain du 27 juin 2024 identifie les corridors écologiques et les zones de renaturation prioritaires.

La densification du bâti et la requalification des friches industrielles sont aussi des solutions pour limiter l'étalement urbain et favoriser la compensation écologique, financée par le Fonds Vert.

ÉTUDE DE TERRITORIALISATION DES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET PAYSAGERS DE LA PLAINE DE CRAU (dite ERC Crau)

- Initiée par la DREAL (2021)
- Périmètre : plaine de la Crau élargie
- Objectif : mieux concilier l'exigence de préservation de la biodiversité et des paysages avec la réalisation des projets nécessaires à l'aménagement de ce vaste territoire, au premier rang desquels les projets d'infrastructures routières.

L'étude propose un socle de connaissance et un niveau d'analyse à grande échelle permettant d'aboutir sur des orientations à privilégier pour une insertion des projets et des aménagements qui soit respectueuse de l'écologie et du paysage exceptionnel de la Crau.

Elle constitue en ce sens un outil d'accompagnement pour orienter l'application de la séquence ERC des projets, plans ou programmes dans un ensemble cohérent à l'échelle du territoire.

Les impacts sanitaires des projets et l'offre de soins du territoire doivent être pris en compte pour assurer la qualité de vie des habitants.

En raison de la croissance démographique liée à l'arrivée de nouveaux salariés sur la zone, **une attention particulière doit être accordée à l'adéquation de l'offre de soin sur le bassin. Quel constat pour l'instant ?**

- Les études de l'ARS mettent en avant un maillage territorial fort en offres de soins.
- De nouveaux projets vont venir conforter cette offre : la reconstruction de l'hôpital de Salon, la modernisation de l'hôpital de Martigues.

Concernant l'impact potentiel des projets sur l'état sanitaire de la population, trois initiatives principales sont prévues :

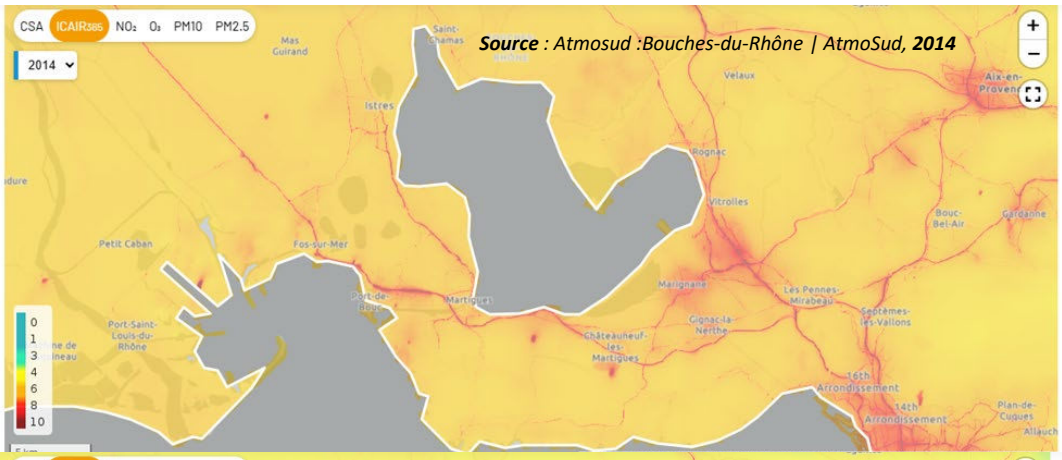
Développement de la surveillance épidémiologique nationale des bassins industriels, incluant Fos-sur-Mer, Berre l'Étang, Martigues Lavera, Gardanne et Marseille.

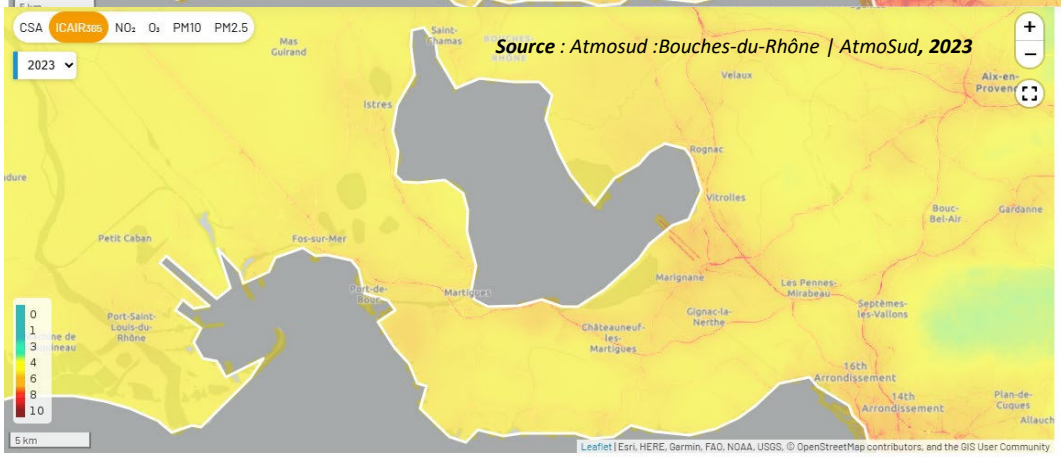
Déploiement en région du dispositif Sicapro, visant à croiser les données des registres des cancers avec celles des carrières professionnelles pour identifier les secteurs d'activité présentant des sur-risques de cancers.

Renforcement de la surveillance environnementale et des mesures de réduction des émissions industrielles à la source.

Une surveillance de la qualité de l'air ambiant est en place sur la zone de Fos Etang de Berre depuis les années 1970. Elle montre **une tendance à l'amélioration continue de la qualité de l'air** grâce aux évolutions techniques et aux efforts de réduction des émissions industrielles et des autres sources.

Évolution de l'exposition annuelle de la population aux polluants atmosphériques





Cartes présentant les résultats des mesures en 2014 et 2023 avec l'indicateur ICAIR365 qui prend en compte plusieurs polluants réglementés: https://www.atmosud.org/air-commune/Ville/06025/161521/lair-toute-lannee

Pour plus d'informations https://www.atmo-france.org/actualite/icair-un-nouvel-indicateur-pour-connaitre-la-qualite-de-lair

Plusieurs études complémentaires commandées par l'Etat viendront enrichir le débat public et permettront d'évaluer l'impact des projets et l'efficacité des mesures mises en place.

REALISATION	ETUDES EN COURS	DESCRIPTION BREVE DE L'ETUDE
Autorité environ-nementale	**Note de méthode et d'enjeux**	Cette note est publiée sur le site de l'Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable*, dans le but de **mettre en évidence les principaux enjeux identifiés sur le territoire et de disposer d'une méthode dédiée pour les traiter.** Cette méthode pourra bénéficier aux porteurs de projets individuels, aux services de l'État et plus largement aux pouvoirs publics. **https://www.igedd.developpement-durable.gouv.fr/autorite-environnementale-les-avis-deliberes-2025-a4113.html#H_Seance-du-27-mars-2025*
ETAT / DREAL	**Analyse des effets cumulés (AEC)**	Cette étude vise à évaluer l'**impact environnemental de l'ensemble des projets matures sur la zone Fos-Berre.** Son objectif est d'identifier, décrire et évaluer les effets notables de ces projets industriels et d'infrastructures sur l'environnement, en tenant compte des enjeux liés aux ressources naturelles, à la biodiversité, à la qualité de l'air et aux infrastructures.
RTE et ETAT	**Analyse des besoins électriques**	L'Etat et RTE travaillent ensemble pour projeter **un état des lieux année par année des besoins de raccordements électriques :** • à l'échelle de la zone couverte par le débat, en lien avec l'exercice de priorisation des raccordements achevé fin février 2025 par les services de l'Etat ; mais aussi • à l'échelle de la région, pour tenir compte du développement des *data centers*, et de toutes les activités susceptibles d'impacter les besoins en énergie électrique (branchement à quai des navires, électromobilité, etc.)
ETAT / DREETS et SYRIUS	**Etude socio-économique**	**Une étude plus approfondie des impacts socio-économiques** des trajectoires de décarbonation et de réindustrialisation de la zone sera prochainement versée au débat. **Cette étude explore 3 scénarios** : le scénario proposé au débat (décarbonation et réindustrialisation fortes), un scénario central dégradé (décarbonation et réindustrialisation modérées) et un scénario tendanciel (décarbonation subie, réindustrialisation limitée). **Elle permettra notamment de chiffrer les impacts de ces différents scénarios** selon quatre indicateurs-clés : les emplois (directs, indirects et induits), la valeur ajoutée, les retombées fiscales directes et la balance commerciale.
ETAT	**Tierce expertise THT**	**L'Etat a confié une tierce-expertise à Centrale Supélec pour analyser en termes de faisabilité technique, de coût et de calendrier, le projet de RTE tel qu'envisagé jusqu'à présent** et les projets alternatifs, notamment des lignes enterrées ou sous-marines.

Des fiches complémentaires sur ces différentes études seront versées au débat

5 Les alternatives à la transformation de la zone industrialo-portuaire

L'absence de réindustrialisation et de décarbonation dans la zone Fos-Berre pourrait avoir des conséquences socio-économiques majeures.

Dans le domaine de la sidérurgie : La fermeture de sites comme ArcelorMittal à Fos-sur-Mer ou l'ancien site d'Ascometal aujourd'hui Marcegaglia, menaceraient à eux seuls près de 3 000 emplois directs. Cette perte d'emplois directs aurait un effet domino sur l'écosystème local, avec des impacts sur les secteurs connexes tels que la métallurgie et la logistique. L'industrie sidérurgique générant en moyenne 3 emplois indirects pour chaque emploi direct, une telle perte d'emplois pourrait se chiffrer à 9 000 salariés.

Dans le domaine de l'aéronautique : Sans modernisation et transformation de l'activité, le risque de délocalisation est réel. Les entreprises pourraient choisir d'investir dans des pays où la main d'œuvre est plus abordable malgré des compétences techniques reconnues dans la zone.

Dans le domaine de la pétrochimie : Sans transition vers des procédés décarbonés, des acteurs comme LyondellBasell, Kem One, ou encore PetroIneos pourraient réduire fortement leur activité, exacerbant les pertes d'emplois et fragilisant davantage l'économie locale.

Pour le pays : Un départ des industriels induirait une perte de souveraineté sur des filières industrielles stratégiques, et une dépendance accrue aux importations.

Sur la démographie : Un départ massif de jeunes actifs qualifiés aura pour effet direct d'accentuer le déséquilibre démographique existant, fragilisant ainsi les services publics.

Une étude plus approfondie des impacts socio-économiques des trajectoires de décarbonation et de réindustrialisation de la zone sera prochainement versée au débat (voir le détail à la page précédente).

"La confiance de la puissance publique dans la capacité des industriels à se transformer n'exclut pas une vigilance accrue afin que ces changements, parfois fondamentaux, se fassent dans le respect de l'environnement, de la santé publique et plus largement de la qualité de vie des habitants de la zone. En première ligne face à cette transformation en cours dans votre bassin de vie, vos voix comptent plus que jamais. La recherche d'un équilibre entre transformation industrielle et respect des populations guide notre action. C'est dans cette volonté de construction de notre avenir collectif que s'inscrit le débat public relatif à l'avenir du golfe de Fos et de l'étang de Berre. "

Georges-François LECLERC
Préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur,
préfet de la zone de défense et de sécurité Sud, préfet des Bouches-du-Rhône, préfet de police des Bouches-du-Rhône

6 Prochaines étapes, infos et contacts

Retrouvez les informations concernant le débat :

Site internet du débat : https://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence/les-projets-7279

Retrouvez également des informations sur les sites suivants :

Commission Nationale du Débat Public : https://www.debatpublic.fr/debat-global-sur-le-territoire-de-fos-etang-de-berre-7054

Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur : https://www.prefectures-regions.gouv.fr/provence-alpes-cote-dazur

Région Provence-Alpes-Côte d'Azur : https://www.maregionsud.fr

Métropole Aix-Marseille-Provence : https://ampmetropole.fr

Crédits des photographies :

- Ville de Fos-sur-Mer
- Office du tourisme de Manosque
- Provence-Camargue tourisme
- Laboratoire territorial industrie Fos-Berre
- Feuille de route 2025-2030