



**PRÉFET
DES BOUCHES-
DU-RHÔNE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**PRÉFET
DES ALPES-
DE-HAUTE-
PROVENCE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



**PRÉFET
DU GARD**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Synthèse du dossier de saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) dans le cadre des dispositions de l'article 5 de la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte

Organisation d'un débat public global sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre et ses territoires connexes

Préambule

Le présent document est une synthèse du dossier de saisine adressé par l'État à la Commission nationale du débat public (CNDP), conformément aux dispositions de l'article 5 de la loi n° 2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte et l'article L. 121-8 du code de l'environnement.

Cette saisine porte 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 du code de l'environnement. Une liste complémentaire de projets industriels ou d'infrastructures, contribuant à la vocation commune du Golfe de Fos et Etang de Berre et positionnés sur des territoires connexes, est également prise en compte dans cette saisine. Cette liste complémentaire de projets sera versée au débat afin de donner au public une vision d'ensemble, sans que le débat global n'induise de conséquences juridiques pour ces autres projets non soumis à l'article L.121.8 ou ayant déjà fait l'objet d'une concertation publique en cours ou terminée.

Les principaux maîtres d'ouvrage des projets sont les suivants : ArcelorMittal Méditerranée, Marcegaglia, NaTran (anciennement GRTgaz), ENGIE, Géométhane, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM). RTE est également co-maître d'ouvrage pour les projets d'ArcelorMittal Méditerranée et d'ENGIE pour ce qui concerne les raccordements au réseau électrique que ces projets nécessitent.

Lors de la séance plénière du 11 décembre 2024, la Commission nationale du débat public a statué positivement sur l'opportunité d'organiser un débat public pour les projets de réindustrialisation dans la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'Étang de Berre et ses territoires connexes au regard des impacts majeurs sur l'environnement et des très forts enjeux tant d'aménagements du territoire que socio-économiques.¹

¹. Décision n° 2024 / 180 / 1 du 11 décembre 2024 relative au débat global sur le territoire de Fos-Etang de Berre et ses territoires connexes

1. LE CONTEXTE DE LA SAISINE ET CADRAGE DU DÉBAT PUBLIC

A. Pourquoi un débat public ?

Le préfet des Bouches-du-Rhône a saisi en 2023 la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) pour examiner les conditions d'organisation d'un débat global ouvert au public sur les projets de réindustrialisation et liés à la décarbonation dans le prolongement du « Laboratoire territorial industrie Fos Berre »². La mission désignée par la CNDP avait rendu son rapport en février 2024, listant un certain nombre de recommandations.

Depuis cette demande initiale, la loi relative à l'industrie verte a été adoptée le 23 octobre 2023 et son article 5 ouvre la possibilité d'un débat global portant sur plusieurs projets et sur un territoire délimité et homogène. Plusieurs industriels ont déjà saisi la CNDP pour organiser des concertations préalables individuelles concernant des projets d'envergure (Carbon, GravitHy, H2V, Hyvence, etc.). Par ailleurs, le projet de création de la ligne 400kV entre les postes électriques de Feuillane, situé sur la commune de Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône), et celui de Jonquières-Saint-Vincent (dans le Gard), a fait l'objet d'une concertation dite « Fontaine » du 16 novembre 2023 au 27 septembre 2024, ainsi que d'une concertation préalable du public du 12 février au 7 avril 2024, sous l'égide du préfet des Bouches-Du-Rhône, en lien avec le Préfet du Gard.

Lors de ces différentes concertations, le public s'est souvent interrogé sur les « impacts cumulés » de ces différents projets sur le territoire, en particulier dans le domaine des mobilités, du cadre de vie et de l'environnement. De nombreux élus et associations ont demandé de prendre le temps d'une concertation publique plus large permettant d'avoir une vue d'ensemble des projets en cours et des impacts induits sur le territoire. Les représentants du monde économique ont pour leur part saisi les autorités publiques quant à l'importance de présenter au public une vision globale d'une transition dont les enjeux sont majeurs sur l'activité et l'emploi.

Le préfet a entendu ces demandes et a saisi la CNDP pour l'organisation d'un débat public à l'échelle de la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre et ses territoires connexes. Ce débat a vocation à apporter au public une information complète et une vision d'ensemble sur l'évolution de la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre et les impacts attendus sur les territoires environnants. Le préfet des Bouches-du-Rhône a saisi la CNDP avec les préfets des Alpes-de-Haute-Provence et du Gard, car des projets directement liés à la décarbonation de la zone du Golfe de Fos et Etang de Berre touchent ces deux départements (voir projets et carte ci-dessous).

Par ailleurs, conformément aux annonces faites par le préfet des Bouches-du-Rhône lors de la réunion de clôture de la concertation dite « Fontaine » concernant le projet de création d'une infrastructure énergétique, le débat comprendra la présentation des résultats de l'analyse des besoins en électricité de la zone et le calendrier associé à ces besoins, ainsi que les résultats de la tierce expertise sur différents scénarios de raccordement de la ligne 400kV. Il est également attendu que le débat public global prenne en considération les attentes du public au regard de la richesse environnementale et agricole du Pays d'Arles et de l'Est-Gard sur ce projet particulier.

2. Une description du « Laboratoire territorial industrie Fos Berre » est incluse dans la section 7 de la présente synthèse.

B. Qui porte ce débat public ?

L'État porte seul la saisine de la CNDP. Plus précisément, les représentants de l'État dans les départements des Bouches-du-Rhône, des Alpes-de-Haute-Provence et dans le Gard sont les personnes publiques porteuses de la saisine en raison de la localisation des projets.

Les autres personnes publiques, parties prenantes appelées à intervenir dans le débat public global, sont les suivantes :

- la métropole Aix-Marseille-Provence et le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui portent conjointement avec l'État la [« feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos et Etang de Berre »](#) ; et
- les autres collectivités concernées par les projets du débat seront également appelées à participer au débat ; et
- le Grand Port Maritime de Marseille-Fos (GPMM), qui accueille sur son domaine l'essentiel des projets de décarbonation et de réindustrialisation et qui est lui-même maître d'ouvrage du projet Fos3XL.

L'ensemble des industriels porteurs des projets détaillés dans la zone Golfe de Fos et Etang de Berre, seront également parties prenantes du débat public. Les industriels de la liste principale (partie 4) seront plus impliqués que les autres.

2. LE CONTEXTE HISTORIQUE ET LES OBJECTIFS DE DÉCARBONATION ET RÉINDUSTRIALISATION POUR LE TERRITOIRE

Présentation du territoire concerné par le débat public global

A. Bref historique du développement industriel du territoire

La zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre riche d'une histoire industrielle qui remonte au XIXe siècle, fait aujourd'hui face au défi majeur de conjuguer décarbonation et réindustrialisation. Avec des infrastructures portuaires de premier plan et une concentration d'industries clés comme la pétrochimie, la métallurgie et l'aéronautique, elle joue un rôle stratégique dans l'économie nationale et européenne. Cependant, les objectifs de transition énergétique et la mutation des marchés globaux imposent une transformation en profondeur de ces filières pour maintenir cette vocation industrielle tout en respectant les impératifs environnementaux.

B. Industries existantes : une mobilisation pour la décarbonation

Les grandes industries de la zone sont déjà engagées dans un mouvement ambitieux de transition. ArcelorMittal Méditerranée modernise ses infrastructures avec un four électrique innovant, tandis que Marcegaglia investit pour diversifier et améliorer la production sidérurgique. Les industriels de la pétrochimie, comme TotalEnergies, Petroineos, Kem One, LyondellBasell, Air Liquide, etc. travaillent également à réduire leurs émissions grâce à des optimisations et de l'électrification de procédés, mais également des technologies innovantes, comme le captage, utilisation et stockage du carbone (CCUS).

En tout, plus de 4 milliards d'euros seraient dédiés à la décarbonation des industries existantes sur le territoire, avec des impacts prévus de réduction de 5,8 millions de tonnes de CO₂ d'ici 2030. Ces efforts s'intègrent dans le programme d'études « SYRIUS », soutenu par le plan France 2030, qui vise à coordonner les investissements, optimiser les infrastructures partagées et développer des écosystèmes industriels circulaires.

Ces efforts sont cohérents avec la stratégie globale de division par deux des émissions industrielles au cours de la prochaine décennie, en cohérence avec la loi relative à l'énergie et au climat du 8 novembre 2019 et la législation communautaire du paquet « Fit for 55 » négocié par la France lors de sa présidence de l'Union européenne. Ils ont été retranscrits dans la feuille de route décarbonation de l'industrie du plan de transformation régional validé lors de la « COP » régionale du 11 décembre 2024.

B. Des investissements d'ampleur mondiale dans l'industrie verte

Le mouvement d'investissement dans l'industrie verte sur le territoire est bien enclenché, avec des projets d'une ampleur mondiale qui renforcent le dynamisme économique local et démontrent la transition en cours. Carbon Solar pourrait implanter la première gigafactory photovoltaïque d'Europe, un investissement de 1,7 milliard d'euros, dont la construction devrait débuter en 2025. GravitHy, spécialisée dans la production de fer réduit à l'hydrogène bas-carbone, prévoit une mise en service en 2029, avec un investissement total de 2,2 milliards d'euros.

Un véritable écosystème de l'hydrogène est en train d'émerger. Plusieurs projets d'électrolyseurs se développent dans la zone du Golfe de Fos et Etang de Berre et seraient connectés via un réseau d'hydrogène. NaTran porte le projet HYNframed, un projet d'infrastructure de transport d'hydrogène bas-carbone par canalisation sur la zone industrielle et portuaire de Fos Marseille reliée à Manosque pour le stockage, à la vallée du Rhône et à terme à l'Espagne.

Le GPMM joue un rôle central dans cette dynamique en apportant un foncier particulièrement attractif, et en favorisant le développement des infrastructures essentielles. Par ailleurs, le Port est impliqué dans des initiatives pour l'éolien offshore flottant, visant à exploiter le potentiel énergétique de la Méditerranée. L'ensemble de ces projets s'appuie sur les atouts uniques du territoire : des infrastructures portuaires de qualité, un foncier dédié à l'industrie, et une proximité avec des industries complémentaires pour maximiser les synergies.

Au total (décarbonation et réindustrialisation), ces investissements, qui pourraient atteindre jusqu'à 20 milliards d'euros selon les industriels, positionnent le territoire comme un modèle de réindustrialisation verte, en intégrant les impératifs environnementaux et en renforçant son attractivité économique.

C. Concertations en cours et implication des porteurs de projets

Les porteurs de projets ont eu largement recours à des concertations préalables pour associer le public et les acteurs locaux. Les concertations menées par Carbon, Elengy, GravitHy, H2V, et DEOS (GPMM), conduites sous l'égide de la CNDP, illustrent cette volonté de dialogue. Sous l'égide de la CNDP, Elengy a par exemple conduit une concertation aujourd'hui terminée pour un projet de terminal d'importation d'ammoniac à bas carbone et la CNDP organisera un débat pour le projet Rhône CO2 pour la capture et le transport de CO2 de la cimenterie de Vercieu jusqu'à Fos. De plus, des projets d'infrastructures structurants comme la liaison routière Fos-Salon sont également soumis à des concertations publiques en cours. Ces démarches témoignent d'un engagement fort pour intégrer les projets dans leur environnement économique, social et environnemental tout en répondant aux attentes d'information et de dialogue des habitants et des parties prenantes.

3. DÉFINITION DU TERRITOIRE : ZONE D'IMPLANTATION DES PROJETS

A. Définition du territoire : la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre, une zone industrielle délimitée, homogène et stratégique

Le débat public porte sur la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre, un territoire défini comme homogène par sa vocation historique et sa concentration de projets structurants en matière de décarbonation et de réindustrialisation verte. Cette zone regroupe les bassins Ouest du Grand port maritime de Marseille (Fos, Port-de-Bouc, Martigues, Port-Saint-Louis-du-Rhône) ainsi que des communes environnantes telles que Berre, Rognac, Châteauneuf-les-Martigues, Vitrolles et Maignane.

Cette homogénéité repose sur des activités industrielles interconnectées, englobant des filières traditionnelles comme la pétrochimie et la sidérurgie, mais également des industries émergentes dédiées aux énergies renouvelables, à l'hydrogène et au captage de CO₂.

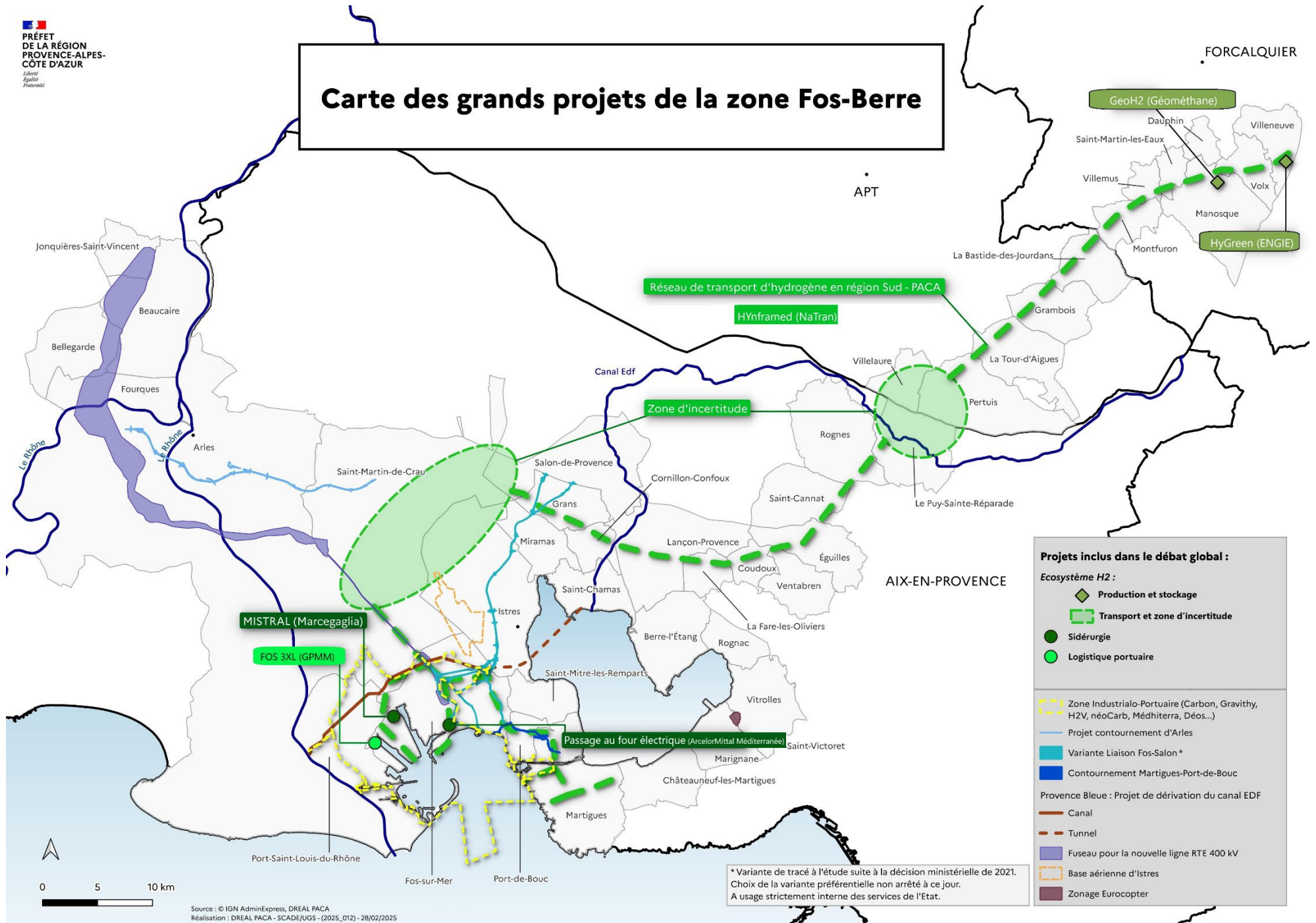
Le périmètre proposé inclut également des projets d'infrastructures énergétiques ayant des ramifications au-delà de la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre, notamment autour de Manosque (stockage d'hydrogène) et dans le Gard (projet RTE de ligne électrique Jonquières-Saint-Vincent et Fos-sur-Mer). Ces territoires « connexes », bien que localisés en dehors du cœur de la zone industrielle, sont des extensions géographiques essentielles pour assurer la cohérence et la résilience des écosystèmes industriels régionaux.

B. Cartographie des projets sur le territoire

La carte ci-dessous illustre l'implantation des projets majeurs de décarbonation et de réindustrialisation au sein de cette zone stratégique. Elle met en évidence les projets principaux, notamment ceux d'ArcelorMittal Méditerranée, Marcegaglia, ENGIE, GEOMETHANE, ainsi que les infrastructures énergétiques telles qu'une nouvelle ligne électrique et la conduite d'hydrogène HYNframed. Ces infrastructures énergétiques sont essentielles pour répondre aux besoins croissants en énergie bas carbone, décarboner les procédés industriels et garantir la stabilité du réseau régional.

En complément, la carte intègre des zones de projets stratégiques telles que l'orientation d'aménagement de la zone industrialo-portuaire (OAZIP) du GPMM, les sites aéronautiques, et les surfaces de Projets d'envergure nationale et européenne (PENE) exclues du décompte régional des espaces artificialisés au titre de la loi Zéro artificialisation nette (ZAN). Ces projets stratégiques permettent de préserver un équilibre entre développement industriel et respect des engagements environnementaux. Ces différentes zones et infrastructures seront explicitées au cours du débat public afin de garantir une information complète et transparente pour les participants.

Carte des grands projets de la zone Fos-Berre



Projets inclus dans le débat global :

Ecosystème H2 :

- ◆ Production et stockage
- ▭ Transport et zone d'incertitude
- Sidérurgie
- Logistique portuaire

- ▭ Zone Industriale-Portuaire (Carbon, Gravithy, H2V, néoCarb, Médhiterra, Déos...)
- Projet contournement d'Arles
- Variante Liaison Fos-Salon *
- Contournement Martigues-Port-de-Bouc

Provence Bleue : Projet de dérivation du canal EDF

- Canal
- Tunnel
- ▭ Fuseau pour la nouvelle ligne RTE 400 kV
- ▭ Base aérienne d'Istres
- ▭ Zonage Eurocopter

* Variante de tracé à l'étude suite à la décision ministérielle de 2021. Choix de la variante préférentielle non arrêté à ce jour. A usage strictement interne des services de l'Etat.



C. Une interconnexion renforcée entre projets et territoires

Les projets retenus dans ce périmètre se distinguent par leur transversalité et leurs interactions. Par exemple, le projet de stockage d'hydrogène à Manosque devrait jouer un rôle clé dans la résilience énergétique de la zone, en permettant un approvisionnement flexible en hydrogène pour les industries locales et européennes. Cette infrastructure apporterait de la souplesse de fonctionnement à des projets comme la production de fer réduit de GravitHy ou les biocarburants de Total La Mède.

De manière similaire, les projets de nouvelles infrastructures énergétiques répondent à l'urgence d'augmenter les capacités du réseau électrique dans une région historiquement importatrice nette d'électricité. Ces projets sont nécessaires à l'électrification massive des procédés industriels tout en renforçant la stabilité du réseau pour accompagner des projets énergivores tels que la gigafactory Carbon Solar ou les électrolyseurs d'hydrogène, et plus généralement l'électrification des usages du quotidien dans la région (mobilité, chauffage, etc.).

Ces interdépendances renforcent l'intérêt de concentrer ces projets dans une zone géographique précise, autour du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre. Les synergies entre les filières (énergie, hydrogène, CO₂) et les infrastructures (transport multimodal, stockage, réseaux électriques) devraient permettre de maximiser l'efficacité des investissements et minimiser les impacts environnementaux grâce à une approche coordonnée et systémique.

D. Le débat public permettra d'explorer l'approche intégrée des projets et leurs interactions avec le territoire

Le périmètre du débat public, qui correspond à cette zone homogène et interconnectée, reflète une ambition partagée par l'État, les collectivités locales et les industriels : faire de la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre un modèle européen de transition industrielle durable. La « feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos et Etang de Berre », élaborée par les pouvoirs publics et les acteurs locaux, définit les conditions de cette transformation et met en avant les enjeux économiques, sociétaux et environnementaux associés.

Le débat public sera l'occasion d'explorer ces dynamiques, en présentant les interactions entre les projets et leurs impacts sur le territoire (Cf. partie 6 de cette synthèse).

4. PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX PROJETS DE DÉCARBONATION ET RÉINDUSTRIALISATION FAISANT L'OBJET DU DÉBAT PUBLIC GLOBAL

Les principaux projets soumis au débat territorial sont décrits ci-dessous. Les descriptions des projets, leurs impacts sur le territoire et les interactions entre eux feront l'objet d'une analyse détaillée dans le dossier final des maîtres d'ouvrages et dans les différentes études versées au débat public.

Les principaux projets sont présentés ci-dessous en trois grandes filières industrielles : la sidérurgie, l'hydrogène renouvelable et bas carbone, et la logistique portuaire et industrielle.

A. La sidérurgie : ArcelorMittal Méditerranée et Marcegaglia

ArcelorMittal Méditerranée : Passage au four électrique : réduction de la filière fonte et augmentation de la part d'acier recyclé

Le projet est porté par ArcelorMittal Méditerranée, une filiale du leader mondial de la sidérurgie, ArcelorMittal. Sur son site de Fos-sur-Mer, actif depuis 1974, l'entreprise produit des aciers plats laminés à chaud destinés principalement aux marchés méditerranéens. Ce projet s'inscrit dans les engagements d'ArcelorMittal de réduire de 35 % ses émissions de CO₂ en Europe d'ici 2030 et d'atteindre la neutralité carbone en 2050.

Le projet de décarbonation du site repose sur **l'installation d'un four électrique (EAF)**, qui remplacerait un haut-fourneau pour produire de l'acier à partir de ferrailles recyclées et de fer réduit. Alimenté par une puissance de 250 MW, ce four permettrait une réduction totale de 35 % des émissions du site d'ici 2030. Ce projet nécessite la création d'un raccordement au réseau public de transport, sous maîtrise d'ouvrage RTE.

En termes d'impacts, le projet permettrait une baisse significative des émissions de gaz à effet de serre et une amélioration de la qualité de l'air, sans empiétement sur des espaces naturels. Il pérenniserait également 4 000 emplois directs et accompagnerait la transition des compétences vers des technologies bas carbone.

Le projet, d'un coût total de 825 millions d'euros, devrait bénéficier d'aides publiques.

Transformation et extension de l'usine Marcegaglia

Le projet est porté par Marcegaglia, un groupe industriel italien spécialisé dans la transformation de l'acier, qui a acquis en 2024 le site sidérurgique d'Ascométal à Fos-sur-Mer. Ce projet représenterait un investissement de plus de 600 millions d'euros et viserait à moderniser et diversifier la production du site.

L'objectif principal serait de convertir le site, actuellement spécialisé dans les aciers longs, pour produire des aciers plats laminés à chaud (bobines), avec une capacité de production de 1,6 millions de tonnes par an. Ce changement reposerait sur plusieurs infrastructures clés : **modernisation du four électrique, installation d'une coulée continue de brames et d'un laminoir à chaud**. Ces innovations réduiraient la dépendance à l'acier primaire et les émissions de CO₂ de 1,85 à 2,22 millions de tonnes par an.

Le projet aurait des impacts significatifs sur l'emploi et l'économie locale. Il garantirait le maintien des 323 emplois actuels et créerait entre 75 et 80 nouveaux postes d'ici 2028, portant le total à

environ 400 emplois directs. Les impacts environnementaux seraient maîtrisés, avec une réduction des émissions et une absence de consommation d'espaces naturels.

Le chantier débuterait en 2025, avec une mise en service des installations en fin d'année 2026. La pleine capacité opérationnelle serait atteinte en 2027. Ce projet, entièrement financé par des fonds privés, renforcerait la compétitivité du site et sa contribution à la transition écologique.

B. L'hydrogène bas-carbone : NaTran, ENGIE, Géométhane

Projet de réseau de transport d'hydrogène par canalisation en Région Sud- Provence-Alpes-Côte-d'Azur porté par NaTran

Le projet porté par NaTran (anciennement GRTgaz), leader européen du transport de gaz, vise à créer un **réseau de 180 km de canalisations enterrées pour transporter de l'hydrogène bas carbone entre Fos-sur-Mer et Manosque**. Cette infrastructure stratégique permettrait la connexion entre la production et la consommation d'hydrogène bas carbone et les sites de stockage de la région, tout en s'intégrant dans le corridor européen H2med.

La construction se ferait en deux étapes. La première, prévue pour 2029, concernerait la desserte du golfe de Fos-sur-Mer, reliant des communes comme Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos et Martigues. La deuxième étape, prévue entre 2030 et 2031, prolongerait le réseau jusqu'à Manosque, en interconnexion avec les projets HYGREEN (production d'hydrogène) et GeoH2 (stockage en cavités salines).

Les impacts environnementaux seraient limités grâce à l'enfouissement des canalisations et à des tracés alignés sur les infrastructures existantes. Sur le plan socio-économique, les bénéfices économiques locaux se manifesteraient essentiellement durant la phase de réalisation des travaux. Une fois en service, l'infrastructure soutiendrait les industries locales consommatrices d'hydrogène sans impact direct sur l'emploi.

Le projet serait estimé entre 300 et 400 millions d'euros, financé par des fonds propres et des mécanismes de soutien public. Le calendrier prévoirait les demandes d'autorisations en 2027, et une mise en service progressive à partir de 2029.

HYGREEN : Projet de production d'hydrogène bas carbone

Le projet HYGREEN, porté par ENGIE, vise à produire de l'hydrogène renouvelable et bas carbone grâce à un ensemble de modules d'électrolyse **d'une capacité totale de 250 MW**, situé sur le site de Villeneuve. ENGIE, acteur majeur de l'énergie en France et à l'international, s'inscrit avec ce projet dans une démarche de transition énergétique ambitieuse, contribuant à décarboner les activités industrielles de la zone du Golfe de Fos et Etang de Berre.

L'objectif principal du projet est de fournir un vecteur énergétique ou une matière de base décarbonée aux industries locales. La production initiale sera principalement dédiée à la zone du Golfe de Fos et Etang de Berre, avec un potentiel d'extension vers d'autres territoires grâce au corridor européen H2med.

Ce projet nécessite la création d'un raccordement au réseau public de transport, sous maîtrise d'ouvrage RTE.

Le projet respectera les principes de sobriété foncière dans le cadre de la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC). Implanté sur une ancienne carrière, son impact environnemental serait donc limité, et des diverses études sont prévues pour optimiser son implantation et réduire au maximum les impacts sur la faune, la flore, et plus largement l'environnement voisin.

Sur le plan environnemental, le projet introduit une production d'hydrogène bas carbone qui permettrait de réduire les émissions liées aux processus industriels de la région. Sur le plan économique, le chantier et l'exploitation généreraient des retombées économiques importantes grâce à la création d'emplois et au renforcement de la compétitivité des industries locales.

Le calendrier prévoit une décision finale d'investissement à mi-2028 et un début de production en 2031. Ce projet, estimé à plus de 500 millions d'euros, est inscrit sur la liste des Projets d'Intérêt Commun (PCI) de l'Union européenne, ouvrant la voie à un cofinancement par le biais d'appels à projets européens.

GeoH2 : Stockage d'hydrogène en cavités salines

Le projet GeoH2 est porté par Géométhane, spécialisée dans le stockage souterrain de gaz. Situé à Manosque, le projet vise à convertir des cavités salines existantes pour stocker de l'hydrogène, offrant ainsi une capacité initiale de 6 000 tonnes, extensible selon les besoins futurs.

Ce projet répond à des enjeux stratégiques pour la région et pour l'Europe. Il permettrait d'assurer la sécurité d'approvisionnement en hydrogène bas carbone, d'optimiser la production en fonction de la disponibilité et des prix de l'électricité, et de répondre aux objectifs européens de transition énergétique. GeoH2 est une brique importante de l'écosystème hydrogène en développement.

Les infrastructures de surface seraient adaptées pour garantir une qualité optimale de l'hydrogène stocké, avec des systèmes de déshumidification et de captage des impuretés. La capacité pourrait être augmentée progressivement par le lessivage des cavités existantes ou la création de nouvelles cavités. En parallèle, le démonstrateur FRHYGE, lauréat du Clean Hydrogen Partnership³ en 2023, permettrait de consolider les technologies nécessaires à cette conversion.

Les impacts environnementaux seraient limités grâce à l'utilisation de cavités déjà existantes et l'implantation des installations de surface sur le site industriel existant. Le projet est néanmoins soumis à des études d'impact et de danger nécessaires pour déposer les demandes d'autorisation environnementale. Sur le plan socio-économique, il contribuerait à réduire les coûts de l'hydrogène pour les producteurs locaux et générerait des retombées positives pendant la phase de construction et d'exploitation.

Le calendrier prévoirait une mise en service en 2030 et un coût d'investissement de l'ordre de 400 millions d'euros. Le projet bénéficie du label PIC (Projet d'Intérêt Commun), permettant d'accéder à des financements européens pour les études et les infrastructures.

3 . Le partenariat pour l'hydrogène propre est un partenariat public-privé qui soutient les activités de recherche et d'innovation dans les technologies de l'hydrogène en Europe. L'entreprise commune Clean Hydrogen succède à l'entreprise commune FCH 2 et a été créée en novembre 2021.

C. La logistique portuaire et industrielle : GPMM

Le projet Fos 3 XL, porté par le GPMM, vise à **augmenter les capacités de traitement des conteneurs pour répondre à la croissance de la demande (+2,5 % par an) et aux besoins des projets industriels de la région**. Ce projet stratégique, inscrit dans l’Orientation d’Aménagement de la Zone Industriolo-Portuaire (OAZIP), s’aligne également sur les objectifs de report modal vers le transport fluvial et ferroviaire.

L’extension consisterait à allonger le quai de 450 mètres au nord du terminal Fos 2XL existant, permettant l’accueil simultané de deux navires de 400 mètres et d’un poste à quai pour un navire RORO ou une barge fluviale. En complément, 18,5 hectares de terre-pleins seraient aménagés pour le stockage de voitures avant d’être progressivement reconvertis pour les conteneurs à l’horizon 2046.

Les impacts prévus incluent une augmentation des capacités de traitement des terminaux de 1,3 million à 3 millions d’EVP (équivalent vingt pieds) d’ici 2046, avec un triplement des volumes fluviaux d’ici 2040. Sur le plan environnemental, bien que le projet implique une artificialisation de 18,5 hectares, il respecterait les objectifs régionaux grâce à son intégration dans le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN) et l’OAZIP. La gestion des flux logistiques serait optimisée pour limiter l’impact des acheminements routiers.

Le coût du projet, estimé entre 210 et 230 millions d’euros, reposerait sur un financement mixte comprenant des subventions publiques (30 %, soit environ 65 millions d’euros), des recettes domaniales et des droits de port. Le calendrier prévoirait un début des travaux en 2028, avec une mise en service opérationnelle en 2031.

5. BRÈVE DESCRIPTION DES AUTRES PROJETS DU TERRITOIRE SUSCEPTIBLES D'ÊTRE PRÉSENTÉS LORS DU DÉBAT PUBLIC

A. Aéronautique

La modernisation du site de production Marignane-Vitrolles est portée par **Airbus Helicopters**, premier fabricant d'hélicoptères civils au monde et un des plus grands fabricants d'hélicoptères militaires. Cette modernisation a pour objet d'assurer la compétitivité du site et de préserver le bassin industriel d'emplois. En parallèle, le site aéronautique d'Istres connaît une forte croissance, en lien avec les activités militaires, et le développement d'innovation technologiques comme le projet **STRATOBUS**.

B. Sidérurgie et métallurgie

Le projet **GRAVITHY**, avec un investissement de 2,2 milliards d'euros, représente une innovation majeure dans la décarbonation de la sidérurgie. Il prévoit la production de fer réduit et d'acier décarboné grâce à des procédés électrolytiques innovants (via la production d'hydrogène), renforçant la compétitivité et la durabilité de la filière. Ce projet a fait l'objet d'une concertation publique sous l'égide de la CNDP en 2024 et se trouve désormais en concertation continue.

C. Énergies renouvelables

CARBON, avec un investissement de 1,6 milliard d'euros, prévoit la construction d'une giga-usine de panneaux photovoltaïques, contribuant à l'indépendance énergétique et à la transition écologique. En Méditerranée, les deux premiers projets de parcs commerciaux d'éoliennes flottantes (Projet AO6) ont été attribués pour 2x250MW. Le projet **DEOS** ambitionne de créer un site dédié à la production et au stockage des flotteurs pour ces parcs commerciaux et les suivants.

Le projet « **Provence Bleu** » propose de mieux valoriser l'eau du canal usinier de la Durance, en augmentant le volume d'hydroélectricité et en offrant un potentiel d'eau brute très important. Il consiste à créer un stockage et un canal en aval de la chute de Saint-Chamas dans l'Etang de Berre.

D. Production et importation d'hydrogène

Plusieurs projets structurent la filière hydrogène en région. **MASSHYLIA**, porté par TotalEnergies et ENGIE, vise à produire de l'hydrogène vert pour alimenter la bioraffinerie de La Mède, tandis que **H2V** et **NEOCARB**, avec des investissements d'environ 1,5 milliard d'euros, ciblent la production d'hydrogène pour des carburants durables, notamment les Carburants Durables d'Aviation (SAF) et l'e-méthanol.

Air Liquide France Industrie développe sur son site de Fos-sur-Mer le projet **ELYFOS** qui vise également à produire de l'hydrogène renouvelable et bas-carbone par électrolyse de l'eau pour décarboner l'activité industrielle du bassin de Fos ainsi que de nouveaux usages, tels que la mobilité.

MEDHYTERRA propose un terminal d'importation d'ammoniac bas carbone susceptible d'être transformé en hydrogène. Ces initiatives renforcent l'ambition de la région de devenir un pôle d'excellence pour l'hydrogène bas carbone.

E. Captage, transport et stockage de CO₂

Le projet **RHÔNE CO₂**, estimé entre 1 et 1,5 milliard d'euros, se concentre sur le captage du CO₂ émis par la cimenterie Vicat dans l'Isère et son transport vers Fos-sur-Mer pour un usage local ou une exportation vers des réserves notamment sous-marines en Méditerranée. Cette initiative illustre l'intégration du captage et du transport de CO₂ dans les stratégies régionales de décarbonation.

F. Infrastructures énergétiques

Le projet d'infrastructure électrique porté par RTE entre Fos-sur-Mer (13) et Jonquières-Saint-Vincent (30), qui fait l'objet d'une tierce expertise sur les possibilités d'enfouissement sur tout ou partie du linéaire, vise à permettre l'approvisionnement énergétique de la région pour rendre possibles la décarbonation des sites existants et les nouveaux projets industriels, notamment autour de la production d'hydrogène et de l'électrification des processus industriels décarbonés.

G. Infrastructures de transport

Le contournement Martigues et Port de Bouc a été planifié à court terme dans l'optique d'améliorer la liaison entre Fos et Marseille. Le projet permettra aussi de requalifier la route nationale actuelle, en faveur des mobilités douces, d'un BHNS métropolitain et de densifier la production de logements à proximité des grandes unités industrielles de la ZIP autour de ce nouvel axe urbain. En complément, **la liaison Fos-Salon**, avec un budget compris entre 500 millions et 1 milliard d'euros, vise à moderniser les connexions routières, répondant à l'essor des activités industrielles et portuaires.

H. Infrastructure portuaire

L'extension de Distriport pour un investissement de plus de 50 millions d'euros, permettrait l'aménagement d'une zone logistique d'environ 75 ha utiles dédiés à l'accueil d'entrepôts logistique et 5 ha pour une cour ferroviaire. Cela permettrait de poursuivre la stratégie de fixation des trafics, d'une part en accompagnant la croissance des clients existants, d'autre part en captant des trafics qui passent par d'autres ports mais adressent le marché local du GPMM dans leurs chaînes d'approvisionnement, Par ailleurs, cela permettrait également de concentrer les flux sur une zone identifiée à proximité immédiate des terminaux à conteneurs de Fos et de la zone de services portuaires.

6. LES IMPACTS DES PROJETS POUR LE TERRITOIRE

A. Impacts en termes d'emplois, de compétences et de formation

La transition industrielle et la vague de réindustrialisation en cours dans la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre entraîneraient un besoin massif de recrutements et de nouvelles compétences. Les industriels estiment à près de 10 000 le nombre d'emplois industriels directs nécessaires dans les cinq prochaines années. Les compétences les plus demandées concernent la maintenance, les techniciens de production et les mécaniciens, mais les métiers liés à la décarbonation et à l'hydrogène émergent comme des priorités.

Le dispositif de formation, bien que dense (pôle UIMM, AFPA Istres, lycées professionnels), doit être renforcé pour répondre à ces besoins croissants. Des initiatives comme l'académie du solaire, les formations dédiées à l'hydrogène (John Cockerill), ou le dispositif de formation EcoCampus de Sainte-Tulle, viennent enrichir l'offre, mais leur déploiement doit être accéléré. Pour piloter cette transition et estimer les besoins fins des industriels, un outil de Gestion Prévisionnelle des Emplois et Compétences (GPEC) est en cours de développement avec le soutien de l'État et de la Région.

En parallèle, des campagnes de valorisation des métiers industriels visent à attirer des publics sous-représentés, tels que les femmes (13 % des demandeurs d'emploi dans ces métiers), les jeunes de moins de 26 ans et les seniors de plus de 50 ans. L'objectif est de rendre l'industrie plus attractive et de garantir un vivier de compétences suffisant pour accompagner cette transformation.

Les impacts sur l'emploi des différents scénarios de décarbonation et de réindustrialisation seront autant que possible approfondis par une étude dédiée. Les résultats seront présentés lors du débat.

B. Impacts sur le logement et le cadre de vie des nouveaux travailleurs

L'accroissement de l'emploi industriel implique un défi majeur en termes de logement. À horizon 2030, environ 5 600 nouveaux logements seraient nécessaires pour accueillir une main-d'œuvre dont une part importante pourrait provenir de l'extérieur du territoire.

Les capacités actuelles de programmation résidentielle, prévues dans le cadre des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) et du Programme Local de l'Habitat métropolitain, semblent en mesure de couvrir ces besoins tout en respectant les objectifs de zéro artificialisation nette (ZAN). Toutefois, ces projections nécessitent une forte mobilisation des fonciers disponibles. L'élaboration des Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) avant 2028 sera cruciale pour éviter des tensions sur les marchés fonciers et immobiliers.

Les nouveaux logements devront être situés de manière stratégique, à proximité des gares, lignes de transport en commun performantes ou zones déjà urbanisées, afin d'assurer une cohérence entre urbanisme et mobilité et de limiter l'impact environnemental de ces aménagements.

C. Impacts sur la mobilité et la circulation des flux logistiques

Le développement industriel en cours dans la région entraînerait une augmentation notable des flux de personnes et de marchandises. Cette croissance modifierait les schémas de circulation, générant des pics de trafic en dehors des heures habituelles en raison des emplois postés propres au secteur industriel.

Les enjeux de sécurité liés au transport de matières dangereuses et à la congestion des axes routiers sont particulièrement importants, notamment dans les zones urbaines densément peuplées. La « feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos et Etang de Berre », co-signée par l'État, la Métropole Aix-Marseille-Provence et le Conseil Régional Provence-Alpes-Côte d'Azur propose quatre axes d'intervention pour répondre à ces défis. Au-delà du développement des infrastructures, elle vise un report modal important, en misant sur le fret ferroviaire et fluvial pour les marchandises, et le développement de services de transport collectif publics et privés pour les personnes, ainsi que le vélo. Chacun de ces quatre axes sera détaillé dans le dossier du débat.

Ces mesures visent à améliorer la fluidité des déplacements, tout en réduisant l'empreinte carbone des flux logistiques et des trajets domicile-travail ainsi qu'en permettant davantage de sécurité pour les usagers.

D. Impacts sur l'environnement

Les projets envisagés dans la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre pourraient avoir des répercussions significatives sur l'environnement, avec des impacts tantôt favorables, tantôt défavorables.

- (1) **Qualité de l'air** : Depuis 2007, les émissions d'oxydes d'azote ont baissé de 31 %. Les leviers tels que l'efficacité énergétique, l'électrification des procédés industriels et le recours à l'hydrogène devraient permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre de plus de 80 % d'ici 2050. Cependant, l'intensification du trafic routier pourrait contrebalancer ces gains, nécessitant des politiques fortes en faveur du report modal et de la décarbonation des véhicules.
- (2) **Risques technologiques et naturels** : Les risques industriels et accidentels sont exacerbés par la densité des infrastructures. La submersion marine, liée au changement climatique, constitue également une menace pour certaines zones industrielles. Ces enjeux imposent une intégration systématique des risques dans la planification des projets et le développement d'une culture de la gestion des risques.
- (3) **Gestion durable de l'eau** : L'augmentation de la demande en eau, notamment pour les électrolyseurs, exige une interconnexion des systèmes d'eau pour assurer une utilisation durable.
- (4) **Biodiversité et foncier** : La protection des espaces naturels demeure une priorité, avec des efforts de compensation pour limiter l'impact des nouveaux projets. Le GPMM pilote un Schéma Directeur de Protection de la Nature et déploie des initiatives de compensation écologique pour préserver les zones sensibles, tout en intégrant des solutions pour intensifier l'utilisation des friches industrielles et des zones sous-utilisées.

E. Les études d'impact

Saisine de l'Autorité environnementale

Le préfet a saisi l'Autorité environnementale nationale (AE) pour obtenir une note d'enjeux et de méthode. Cette note sera mise à disposition du public, pour mettre en évidence et discuter les enjeux qui ressortent le plus sur le territoire et pour disposer d'une méthode pour traiter au mieux ces enjeux. Cette méthode pourra bénéficier aux porteurs de projets individuels, aux services de l'État et plus largement aux pouvoirs publics.

7. AUTRES MODALITÉS DE CONCERTATION DU PUBLIC

Le débat public sur la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre s'articule avec plusieurs dispositifs complémentaires déjà actifs sur le territoire, dans une logique de cohérence et d'efficacité. Plusieurs industriels ont lancé une procédure de concertation individuelle. La CNDP pourrait mutualiser certaines séances et débats lorsque cela est pertinent en coordonnant les calendriers des différentes concertations en cours avec celles du débat public. Cette organisation vise à offrir au public une vision globale des enjeux, tout en simplifiant l'accès aux informations et la participation.

Parmi les dispositifs existants, le **dispositif REPONSES**, porté par le SPPPI (Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles), joue un rôle clé. Son objectif est d'apporter des solutions concrètes aux attentes des populations sur les questions de santé et d'environnement. En favorisant le dialogue entre parties prenantes, en centralisant des informations fiables et indépendantes, et en impulsant des actions spécifiques comme la réduction des émissions ou l'amélioration des connaissances, ce dispositif est un outil de référence sur le territoire.

Un autre dispositif structurant est le **Laboratoire territorial industriel Fos-Berre**, mis en place en commun avec les parties prenantes du territoire sur la proposition du préfet. Ce laboratoire offre un espace de réflexion, de concertation et au-delà de co-construction pour définir un développement industriel, respectueux de l'environnement et du cadre de vie. Il rassemble industriels, élus, associations, administrations et citoyens dans une démarche collaborative, visant à définir des orientations stratégiques pour l'avenir du territoire.

Ces dispositifs s'intègrent dans une dynamique plus large d'engagement des habitants et des acteurs locaux, permettant d'enrichir le débat public avec des perspectives variées et des données ancrées dans les réalités du territoire.

8. LES ATTENTES ET ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT VIS-A-VIS DU DÉBAT PUBLIC

Pour les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle de Fos-Etang de Berre relevant de l'article L. 121-8 du code de l'environnement, l'État voit dans le débat public, organisé par la CNDP, une opportunité majeure pour enrichir les réflexions et guider les décisions. Ce débat permettra de :

- **Débattre, au-delà de l'analyse projet par projet, d'une vision globale du développement industriel**, intégrant les interactions entre ces projets dans une économie circulaire, les besoins générés de manières cumulés, les problématiques transversales et thématiques de la décarbonation, telle l'économie de l'hydrogène, et de mesurer les enjeux économiques et environnementaux, tant locaux, que nationaux en termes de souveraineté industrielle et des objectifs de la politique du climat.
- **Poursuivre et élargir le dialogue avec le territoire. Le débat devra mobiliser** un public plus vaste, y compris les jeunes générations et les futurs actifs, essentiels à la transformation économique et sociale de la région. Le débat devra également toucher les zones autour de Manosque et de l'Est du Gard en lien avec les projets d'infrastructures énergétiques qui touchent ces zones.
- **Assurer une information transparente et accessible** sur les projets, leurs objectifs et leur mise en œuvre envisagée.
- **Présenter les propositions des porteurs de projets**, tout en soulignant que ces porteurs restent indépendants dans la conduite de leurs initiatives et décisions.
- **Entendre les retours des participants**, dans un esprit d'équité et de respect, afin d'intégrer les préoccupations et attentes des habitants et acteurs locaux.
- **Examiner les alternatives possibles**, pour garantir que les décisions prises soient les plus pertinentes et les mieux adaptées aux réalités du territoire.
- **Mettre en place des démarches de concertation ambitieuses**, visant à :
 - Faciliter une insertion territoriale harmonieuse des projets sur les plans économique, social et environnemental ;
 - Atténuer les nuisances associées aux travaux et aux chantiers ;
 - Identifier et soutenir les opportunités que ces projets pourraient générer pour le territoire, notamment en stimulant des initiatives locales.