



**RÉPUBLIQUE  
FRANÇAISE**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

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 par ces projets

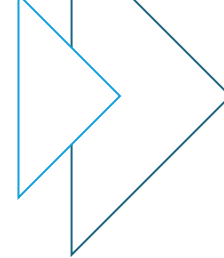


# RAPPORT DE L'ÉTAT À L'ISSUE DU DÉBAT PUBLIC

18 décembre 2025







# SOMMAIRE

<b>Introduction</b> .....	<b>5</b>
<b>Partie 1 - Déroulement et enseignements du débat public global</b> .....	<b>9</b>
Le déroulement du débat .....	9
Les enseignements du débat .....	11
Les consensus à l'issue du débat .....	12
Les points de discussion du débat .....	13
<b>Partie 2 - Vocation industrielle du territoire</b> .....	<b>14</b>
Une vocation industrielle confirmée par le débat .....	14
Décarbonation et réindustrialisation vont de pair et constituent des opportunités économiques majeures .....	15
Des risques technologiques bien pris en compte par la réglementation actuelle .....	16
Les engagements de l'État pour accompagner cette vocation industrielle passent par l'élaboration d'un plan partenarial d'aménagement de la zone Fos – Berre .....	17
<b>Partie 3 - Besoins en énergie et électricité</b> .....	<b>20</b>
Les enseignements du débat .....	20
Les alternatives étudiées pendant et après le débat .....	21
Les engagements à l'issue du débat .....	22
<b>Partie 4 - Infrastructures et mobilités</b> .....	<b>23</b>
Les enseignements du débat .....	23
Les points d'attention du débat .....	24
Les engagements à l'issue du débat .....	24
<b>Partie 5 - Impacts cumulés sur les ressources et les milieux</b> .....	<b>26</b>
Les enseignements du débat .....	26
Les points d'attention du débat .....	27
Les engagements à l'issue du débat .....	27
<b>Partie 6 - Santé et qualité de vie</b> .....	<b>29</b>
Les enseignements du débat .....	29
Les points d'attention du débat .....	30
Les engagements à l'issue du débat .....	30
<b>Partie 7 - Suites du débat public</b> .....	<b>31</b>
Les enseignements du débat .....	31
Les engagements à l'issue du débat .....	31
<b>Annexes</b> .....	<b>33</b>



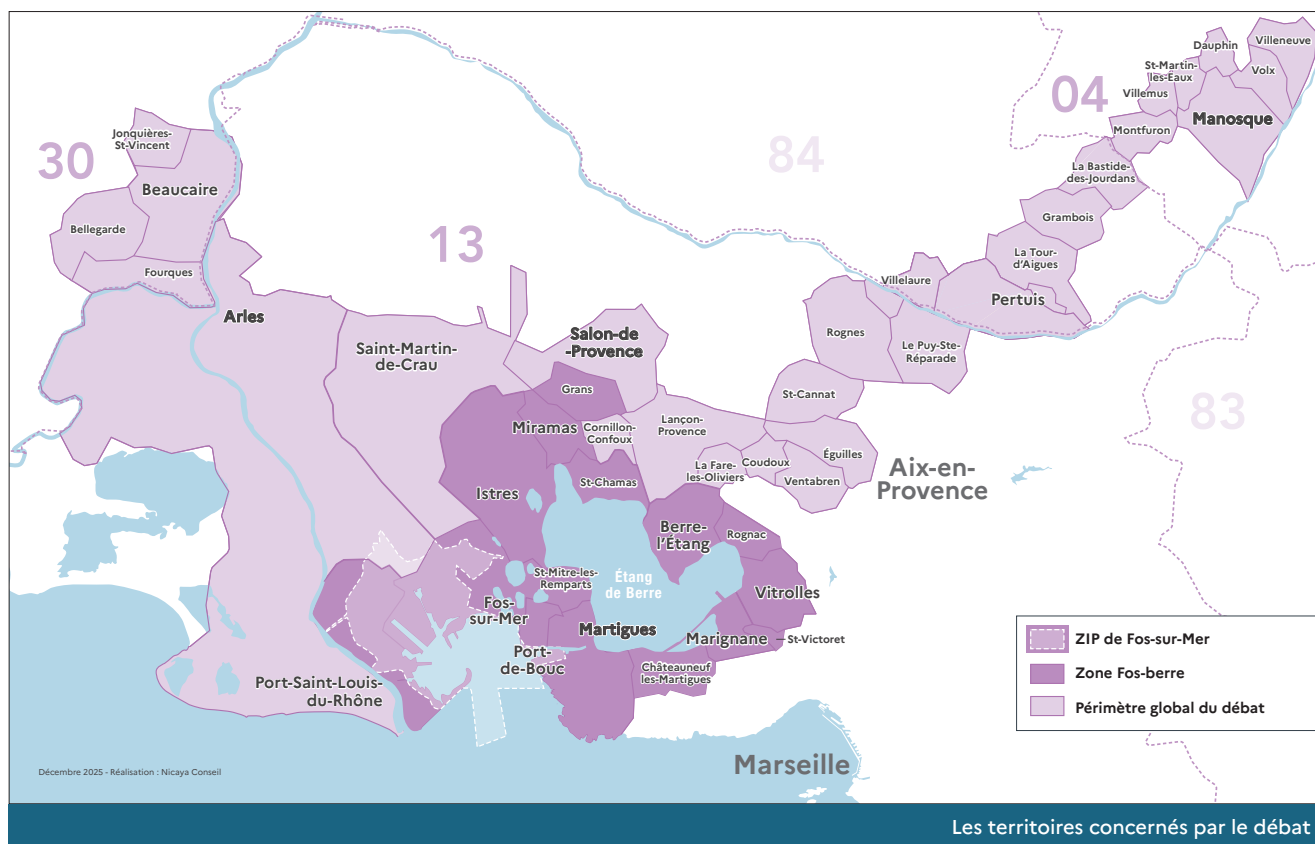


# INTRODUCTION



Le débat public global « Fos – Berre – Provence, un avenir industriel en débat » s'est déroulé du 2 avril 2025 au 13 juillet 2025. La commission particulière du débat public (CPDP), désignée par la commission nationale du débat public (CNDP), a organisé ce débat public. Pour la première fois en France, un débat public portant sur un territoire dans son ensemble, a permis d'aborder de manière globale les enjeux de transformation de la zone industrielle, avec à la fois des projets de décarbonation et de réindustrialisation, y compris en tenant compte de projets plus éloignés participant à cette vocation.

Le débat public global a été conduit dans le cadre de la loi « Industrie Verte » de 2023, qui permet une mutualisation des concertations dans un périmètre géographique homogène et délimité. Il a ainsi porté sur un périmètre géographique cohérent avec la vocation de décarbonation et de réindustrialisation, regroupant la zone industrialo-portuaire (ZIP) du golfe de Fos et de l'étang de Berre, aussi appelé zone « Fos-Berre », dans le département des Bouches-du-Rhône, la région concernée par la production, le stockage et le transport d'hydrogène autour de Manosque dans les Alpes-de-Haute-Provence ainsi que les territoires traversés par le projet de ligne THT 400 kV entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent, à l'Est du Gard.



Ainsi, la saisine de la CNDP s'est faite sous l'égide conjointe des préfets des Alpes-de-Haute-Provence, des Bouches-du-Rhône et du Gard.

Elle a été organisée autour de 6 projets en liste dite « principale » : le four à arc électrique (ArcelorMittal Méditerranée), HyGreen (ENGIE), GeoH2 (Géométhane), Fos 3XL (Grand Port Maritime de Marseille - GPMM), MISTRAL (Marcegaglia), et le réseau de transport d'hydrogène porté par NaTran, qui ont chacun produit un dossier de maître d'ouvrage (DMO).

Deux autres projets, en concertation préalable, ont été intégrés au débat public global : ElyFos (Air Liquide) et DISTRIPORT (GPMM), et ont fait l'objet d'un DMO pour leurs concertations respectives.

D'autres maîtres d'ouvrage de projets du territoire ayant déjà réalisé une concertation ont également été appelés à participer à l'information du public.

Enfin, le projet Rhône Décarbonation (VICAT, SPSE, ELENGY, RTE) a fait l'objet d'une concertation spécifique, avec néanmoins des réunions communes avec celles du débat Fos-Berre.

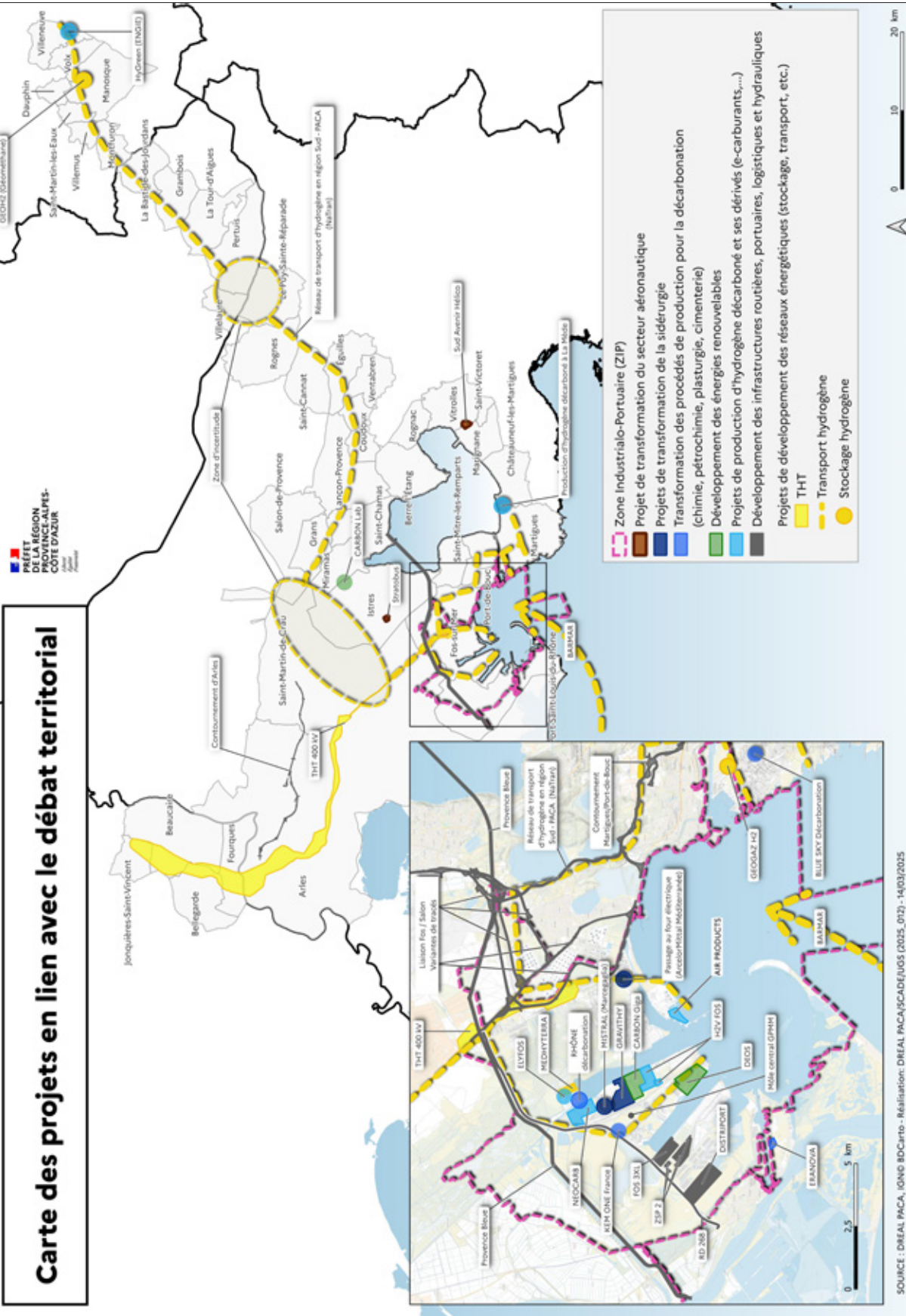
La nécessité pour l'État d'organiser un débat global est apparue à la suite d'un double constat :

- le besoin, exprimé par les citoyens dans le cadre des concertations respectives des projets, de disposer d'une vision d'ensemble sur le devenir de la zone et sur les impacts cumulés de tous les projets ;
- les concertations organisées autour du renforcement de l'alimentation électrique de la ZIP de Fos-sur-Mer et de l'ensemble de la région (concertation Fontaine et concertation préalable du public) portant sur le projet de ligne aérienne à très haute tension (THT) 400kV entre les postes de Jonquières-Saint-Vincent (Gard) et Feuillane (Bouches-du-Rhône) par le gestionnaire du réseau de transport d'électricité (RTE). Ces concertations ont soulevé des oppositions du public, sur le projet en lui-même, mais elles sont également venues questionner l'évaluation des besoins en énergie des projets.

Cette saisine globale a ainsi eu pour objectif de mettre à disposition du public une vue d'ensemble du « programme » de réindustrialisation et de décarbonation proposé dans le document cadre « Feuille de route Fos – Berre » qui associe les collectivités locales et l'État.



# Carte des projets en lien avec le débat territorial



# Quelles sont les obligations de l'État et des différents porteurs de projets dans le débat ?

## L'ÉTAT

Les préfets des Alpes-de-Haute-Provence, des Bouches-du-Rhône et du Gard Saisissent la CNDP - établissent un DMO transverse - participent au financement du débat - publient un rapport sur les enseignements du débat

## OBLIGATIONS

concernant les projets industriels, logistiques et d'infrastructure qui contribuent à la vocation du territoire

### Liste principale du débat public

Saisine obligatoire de la CNDP, Art L121-8-1<sup>1</sup>, inclus dans la saisine de l'État.

Les porteurs de projet produisent un DMO<sup>2</sup> et participent activement au débat et financent celui-ci.

### Concertations préalables articulées / intégrées au débat public

Saisine volontaire de la CNDP pour une concertation avec garants.

Les porteurs de projet produisent un DMO.

### Concertations continues articulées avec le débat public

Projets ayant fait l'objet d'une concertation préalable ou d'un débat public.

Les porteurs de projet participent à certaines réunions, contribution à l'information du public.

### Pas de procédure de concertation en cours lors du débat

Autres projets qui participeraient à la vocation.

Les porteurs de projet participent à certaines réunions, contribution à l'information du public.

## PORTEURS DE PROJETS / PROJETS CONCERNÉS

Rendent compte des suites qu'ils donnent à leur projet et publient leur décision au plus tard 3 mois après la publication du compte-rendu du débat.

**ArcelorMittal et RTE**  
Installation d'un four à arc électrique

**Engie et RTE - Hygreen**

**Geométhane - GeoH2**

**Grand Port Maritime de Marseille - Fos 3XL**

**Marcegagliar - Mistral**

**NaTran - Réseau de transport d'hydrogène**

Rendent compte des suites qu'ils donnent à leur projet et publient leur décision au plus tard 2 mois après la publication du bilan de la concertation.

**Air Liquide - Elyfos**

**Grand Port Maritime de Marseille**  
Extension de distriport

**Elengy, RTE, Vicat et SPSE**  
Rhône décarbonation

**RTE**  
Ligne électrique THT  
Jonquières et Fos

**Elyse Energy et RTE**  
Neocarb

...

Provence Bleue

Carbon

Aménagement  
du môle central

...

<sup>1</sup> du code de l'environnement  
<sup>2</sup> Dossier de Maître d'Ouvrage

La liste des projets ainsi que les différents documents sont disponibles sur le site du débat : [www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence](http://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence)

# PARTIE 1 : DÉROULEMENT ET ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT PUBLIC GLOBAL

## LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

Le territoire de Fos-Berre présente une culture ancienne du débat public et de la concertation. Depuis le premier débat sur le projet Fos 2XL en 2004 (**GPMM, 2004**), plusieurs dispositifs de participation se sont succédés, notamment le débat sur la liaison routière Fos-Salon (**DREAL PACA, 2021**), celui sur le projet de plateforme de construction et d'assemblage d'éoliennes flottantes DEOS au sein du GPMM (**GPMM, 2024**), et de nombreuses concertations préalables relatives à des projets industriels (**Carbon, GravitHy, NéoCarb, entre autres en 2023-2024**). À ces démarches se sont ajoutées des concertations institutionnelles sur des documents cadres (**SCoT<sup>1</sup> métropolitain, SRADDET<sup>2</sup> régional, projet stratégique du GPMM**) et les initiatives plus larges de concertation avec le public, telles que le « **Lab territorial industrie Fos-Berre** » ou le dispositif **RÉPONSES** du secrétariat permanent pour la prévention des pollutions industrielles (**SPPPI**) Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Cette accumulation de démarches, dans une temporalité de plus en plus resserrée due au foisonnement des projets, conduit à une certaine forme d'essoufflement de la part du public et du milieu associatif, et un sentiment de dispersion, nourrissant le souhait d'un cadre de concertation plus global. Une mission de conseil de la CNDP, conduite en 2024, avait précisément recommandé l'organisation d'un débat d'ensemble sur la zone, afin de replacer les multiples projets dans une vision territoriale d'ensemble et d'examiner leurs effets cumulés sur l'environnement, les mobilités, l'emploi et la santé.

Le débat public global s'est déroulé du 2 avril au 13 juillet 2025, sur une période suffisamment longue pour permettre de débattre de la vocation du territoire, des projets, et de leurs enjeux transversaux,

et suffisamment ramassée pour s'inscrire dans un calendrier compatible avec celui, opérationnel, des projets industriels. Le dossier du débat, préparé sous la coordination de l'État, comportait :

- Un **document transversal** présentant la vocation industrielle de la zone de Fos-Berre et les enjeux de sa transformation, élaboré par l'État, porteur de la saisine ; ainsi qu'une **synthèse de ce document** ;
- Les dossiers spécifiques des six projets de la liste principale ainsi que ceux des projets en concertation préalable (Elyfos, Distriport) ;
- Des fiches complémentaires et notes de synthèse diffusées au cours du débat.

L'équipe de la CPDP a assuré la cohérence éditoriale et la clarté de l'information, tout en veillant à la neutralité du contenu. Un site internet dédié, structuré par thématiques (énergie, risques, environnement, emploi, gouvernance, etc.), a permis de centraliser l'ensemble des documents, des verbatims et des contributions. Il demeure accessible pendant huit ans, conformément aux dispositions de la CNDP : [www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence](http://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence).

Afin de garantir la lisibilité des enjeux, plusieurs outils pédagogiques ont été mis en place : une **cartographie interactive** recensant 51 projets à l'échelle du territoire, des infographies thématiques, et un kit de débat permettant aux acteurs locaux d'organiser leurs propres ateliers contributifs.

Durant les trois mois et demi du débat, 52 événements ont été organisés : réunions générales, débats mobiles, visites de sites, webinaires thématiques et ateliers participatifs. Ces échanges ont été complétés par 11 débats "autoportés" et par l'organisation d'ateliers en milieu scolaire et associatif.

<sup>1</sup> SCoT:schéma de cohérence territoriale

<sup>2</sup> SRADDET: Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

Les formats hybrides ont permis de toucher des publics variés, au-delà des acteurs institutionnels : habitants, associations, représentants socio-économiques, syndicats, collectivités et experts. Malgré un rythme soutenu, la CPDP souligne dans son compte-rendu du débat publié le 13 septembre, la qualité du dialogue, la mobilisation des participants et le respect des principes de neutralité, d'égalité de traitement et de transparence.

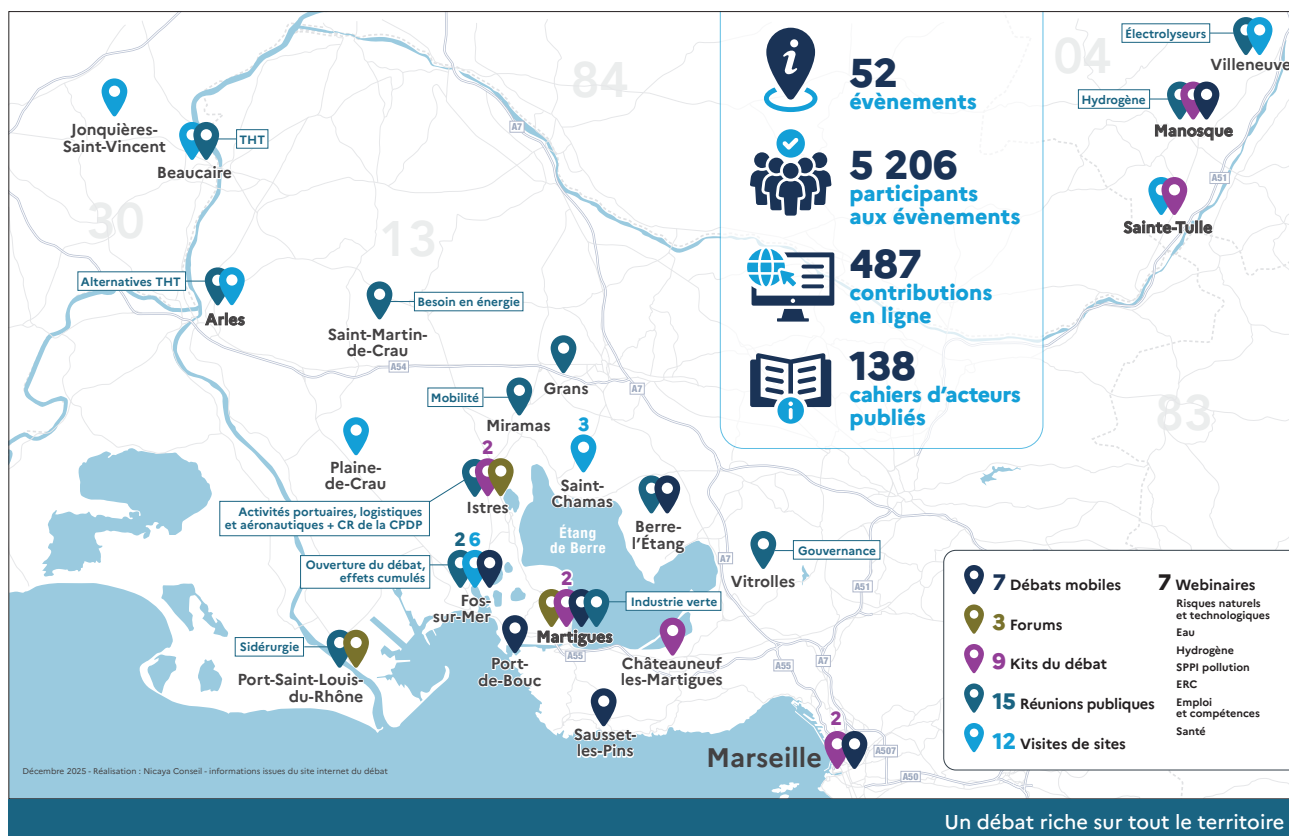
Les 487 contributions versées dans ce débat, spécifiques et argumentées, via les 138 cahiers d'acteurs notamment transmis à la CPDP et publiées sur le site du débat, ont mis en lumière la bonne compréhension des enjeux de l'évolution de la zone de Fos-Berre, tout en exprimant des attentes fortes de cohérence des politiques publiques, de hiérarchisation des projets et de prise en compte des effets cumulés sur la santé, l'environnement et la qualité de vie.

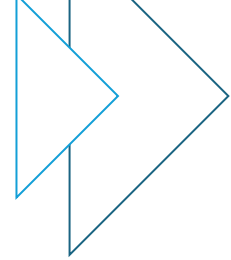
Le **compte-rendu du débat** publié par la CPDP analyse le déroulement du débat par thématiques, en s'appuyant sur les verbatims des réunions publiques mais aussi les cahiers d'acteurs proposés par les par-

ties prenantes du débat. À la fin de ce compte-rendu, des demandes de précisions et des recommandations ont été adressées à l'État, aux porteurs de projets et aux collectivités. (p.178 à 190)

L'État était destinataire de la majorité de ces demandes et recommandations, au nombre de 85. Les réponses apportées sont disponibles dans un tableau en annexe 1 de ce document. Pour faciliter la lecture, il reprend la numérotation des différentes demandes émises par la CPDP dans son compte-rendu.

Le présent document ainsi que le tableau annexé présentent uniquement les réponses de l'État, porteur principal de la saisine du débat public global, aux demandes de précisions et recommandations lui étant directement adressées par la CPDP. Les demandes de précisions et recommandations adressées par la CPDP aux porteurs de projets font l'objet d'une réponse spécifique de leur part. Autant que possible, l'État, dans ses réponses, a consulté les collectivités et les porteurs de projets.





## LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le débat public a permis d'examiner, de manière argumentée et contradictoire, la vocation proposée par l'État pour le territoire de Fos-Berre-Provence : un pôle industriel structurant, engagé dans la décarbonation des unités existantes et l'accueil de nouvelles unités d'une industrie « verte ».

Les échanges ont confirmé la pertinence de cette orientation pour l'avenir économique du territoire, tout en précisant les conditions d'un pilotage public lisible et la demande réaffirmée d'une préservation du cadre de vie.

Les contributions ont rappelé le caractère industriel constitutif du territoire de Fos-Berre, en soulignant qu'il s'agit d'une réalité de long terme, désormais attendue dans une version transformée : une « nouvelle ère » fondée sur la décarbonation, l'innovation et la montée en qualité des activités.

Le compte rendu observe à cet égard que l'« avenir industriel » est majoritairement admis dans son principe, sous réserve d'exigences renforcées sur l'environnement, la santé, l'énergie et la qualité de vie.

Cette attente conduit à renouveler le cadre d'action. Les participants ont demandé que l'État assume un rôle de coordination et d'arbitrage plus explicite, afin d'assurer la cohérence d'ensemble, la hiérarchisation des priorités et la transparence sur les soutiens publics. Le compte rendu de la CPDP identifie ce besoin dans ses analyses relatives à la gouvernance et à la planification énergétique et industrielle.

Le débat a confirmé que l'opportunité de la vocation industrielle s'appréciait à l'aune de conditions de faisabilité clairement établies :

- Énergie et raccordements électriques : le sujet est apparu particulièrement sensible car le réseau électrique régional est « en antenne », avec une production régionale de l'ordre de 40% de la consommation. L'accueil de nouveaux projets industriels électro-intensifs est conditionné par le renforcement du réseau régional. Le public est très attentif à ce que la solution technique de renforcement n'ait pas d'impact trop fort sur le paysage, l'environnement et les activités économiques ;

- Aménagement du territoire et cadre de vie : les attentes portent sur des investissements publics significatifs pour mettre à niveau les infrastructures (mobilités, logements, services, équipements), la compatibilité avec les documents de planification (SCoT, PLUi) et la maîtrise des contraintes foncières (servitudes, usages concurrents, mesures compensatoires).

**Cf. Fiche « Planification urbaine »**

- Crédibilité et phasage : les échanges permettent d'identifier des demandes de transparence de part et d'autre. Le public souhaite connaître les calendriers des décisions et des projets ; les acteurs industriels souhaitent quant à eux un maximum de prévisibilité sur les décisions, pour sécuriser les investissements à venir.

Au terme du débat, l'État constate que la vocation industrielle du territoire est confirmée dans son principe, avec une attente forte pour que cette transformation industrielle se fasse dans le respect de l'environnement et des ressources naturelles, du cadre de vie, de la santé des habitants, et soit accompagnée de la mise en place d'infrastructures adaptées au renouvellement des capacités d'accueil du territoire (infrastructures routières, de santé, etc.). L'État est attendu comme chef de file pour encadrer la mise en œuvre de cette transformation, en donner une vision d'ensemble, et être garant d'une exigence environnementale forte dans la mise en œuvre de l'ensemble des projets.

Ainsi, le débat aura permis de matérialiser à la fois des consensus autour de la vocation du territoire, mais également de souligner des points d'attention, voire des divergences entre les différents acteurs et parties prenantes.

## LES CONSENSUS À L'ISSUE DU DÉBAT

À l'issue du débat, plusieurs éléments apparaissent comme consensuels et acceptés par la majorité des participants au débat public.

Le principal consensus concerne la vocation industrielle du territoire. Celle-ci est comprise et assumée par les participants au débat public, de la société civile aux porteurs de projets. Cette vocation s'appuie sur un passé industriel et un tissu existant favorisant le renouvellement des industries actuelles et le déploiement des industries de demain.

Le territoire Fos - Berre, une des trois grandes zones industrialo-portuaires françaises, avec celles du Havre et de Dunkerque, représente 25% des émissions industrielles de CO<sub>2</sub> nationales. La nécessité de la décarbonation et de la transformation des unités en place a été comprise de tous.

Le rôle du GPM est apparu comme très structurant pour cette transformation. Il dispose de toutes les infrastructures nécessaires, à la croisée des routes internationales, et de réserves foncières permettant d'accueillir de grandes unités industrielles.

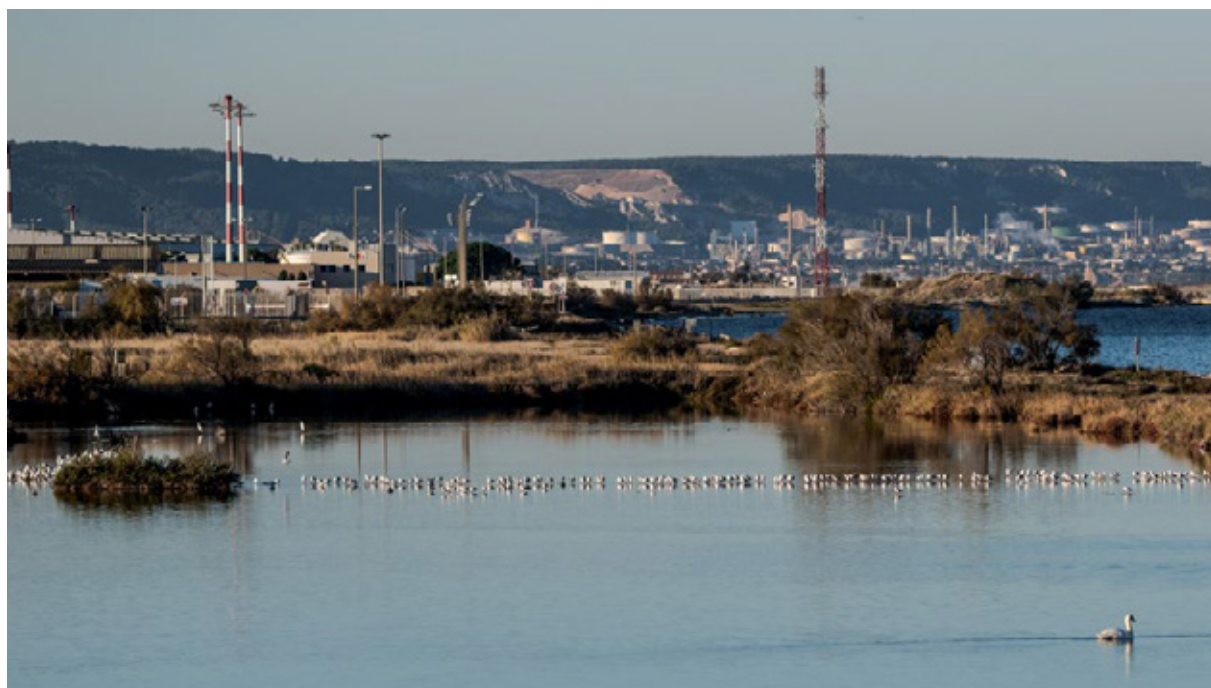
Cette transition a aussi été perçue comme un pilier de la pérennité, voire du renouveau économique, régional et local, pour les communes du pourtour de l'étang de Berre. Le secteur de l'industrie consti-

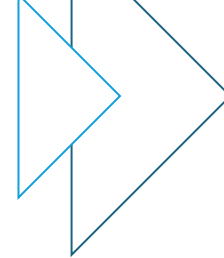
tue un vivier d'emplois majeur de la zone, et représente une opportunité de croissance économique pour le territoire.

Dans le secteur de Manosque, le public a bien compris l'intérêt de mobiliser des caractéristiques géotechniques locales pour développer des services dans l'éco-système de l'hydrogène. Le lien avec le hub pétrochimique de Fos - Berre est reconnu, et l'émergence d'une nouvelle connexion autour de la filière hydrogène a principalement suscité de l'intérêt plutôt que des préoccupations.

Dans le secteur de l'ouest de l'étang de Berre, l'ensemble des parties prenantes s'est accordée sur la nécessité de développer les infrastructures pour répondre aux enjeux de mobilité et un ensemble d'équipements et services dans les domaines de la santé, de la formation, du logement etc. pour s'assurer de la bonne réalisation de cette vocation. Ce besoin d'infrastructures et de services est appelé à croître au rythme de l'arrivée de projets industriels majeurs.

Enfin, l'intérêt de tenir un débat global permettant une vue d'ensemble du « programme » de réindustrialisation et de décarbonation a été compris et partagé. Les parties prenantes souhaitent également que cette vision d'ensemble puisse être pérennisée dans le temps. Les participants ont notamment salué les annonces faites en matière de projets de mobilité, au cours du débat.





## LES POINTS DE DISCUSSION DU DÉBAT

Bien que la vocation territoriale dans son ensemble soit admise, des points de vue divergents ont émergé sur plusieurs sujets majeurs du débat, opposants plusieurs visions issues des différents territoires du débat.

Le principal point de divergence, source d'une participation importante du public et d'échanges nombreux, parfois très vifs, est celui de l'alimentation électrique de ce territoire et plus largement de l'ensemble de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. Si la nécessité de renforcer le réseau a été globalement admise, la solution proposée par RTE de ligne électrique aérienne THT entre les postes de Jonquières-Saint-Vincent dans le Gard et de Feuilane, au cœur de la ZIP de Fos-sur-Mer, fait l'objet de différences d'appréciation majeures.

À la suite de **la concertation Fontaine** et de la concertation préalable du public réalisées en 2023-2024 sur ce projet de ligne électrique, les oppositions ont été très marquées entre, d'une part, les élus et les industriels de la ZIP appuyés par la région et la métropole, favorables au projet, considérant qu'il est le seul permettant d'apporter une puissance électrique suffisante face à la dynamique de la zone et d'autre part, les acteurs des territoires traversés par le projet, supportant selon eux les sacrifices dus à la ligne sans bénéficier d'avantages en contrepartie. Ces oppositions sont également venues réinterroger le calendrier du besoin de raccordement électrique, en lien avec celui des industries et des projets de la ZIP de Fos-sur-Mer, ainsi que les scénarios d'augmentation du besoin électrique, à l'origine de la solution technique proposée, et ont formulé une attente forte sur la définition d'autres alternatives. **Cf Fiche «Transition industrielle et besoins en énergie»**

Les sujets des espaces naturels, agricoles, forestiers, et de la biodiversité ont été débattus, notamment dans le cadre des mesures d'évitement, de réduction et de compensation que les porteurs de projet se doivent de respecter dans la conduite de leur projet. Le public a insisté sur l'application de la séquence «éviter, réduire, compenser», ainsi que sur la caractérisation des impacts cumulés des différents projets dans le cadre de l'étude de «l'analyse des effets combinés» (AEC) **(Cf Fiche «Réalisation d'une analyse des effets cumulés du**

**programme de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos et du pourtour de l'Étang de Berre»**) conduite pendant le débat. Les impacts cumulés sur les ressources, sur l'environnement et les paysages, sur la santé et sur le cadre de vie ont émergé comme une préoccupation forte d'une population habitant à proximité de ces sites industriels.

L'impact des projets sur les ressources en eau (nappe de la Crau, Rhône, chaîne Durance – Verdon) a suscité un intérêt particulier. L'effet du changement climatique sur le système hydrique combiné à l'augmentation des besoins en eau industrielle et potable pour les populations a été abordé comme un point structurant du débat. **Cf Fiche «Mobilisation de la ressource en eau destinée aux industriels sur le secteur Fos-Berre»**


Les besoins d'infrastructure, de mobilité et de services ont fait consensus mais témoignent d'une forte attente du public envers les collectivités locales et l'État, dans la mise en œuvre d'un certain nombre de projets annoncés de longue date. **Cf Fiche «Projet d'investissement du Centre Hospitalier de Martigues» - Cf «Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre»**

En synthèse, ce territoire vit une période clé de transformations structurantes pour son avenir à long terme. Les orientations fortes fixées par les démarches majeures de planification écologique, de transition énergétique, de transformation écologique et économique doivent être pleinement prises en comptes dans l'ensemble des actions menées :

- Sobriété (énergétique, foncière, eau, matériaux, mobilité...);
- Efficacité (économique, sociale, environnementale, énergétique);
- Vision court terme et long terme (effets cumulés, économie circulaire, reports modaux).

# PARTIE 2 : VOCATION INDUSTRIELLE DU TERRITOIRE

## UNE VOCATION INDUSTRIELLE CONFIRMÉE PAR LE DÉBAT



Le territoire de Fos – Berre présente une histoire industrielle centenaire. Le pourtour de l'étang de Berre accueille les industries lourdes dès le commencement du 20ème siècle : électricité, chimie puis pétrole dans les années 1930. Dans le sillage de ces premières implantations se développent les unités industrielles toujours en service comme le raffinage et la pétrochimie.

Pendant les «30 glorieuses», des années 1950 aux années 1970, l'État planificateur conçoit une vocation industrielle territoriale qui s'étend de la chaîne hydroélectrique Durance – Verdon à la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, nouvellement créée et qui peut accueillir des supertankers.

En contrepartie de cette vocation industrielle, les territoires de la Camargue et de la plaine de la Crau sont quant à eux confortés dans leur vocation environnementale, agricole et paysagère.

Cet accès à un foncier sans contrainte, connecté aux flux logistiques internationaux, alimenté par une eau industrielle abondante et une électricité locale permet aux industries d'essaimer dans le territoire : sidérurgie, chimie et pétrochimie, importations de vracs, minerais et containers. Plusieurs transformations s'opèrent, avec la construction d'un «hub» gazier qui vient compléter le «hub» pétrolier, le développement des terminaux à conteneurs et d'une activité logistique de grande envergure. Cette dynamique industrielle est par essence régionale et a des effets sur les territoires adjacents. Elle est par exemple directement reliée aux cavités de stockage de gaz de Manosque par oléoducs et gazoducs.

La ZIP de Fos-sur-Mer devient ainsi le premier port français pour les croisières, premier centre de réparation navale en Méditerranée et deuxième port méditerranéen en volume de marchandises. Malgré les effets des crises économiques ayant affecté

l'industrie française et européenne depuis les années 1970, le territoire présente des pôles de compétences de premier rang : aéronautique, chimie, métallurgie...

L'axe Méditerranée-Rhône-Saône (MeRS) joue un rôle fondamental dans la dynamique industrielle et logistique du territoire. Cet axe constitue l'une des principaux corridors de transport multimodal, notamment fluvial, reliant le Sud de l'Europe aux bassins industriels du Nord de la France et de l'Europe. Il permet une connexion directe entre le port de Fos-sur-Mer et les grands pôles industriels de la vallée du Rhône, de l'Île-de-France et au-delà, jusqu'en Allemagne, en Suisse et au Benelux.

À l'aune des impératifs de souveraineté industrielle et du changement climatique, la vocation du territoire change pour devenir celle d'une industrie «verte» et «résiliente». La décarbonation des processus, l'implantation de filières stratégiques au niveau national et le soutien à la compétitivité européenne sont les piliers de la vocation territoriale en transformation.

Cette dynamique est portée par l'État, les collectivités locales, le GPMM mais aussi les industriels du bassin réunis sous l'égide du **programme SYRIUS**<sup>1</sup> piloté par la plateforme industrielle et d'innovation de Caban-Tonkin (PIICTO) pour décarboner l'industrie et développer de nouvelles filières (hydrogène bas-carbone, capture et stockage de CO<sub>2</sub>...).

La zone du débat est appelée à devenir un hub national de production et de stockage d'hydrogène bas carbone. La **stratégie nationale hydrogène** reconnaît que la zone de Fos-sur-Mer dispose des atouts nécessaires à la naissance d'un hub industriel ambitieux sur une technologie de pointe. L'interaction avec les capacités de stockage de la région de Manosque font de la ZIP un candidat désigné pour le développement d'un véritable «éco-système» de l'hydrogène.

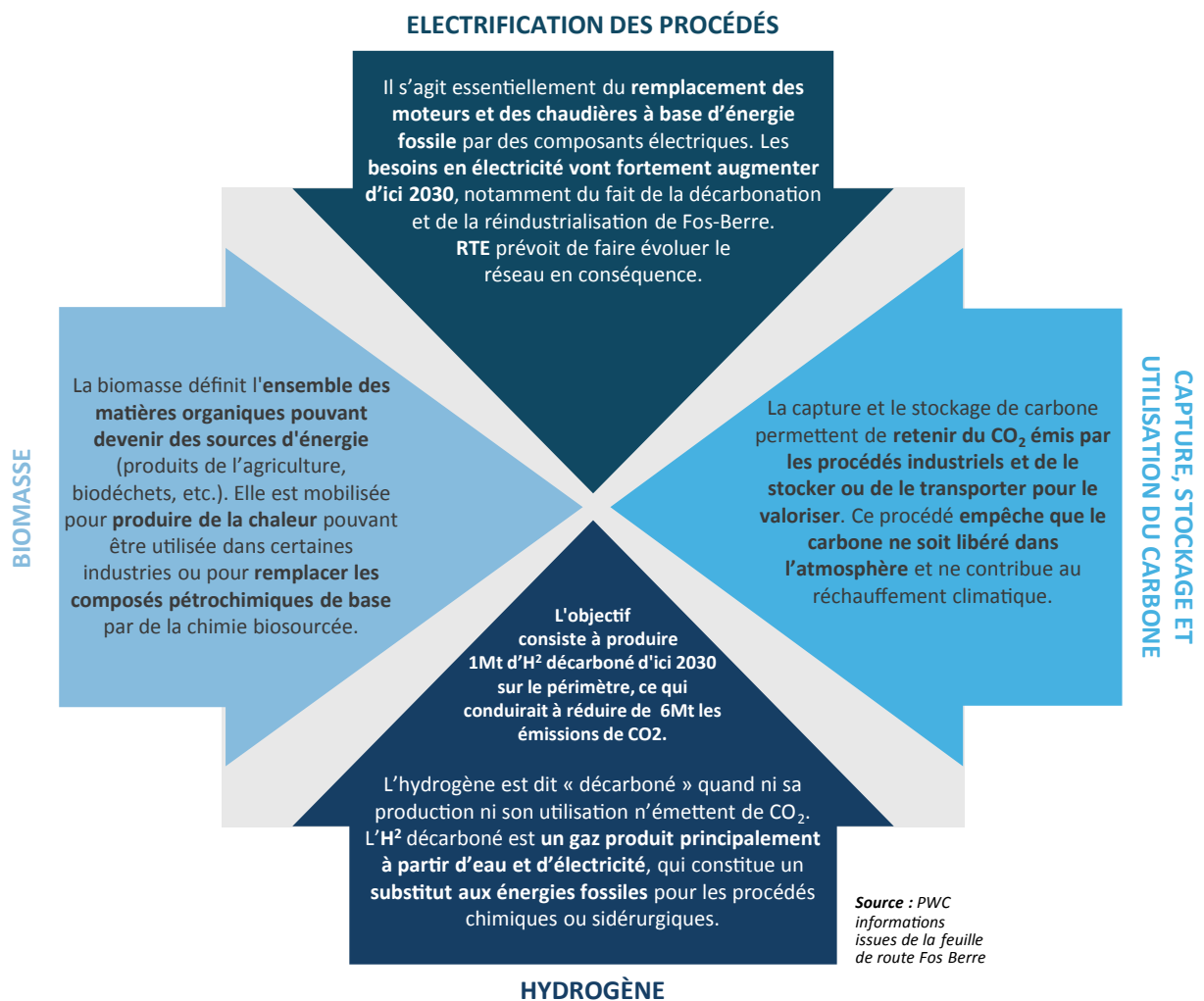
<sup>1</sup> Système Intégré de Réduction des Impacts et Usages Synergétiques. Le programme d'étude SYRIUS propose des scénarios pour réduire les émissions de GES de plus de 80% d'ici 2050 tout en préservant, voire en développant, l'activité économique locale.

# DÉCARBONATION ET RÉINDUSTRIALISATION VONT DE PAIR ET CONSTITUENT DES OPPORTUNITÉS ÉCONOMIQUES MAJEURES

L'industrie représente près de 20% des émissions nationales de gaz à effet de serre. À l'échelle du pays, la **Stratégie Nationale Bas-Carbone** fixe un objectif de réduction de 35% des émissions industrielles d'ici 2030 et de 81% à l'horizon 2050. Au niveau européen, le paquet Fit-for-55 impose une baisse de 55% des émissions d'ici 2030 par rapport à 1990, avec la neutralité carbone comme cible commune. L'activité industrielle de la zone génère chaque année l'émission d'environ 15 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>, soit environ 25% des émissions industrielles nationales. Dans un contexte où l'énergie fossile se renchérit et où la réglementation environnementale s'intensifie, la décarbonation devient un impératif économique, un levier de compétitivité et un facteur de résilience pour l'ensemble des entreprises industrielles.

Pour se décarboner, les sites industriels existants doivent activer plusieurs leviers technologiques dont certains constituent de véritables ruptures. Le schéma ci-dessous présente les quatre grandes familles technologiques de décarbonation. Au-delà de l'efficacité énergétique, l'électrification apparaît comme le levier de décarbonation le plus mobilisé par les unités industrielles en place. Le recours à la biomasse est également déjà utilisé, par exemple dans la raffinerie de **TotalEnergies de la Mède**, comme matière première pour fabriquer des carburants. Les deux autres leviers, hydrogène et capture du carbone, constituent des leviers plus innovants, et souvent plus coûteux.

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



Le débat a montré que les industriels s'engageant dans la décarbonation de leur activité sur le territoire Fos – Berre font appel à l'ensemble de ces leviers, et préparent pour certains le développement de l'hydrogène bas carbone.

Aujourd'hui, sur la ZIP de Fos-sur-Mer, l'hydrogène est principalement un intrant non énergétique dans des procédés industriels, essentiellement pour le raffinage. Cet hydrogène est très fortement carboné car produit à partir de gaz fossile, l'enjeu est de pouvoir le remplacer par un hydrogène bas-carbone. Pour cela, la stratégie nationale hydrogène prévoit que la France privilégiera à horizon 2030 - 2035 la production sur son territoire national, en se dotant de capacités d'électrolyse et des moyens de la mettre en œuvre.

Ce nouveau secteur de l'hydrogène bas carbone est donc appelé à se développer sur la zone et est une opportunité en termes de développement d'une filière industrielle locale pour l'avenir. Il implique néanmoins de disposer de grande quantité d'électricité, d'infrastructures de transports d'hydrogène et de stockage. Le public a bien compris le lien entre ces différents vecteurs énergétiques.

Au-delà de la nécessaire décarbonation de l'industrie existante, l'autre enjeu pour le territoire est de diversifier les industries, notamment en direction des industries vertes (photovoltaïque, éolien, sidé-

rurgie verte, etc.) qui seront les principales pourvoyeuses d'emplois nouveaux et renforceront la base industrielle nationale.

Le débat a montré la sensibilité du public à ces questions d'emplois. Il est à la fois inquiet du devenir des sites industriels existants et est également conscient du potentiel d'emploi que représentent ces nouvelles industries et c'est un facteur important dans l'acceptabilité de cette vocation industrielle.

Ces industries seront pourvoyeuses de création de valeur et d'emplois pour le territoire. Selon les projections socio-économiques issues des études menées par les services de l'État et celles menées dans le cadre du programme SYRIUS et qui font l'objet d'une fiche spécifique versée au débat, le scénario optimiste de «réindustrialisation» générerait une création nette d'emplois directs de l'ordre de 10 000 et près de 60 000 en comptant les emplois indirects et induits, ainsi qu'un excédent commercial important. **Cf Fiche «Projections socio-économiques selon 3 scénarios de mise en œuvre des projets» - Cf Fiche «Emploi et compétences»**

Plus de détails en **annexe 1, réponses 5.1, 5.2, 5.4 et 5.5**

## Des risques technologiques bien pris en compte par la réglementation actuelle

**Cf Fiche «Risques majeurs technologiques et naturels»**

Le territoire accueille un nombre très élevé d'ICPE<sup>1</sup>, plus de soixante établissements Seveso<sup>2</sup> et 1 500 km de canalisations, ce qui en fait une zone particulièrement exposée aux risques technologiques.

Ces enjeux sont bien identifiés par le public qui exprime une vigilance accrue concernant les effets cumulés, les risques d'effet domino et le développement de nouvelles filières comme l'hydrogène.

Les plans de prévention et en particulier les PPRT<sup>3</sup> structurent la gestion des risques et s'articulent avec les documents d'urbanisme, tandis que les installations sont soumises à des procédures très encadrées avant d'entrer en fonctionnement ou de modifier leurs procédés et sont ensuite soumises à des inspections régulières.

L'information du public s'appuie sur des outils tels que « [georisques.gouv.fr](http://georisques.gouv.fr) » ou les documents départementaux ou communaux sur les risques majeurs (DDRM et DICRIM<sup>4</sup>), qui sont accessibles au public.

En complément de ces outils des structures tels que le CYPRES<sup>5</sup>, le SPPPI ou ATMOSUD contribuent à la diffusion d'information ou à la concertation avec les différents acteurs. Enfin, des commissions de suivi de site sont régulièrement organisées autour des sites présentant le plus de risques.

Des exercices d'alerte et de gestion de crise sont régulièrement organisés par les industriels, les services de l'État et les communes afin de maintenir un haut niveau de préparation collective. L'ensemble des acteurs est engagé dans une dynamique collective pour maintenir un haut niveau de prévention des risques industriels.

<sup>1</sup> d'Installations Classées pour la Protection de l'Environnement

<sup>2</sup> La directive Seveso impose d'identifier les sites industriels à risque pour y maintenir un haut niveau de prévention. Les sites Seveso produisent ou stockent des substances pouvant être dangereuses pour l'homme et l'environnement.

<sup>3</sup> PPRT : Plan de Prévention des Risques Technologiques

<sup>4</sup> Dossier départemental des risques majeurs et document d'information communal sur les risques majeurs

<sup>5</sup> Centre d'information pour la prévention des risques majeurs

# LES ENGAGEMENTS DE L'ÉTAT POUR ACCOMPAGNER CETTE VOCATION INDUSTRIELLE PASSENT PAR L'ÉLABORATION D'UN PROJET PARTENARIAL D'AMÉNAGEMENT DE LA ZONE FOS – BERRE

Le projet partenarial d'aménagement du golfe de Fos – Étang de Berre (PPA) est la traduction concrète de la vocation territoriale proposée par les pouvoirs publics, État et collectivités locales. Il donne corps à la feuille de route signée en février 2025 par l'État, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la métropole Aix-Marseille-Provence, qui fixe un cap ambitieux : faire de Fos – Berre le premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la zone EuroMéditerranée-Afrique, tout en préservant et valorisant ses atouts environnementaux.

Ce document a été élaboré conjointement par l'État, le conseil régional, la métropole Aix-Marseille-Provence, le conseil départemental des Bouches-du-Rhône et le GPMM. Il est mis en délibération dans les instances des collectivités avant la fin de l'année 2025, présenté en conseil de surveillance du GPMM et signé en début d'année 2026.

Le PPA donne le cap pluriannuel des investissements prioritaires et nécessaires pour répondre concrètement à l'ambition de la feuille de route, aux enjeux industriels, écologiques et sociaux de ce territoire et réussir le pari de la transformation. Il formalise l'action collective pour la période 2026-2030 et aura vocation à être prolongé au-delà de cette première période.

Le contrat de PPA concerne 14 communes de Fos – Berre (Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer, Saint-Mitre-les-Remparts, Port-de-Bouc, Martigues, Châteauneuf-les-Martigues, Marignane, Vitrolles, Rognac, Berre-l'Étang, Saint-Chamas, Miramas, Grans, Istres). En outre, l'opportunité de mise en place d'une démarche d'opération d'intérêt national (OIN) est actuellement à l'étude par l'État sur certaines parties de ce territoire, de manière à braver le projecteur et potentiellement les moyens de l'État (humains, financiers) sur le périmètre stratégique qui sera retenu. Les modalités de mise en œuvre de l'OIN et d'articulation avec le PPA seront précisées ultérieurement, en fonction des décisions qui seront prises à l'échelle nationale et dans le respect de la logique partenariale qui préside à la transformation du golfe de Fos – Étang de Berre.

Les actions retenues dans le PPA représentent un coût total à horizon 2030 de 680 millions d'€. Elles élargissent déjà sur divers dispositifs, comme le contrat de plan État-Région (CPER) 2023-2027, et par anticipation le suivant. Par ailleurs, 125 millions d'€ ont été rassemblés par les différents signataires du PPA pour autofinancer certaines actions. Il reste de l'ordre de 107 millions d'€ à financer en plus sur les 5 prochaines années (2026-2030) par l'ensemble des partenaires du PPA, lesquels s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour dégager ces ressources.

Les trois grandes familles d'actions retenues dans le PPA sont résumées ci-dessous. Elles constituent la colonne vertébrale des engagements pris par l'État et ses partenaires dans la suite du débat public. Certaines sont détaillées dans les parties thématiques de ce rapport. L'État peut être à l'initiative de certaines actions ou simplement en appui ou en financement. Il se positionne comme le garant du bon déroulement du PPA dans son ensemble.

## ① Les premières actions concernent l'attractivité économique et résidentielle :

- l'aménagement de la ZAC de la Fossette, avec le projet de la cité de l'industrie et du port qui devrait être un projet hybride comprenant un pôle d'affaires et de recherches, un pôle événementiel et un pôle découverte pour transmettre la culture scientifique et industrielle ;
- l'aménagement des fonciers économiques hors ZIP, avec l'étude du schéma d'aménagement du chenal de Caronte et une étude prospective sur les fonciers industriels privés ;
- la préparation de l'accueil de nouvelles populations, notamment par des études urbaines et pré-opérationnelles dans les quartiers du secteur nord du canal à Port-Saint-Louis-du-Rhône, la requalification du périmètre urbain autour de la RN568 déviée à Martigues-Port-de-Bouc et le quartier Rassuen à Istres ;
- la mise en œuvre du programme "Talents 2030 golfe de Fos – étang de Berre", qui vise à organiser la gestion prévisionnelle des emplois et compétences. En parallèle, il est prévu d'augmenter significativement les places dans les formations professionnelles (initiales et continues) dédiées à l'industrie.

## ② Les actions visent également le renforcement des infrastructures et réseaux d'utilités pour soutenir les technologies vertes et offrir une plateforme multimodale :

- le développement du réseau d'eau industrielle, aussi bien pour sa partie alimentation que distribution ;
- le renforcement du réseau routier : contournement de Martigues-Port-de-Bouc, aménagements routiers ponctuels pour la desserte de la ZIP, études de la liaison Fos-Salon, étude de requalification de la RD268 et voies portuaires ;
- la régénération du réseau ferroviaire (ligne Côte bleue), le renforcement de la desserte en transports en commun, l'amélioration des pôles d'échanges multimodaux et l'aménagement cyclable entre Port-Saint-Louis et la zone Distriport ;
- le renforcement des infrastructures de report modal dédiés aux marchandises, notamment l'extension du chantier combiné de Miramas/Clésud ;

③ **Le troisième volet concerne le développement respectueux de l'environnement et la qualité de vie des habitants :**

- la mise à jour régulière de « l'analyse des effets cumulés », requalifiée en « analyse des effets combinés » pour correspondre au mieux à son contenu ;
- la modernisation du dispositif de surveillance de la qualité de l'air et le développement de la connexion électrique des navires à quai ;
- l'étude d'un schéma directeur pour l'approvisionnement en eau industrielle du GPMM et à plus long terme la poursuite des études du projet "Provence bleue" ;
- la structuration d'une offre de compensation environnementale à une échelle élargie notamment au travers des sites naturels de compensation, de restauration et de renaturation (SNCRR) ;
- l'amélioration de l'offre de service public, et singulièrement de santé, avec la modernisation de l'hôpital de Martigues ;

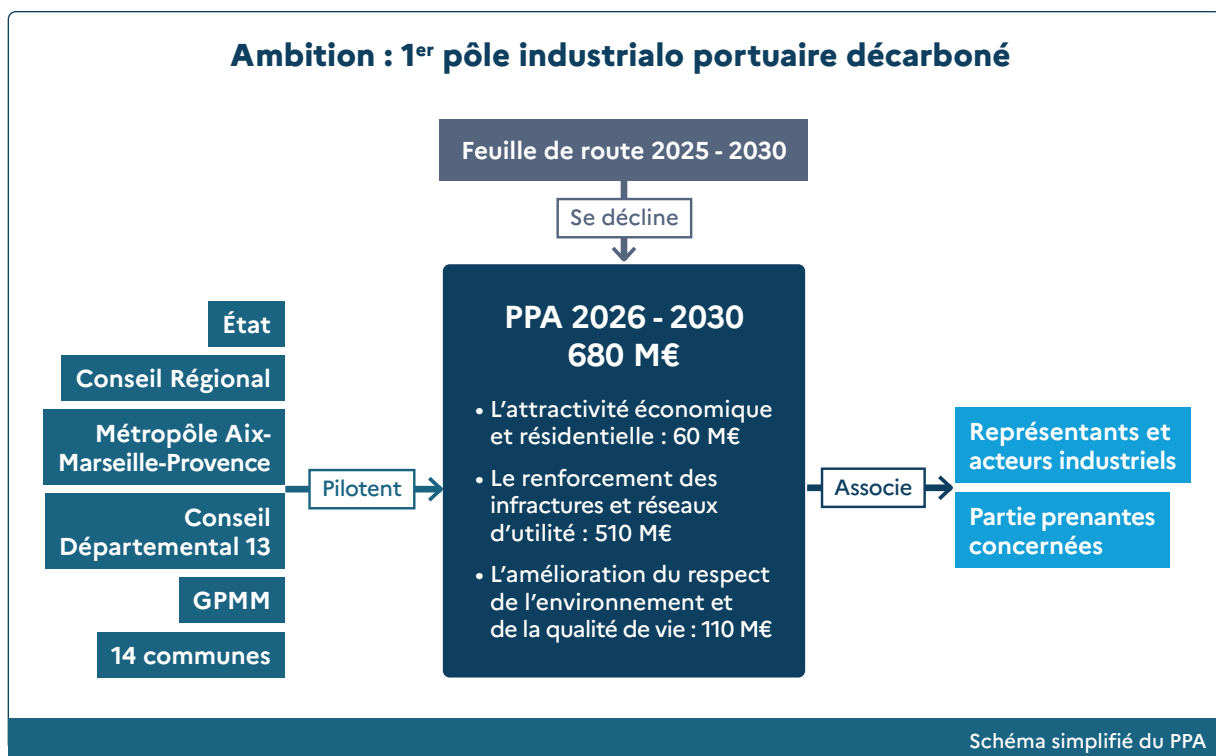
Au-delà de ces actions concrètes, le PPA prévoit également la réalisation d'une étude d'ingénierie financière pour consolider dans la durée les moyens financiers. Il esquisse aussi les trois grandes stratégies foncières qui seront déployées progressivement, pour la maîtrise publique des fonciers industriels, la valorisation de fonciers fléchés vers le logement et l'identification de fonciers dédiés à la compensation et la préservation environnementale.

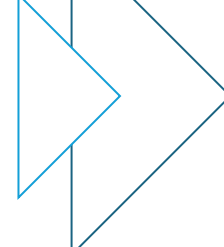
Enfin, le PPA pose les bases de la gouvernance du projet territorial, avec trois niveaux d'implication :

- **pilotage** : le pilotage du plan est confié aux cinq institutions signataires (État, région, département, métropole, GPMM) en lien étroit avec les 14 maires des communes du périmètre du PPA ;
- **association** : le pacte de gouvernance rassemble, au-delà des 5 signataires, les 14 maires des communes concernées, les représentants du monde industriel et les principales parties prenantes directement concernées par la transformation industrielle. Il permet d'associer ces parties prenantes au suivi du PPA ;
- **information** : la concertation continue qui suivra le débat public permettra de faire état régulièrement du déploiement du PPA auprès du public, dans l'objectif de rapprocher le monde industriel et la société civile, associations, citoyens, etc.

Le PPA est donc un document particulièrement structurant pour les suites données par l'État au débat public. Il aura vocation, une fois signé, à être annexé à ce présent rapport des engagements de l'État faisant suite au débat public global. Les parties qui suivent détaillent certains engagements spécifiques de l'État, en écho aux enseignements tirés du débat.

Plus de détails en **annexe 1, réponses 3, 8.1 à 8.10, 9.1 à 9.6 et 9.10**





## Renforcer les compétences pour soutenir la réindustrialisation durable de Fos-Berre

L'État s'engage pour répondre, aux côtés de ses partenaires, des collectivités et des industriels, aux enjeux de qualifications et de formation au service des opportunités d'emplois industriels présents et à venir, du territoire Fos-Berre, par une vision claire et exhaustive sur les besoins des industriels en termes de compétences.

L'objectif est d'adapter, d'acquérir et de renforcer le capital humain du territoire nécessaire aux projets industriels, en s'appuyant à la fois sur les dispositifs de formation et offres de qualification existants, et en développant de nouveaux programmes spécialisés.

En portant les efforts sur le renforcement significatif des places en formations industrielles (avec un objectif de 900 places supplémentaires en apprentissage), ainsi que sur le développement des capacités d'accueil en école de production (80 places), les moyens déployés doivent permettre de consolider une offre de qualification en proximité des entreprises industrielles.

Au travers de l'action «talents 2030», l'enjeu est de préparer une main-d'œuvre qualifiée et formée, idéalement pourvue par les habitants du secteur et plus largement de la métropole Aix-Marseille-Provence et ses territoires limitrophes au Nord et à l'Ouest du département.

Cette ambition se veut résolument inclusive en s'adressant aux personnes prêtes ou éloignées de l'emploi. Issu de la mise en œuvre de la feuille de route commune pour le développement industriel du golfe de Fos et de l'Étang de Berre, le groupe de travail «emploi et compétences (GT3), composé notamment d'une représentation industrielle, du conseil régional, des services de l'État, de France travail et de partenaires du «réseau des acteurs pour l'emploi», apporte une réflexion et un soutien technique, notamment sur les sujets de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences territoriale (GPECT), de sorte à ce que les industriels puissent trouver dans le bassin d'emploi local le capital humain pour installer et développer leurs activités.

[Cf Fiche «Emploi et compétences»](#)



# PARTIE 3 : BESOINS EN ÉNERGIE ET ÉLECTRICITÉ

## LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le débat public a mis en lumière un consensus global sur les objectifs de décarbonation et de réindustrialisation, en particulier sur le territoire de la zone industrielo-portuaire de Fos-sur-Mer et sur la nécessité de renforcer le réseau électrique pour répondre à ce besoin.

Cependant, le public a réinterrogé le niveau de puissance attendu et le calendrier de la demande électrique associée à la concrétisation de ces projets. Il a bien été compris que la puissance et le calendrier étaient deux des déterminants à l'origine de la solution d'alimentation électrique proposée par RTE au travers de son projet de ligne aérienne à très haute tension.

Des questionnements se sont aussi posés sur la localisation géographique de certaines filières industrielles (hydrogène, data centers), leur délocalisation dans d'autres territoires étant jugée par certains comme présentant moins de contraintes au regard du réseau électrique, ou encore des ressources naturelles (hydriques notamment).

Une partie du public et des élus locaux a appelé à ouvrir le champ des alternatives possibles, en particulier celles reposant sur des scénarios plus longs de renforcement de la desserte électrique de la région. Cette réinterrogation du besoin a permis de mettre en perspective le choix d'une solution aérienne telle que proposée par RTE.

Pour répondre à ces questions, l'État a fait une analyse approfondie et actualisée des besoins en puissance électrique de la région et des industriels de la zone de Fos en

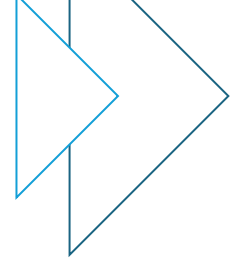
particulier. Les scénarios qui en découlent constituent à ce jour l'estimation la plus robuste du besoin que peut faire l'État, au regard du calendrier prévisionnel des projets, notamment industriels, qui lui ont été communiqués. La fiche « transition industrielle et besoins en énergie » publiée sur le site du débat global expose cette analyse, qui confirme des besoins futurs importants, nécessitant des renforcements du réseau électrique régional qui soient en mesure de délivrer au moins 4 GW supplémentaires à horizon 2030, y compris lorsqu'il est tenu compte d'hypothèses plus défavorables que celles utilisées dans le scénario médian.

Le débat public a été mis à profit pour présenter et analyser les propositions d'alternatives émanant de collectifs opposés au projet de RTE (THT 13-30) ou de personnalités qualifiées.

Dans un souci de transparence, l'État a missionné un expert indépendant, reconnu au niveau académique, pour faire l'analyse la plus approfondie possible des alternatives au projet de RTE, en particulier celle présentée par le collectif THT13-30.

Le public a toutefois souligné que l'analyse multi-critère des alternatives par le tiers-expert n'a pas pleinement investi les volets environnementaux, paysagers et socio-économiques (en particulier au regard des impacts potentiels sur les filières viticoles, agricoles et sur l'agri-tourisme), ceux-ci n'entrant pas dans le champ de compétence de l'expert.





## LES ALTERNATIVES ÉTUDIÉES PENDANT ET APRÈS LE DÉBAT

Le réseau électrique régional est peu maillé et alimenté par deux lignes principales à très haute tension (THT 400kV) orientées est-ouest, dont une seule alimente l'ensemble de la région jusqu'à la frontière italienne. Toutes deux se raccordant au maillage national au même endroit (poste de Tavel, Gard), la région Provence-Alpes-Côte d'Azur est considérée comme une péninsule électrique. Cette situation induit une fragilité du réseau régional, en particulier en cas d'incident sur cet axe d'alimentation. La création d'un nouvel axe électrique permet à la fois de répondre à la projection de hausse sans précédent des besoins en électricité (de l'ordre de 4000 MW supplémentaires à un horizon proche de 2030 dans le scénario bas), tout en assurant une redondance des axes structurants, pour parer à un incident.

RTE porte ainsi un projet de nouvel axe structurant du réseau électrique régional : une ligne aérienne très haute tension à double circuits entre les postes de Jonquières-Saint-Vincent dans le Gard et de Feuillane dans les Bouches-du-Rhône.

Devant les oppositions à ce projet (certaines associations, certains élus, une partie du public ayant participé au débat), l'État a donc commandé la réalisation d'une tierce-expertise technique, indépendante, afin d'analyser et comparer les différentes alternatives, dont certaines ayant émergé au cours des concertations sur le projet. Cette tierce-expertise est disponible dans son intégralité sur le site du débat et a fait l'objet d'une présentation au public pendant le débat.

Elle conclut que la solution aérienne proposée par RTE est la plus efficace, notamment en termes de délai de mise en œuvre, de coût et de disponibilité de puissance apportée au réseau. Cette solution aérienne permet d'obtenir à un coût maîtrisé un dimensionnement de forte puissance et une sécurisation du réseau régional.

L'alternative proposée par le collectif THT 13-30 (un axe souterrain et un axe principalement sous-marin) présente quant à elle un renforcement du réseau plus étagé dans le temps au moyen de deux jonctions complémentaires. Toutefois, son niveau de complexité technique soulève un grand nombre d'inconnues. En tout état de cause, elle entraînerait des coûts et des délais nettement plus importants et incertains, qui ne lui permettraient pas de répondre au besoin estimé de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur dans des délais cohérents notamment avec ceux des projets industriels, y compris dans les conditions d'estimation de leur mise en œuvre les plus défavorables.

En réponse aux attentes du public et aux propositions émises lors du débat, RTE a publié début novembre un document présentant les 14 stratégies étudiées (y compris celles faisant l'hypothèse, exprimée lors du débat public, d'une augmentation plus étalée dans le temps du besoin énergétique) pour renforcer le réseau régional.

## LES ENGAGEMENTS À L'ISSUE DU DÉBAT

Le débat global a permis aux parties prenantes de partager la sensibilité de la question du renforcement du réseau électrique régional. Ce sujet est à l'interface d'enjeux économiques, stratégiques, mais également environnementaux majeurs, au cœur de la décision publique, qu'il convient d'appréhender de manière approfondie et éclairée, les décisions futures conditionnant le devenir des territoires du débat pour les décennies à venir. Pour l'État, le débat public global a posé le cadre et les termes des paramètres qui doivent désormais éclairer les prises de décision.

L'État porte la plus grande attention au projet de renforcement du réseau électrique pour alimenter la zone industrialo-portuaire de Fos – Etang de Berre. L'État est attaché à l'ambition de développement industriel et de décarbonation de la zone, dont celle des grands sites industriels est indispensable pour garantir un avenir durable (acier bas carbone, projets de carburants de synthèse pour l'aviation durable, projets d'hydrogène, électrification portuaire...). Ce projet de territoire nécessite une augmentation de la puissance électrique disponible d'au moins 4 GW pour cette zone à un horizon proche de 2030, que le réseau électrique actuel n'est pas capable d'absorber. L'augmentation de la puissance électrique à cette échéance est nécessaire pour tenir l'objectif de décarbonation et de réindustrialisation de la deuxième zone industrielle la plus émettrice de gaz à effets de serre en France. Des renforcements structurants du réseau régional sont donc indispensables afin d'acheminer durablement les volumes d'électricité correspondants et d'assurer la stabilité du réseau électrique dans la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

L'État a pris acte des enseignements issus du débat public concernant le développement de la zone de Fos – Etang de Berre.

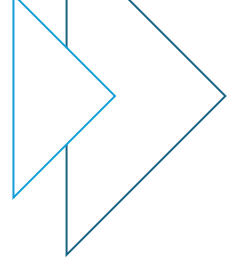
En réponse aux attentes du public et aux propositions émises lors du débat, RTE a publié début novembre un document présentant les 14 stratégies étudiées (y compris celles faisant l'hypothèse, exprimée lors du débat public, d'une augmentation plus étalée dans le temps du besoin énergétique) pour renforcer le réseau régional.

En réponse aux préoccupations exprimées par les participants au débat public, l'État confirme que les enjeux environnementaux seront considérés comme des enjeux de premier ordre dans le cadre de l'instruction des autorisations requises pour ce renforcement. Par conséquent, l'État sera particulièrement attentif durant la phase des procédures environnementales à venir à ce que les dossiers d'autorisations présentent toutes les garanties requises. L'instruction par les services de l'État de l'étude d'impact, en particulier sur le volet relatif aux espèces protégées, sera ainsi menée avec un très haut niveau d'exigence environnementale.

L'État veillera également à ce que le projet de renforcement du réseau et les engagements de RTE tiennent compte le plus complètement possible des remarques formulées pendant le débat.

Aussi, l'État demande à RTE de poursuivre les travaux nécessaires relatifs au renforcement du réseau électrique, afin de répondre à l'objectif de fournir 4 GW en 2030 aux industriels de la zone de Fos - Étang de Berre.

L'État souhaite enfin maintenir un dialogue étroit avec l'ensemble des parties prenantes.



# PARTIE 4 : INFRASTRUCTURES ET MOBILITÉS

## LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le débat public a mis en lumière l'attente forte des habitants, des élus et des acteurs économiques en matière d'amélioration des mobilités au sein de la zone de Fos - Berre.

Au-delà de la demande d'infrastructures nouvelles, ces attentes expriment le besoin d'actions concrètes, visibles et rapides, capables d'améliorer les déplacements quotidiens, la sécurité et plus largement la qualité de vie sur un territoire soumis à une circulation dense et à de fortes nuisances.

Les échanges ont confirmé la nécessité d'une approche coordonnée et multimodale, dépassant la juxtaposition de projets isolés pour articuler infrastructures, habitat, environnement et attractivité économique. Les services de l'État partagent ce constat : la cohérence des politiques publiques est un levier central pour accompagner la mutation du territoire.

Le groupe de travail mobilité spécifique à la zone, animé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) Provence-Alpes-Côte d'Azur et la métropole Aix-Marseille-Provence, joue déjà un rôle structurant dans cette démarche. Il constitue l'instance technique de référence pour partager les diagnostics, coordonner les études, prioriser les actions et suivre la feuille de route mobilité.

Son renforcement en moyens humains et méthodologiques est identifié comme une condition essentielle pour garantir la cohérence d'action entre l'État, les collectivités, le port et les opérateurs.

Le débat a également mis en évidence une prise de conscience partagée des fragilités du territoire : pollution, bruit, congestion routière, difficultés d'accès à l'emploi et sentiment d'isolement.

Pour les services de l'État, chaque projet d'infrastructure doit désormais être conçu comme un levier d'amélioration du cadre de vie et de requalification territoriale, contribuant à un équilibre durable entre développement économique, attractivité, sobriété des aménagements et exemplarité environnementale.

Les priorités partagées portent sur l'apaisement des flux, la sécurisation des axes structurants, la réduction des nuisances, et l'amélioration des déplacements domicile-travail et de l'accès aux services publics. Enfin, le débat a mis en avant la responsabilité partagée des acteurs économiques dans la transformation du territoire.

Le développement des grands projets industriels et portuaires entraîne des besoins accrus en infrastructures, mais souligne la nécessité d'une diversification des modes de financement.

**Cf Fiche «Besoins nouveaux de mobilité et projets pour accompagner le développement industriel de l'étang de Berre»**



## LES POINTS D'ATTENTION DU DÉBAT

Les échanges ont souligné l'importance d'articuler étroitement les politiques de mobilité, d'aménagement et de logement, les trois dimensions formant un même système territorial.

La réussite de la transformation économique de Fos-Berre suppose un accompagnement social et urbain à la hauteur des mutations en cours, garantissant l'accueil des emplois créés et la qualité de vie des habitants.

Dans cette logique, l'État s'est assuré, dans le cadre de la convention de cofinancement des travaux du **contournement routier de Martigues-Port-de-Bouc**, que les travaux de programmation urbaine menés

par la métropole qui accompagneront la requalification en boulevard urbain de la RN568 déviée intégreront un objectif d'au moins 25% de logements sociaux.

Le délestage et l'apaisement de cet axe ouvriront des opportunités de revalorisation urbaine et paysagère, favorisant la mixité sociale et la reconquête d'espaces aujourd'hui dégradés. Les services de l'État retiennent de ces échanges la nécessité de lier plus étroitement les politiques de mobilité, d'habitat et d'aménagement, pour garantir un développement industriel et urbain équilibré.

## LES ENGAGEMENTS À L'ISSUE DU DÉBAT

Les services de l'État confirment la volonté de maintenir une dynamique d'action partenariale, articulant les réalisations immédiates et la planification à long terme.

Plusieurs engagements concrets ont été actés à l'issue du débat.

① **La poursuite du groupe de travail mobilité**, avec des moyens renforcés et une ouverture élargie aux acteurs institutionnels et techniques, afin d'assurer le suivi opérationnel de la feuille de route territoriale.

Ce groupe de travail a une mission centrale de coordination entre les différents maîtres d'ouvrages des infrastructures de transports et les autorités organisatrices de la mobilité. Si l'État porte en propre des projets de renforcement des infrastructures (cf. carte ci-après), il travaille de manière très étroite avec les collectivités (conseil régional, conseil départemental et métropole) pour l'amélioration des services de transport sur ces infrastructures.

Par exemple, la réalisation du contournement de Martigues-Port-de-Bouc ouvre la voie à un renforcement des services de transport collectif sur l'axe existant qui sera requalifié.

Le groupe de travail orientera ses travaux autour de trois axes majeurs :

- Suivi du bon avancement des projets inscrits au PPA
- Coordination des projets y compris en phase chantier
- Mise en œuvre des outils d'observation et de modélisation permettant de répondre aux besoins, notamment ceux identifiés dans le cadre de l'analyse des effets cumulés.

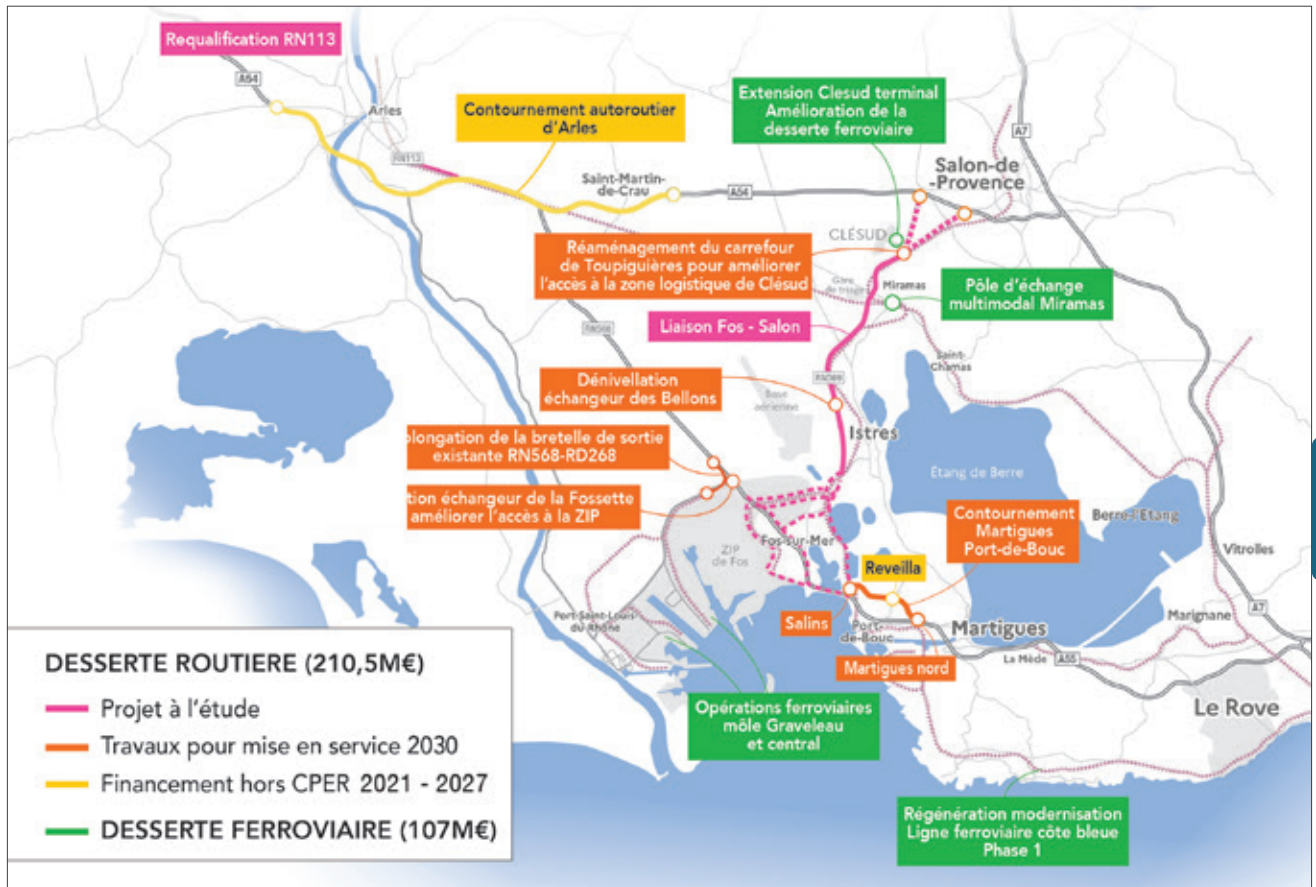
② **La signature le 3 novembre 2025 de l'avenant au contrat de plan État-Région** pour le volet mobilité et sa convention d'application dans les Bouches-du-Rhône. Ces contrats fixent les engagements financiers des partenaires pour la réalisation des opérations améliorant la desserte de la zone. Ils intègrent les ressources complémentaires apportées par les partenaires lors de la signature le 30 juin 2025 du protocole de desserte de la ZIP de Fos-sur-Mer.

La carte ci-après présente précisément les projets inscrits dans cette convention, qui visent à améliorer la desserte de la zone à horizon 2030 :

- Volet routier : le contournement de Martigues-Port-de-Bouc, des opérations d'amélioration ponctuelle de la desserte routière de la ZIP (carrefour au nord de Miramas, échangeur des Bellons à Istres, giratoire de la Fossette à Fos-sur-Mer) ;
- Volet ferroviaire : modernisation de la ligne de la Côte bleue, gare de Miramas, extension du transport combiné de Clésud à Miramas, réseau ferroviaire de la ZIP.

Le projet de contournement de Martigues-Port-de-Bouc a fait l'objet d'une attention particulière lors du débat. Il est inscrit dans l'avenant mobilité du CPER pour un montant de 167 millions d'€ et l'enquête publique pour son autorisation environnementale s'est tenue entre le 29 septembre et le 13 novembre 2025.

Le projet de **contournement autoroutier d'Arles** n'est pas inscrit dans l'avenant mobilités CPER car il a vocation à être financé par une concession autoroutière, l'enquête publique pour l'utilité publique se déroule du 17 novembre au 2 janvier 2026.



③ **La préparation d'un PPA**, qui concrétise la mise en œuvre de la feuille de route des pouvoirs publics pour l'accompagnement de la mutation de la zone Fos-Berre (voir ci-dessus). Le PPA reprend les projets déjà financés par le CPER et identifie le besoin de mobiliser des financements complémentaires afin de soutenir la mise en œuvre des projets identifiés comme prioritaires.

Le projet d'aménagement de la RD268 qui dessert les môles de la ZIP de Fos-sur-Mer est l'un des plus emblématiques. Le PPA propose de réaliser de premiers aménagements (stations intermodales et échangeur de Distriport), avant le renforcement et la sécurisation de cet axe. Il identifie également à plus long terme des projets de pôles d'échange multimodaux et un terminal de transport combiné dans la ZIP.

Ces pôles d'échanges multimodaux portés par la métropole, couplés à l'itinéraire cyclable Port-Saint-Louis-du-Rhône – Distriport permettront de réduire la circulation routière individuelle. De la même manière, la régénération de la ligne de la côte Bleue portée par SNCF Réseau vise à faire émerger un système de transport efficace pour les trajets domicile – travail.

Plus de détails en **annexe 1, réponses 8.1 à 8.8 et 8.10**

# PARTIE 5 : IMPACTS CUMULÉS SUR LES RESSOURCES ET LES MILIEUX

## LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Au terme du débat, l'État constate que la vocation industrielle et décarbonée du territoire est confirmée dans son principe, avec une attente forte pour que cette réindustrialisation se fasse dans le respect de l'environnement et des ressources naturelles. En particulier les habitants, les acteurs économiques et les élus de la zone ont fait part de leurs préoccupations concernant les effets cumulés des projets sur le territoire.

La notion d'effets cumulés se réfère à la possibilité que les impacts temporaires ou permanents occasionnés par un projet s'ajoutent à ceux d'autres projets ou interventions passés, existants ou approuvés, dans le même secteur ou à proximité de celui-ci, engendrant ainsi des effets de plus grande ampleur sur le site. Elle inclut aussi la notion de synergie entre effets. Cette notion d'effets cumulés faisant l'objet d'une analyse, émane du R 122-5 du code de l'environnement qui décrit le contenu de l'étude d'impact et les projets qui sont à prendre en compte. Cette analyse est différente de l'analyse des effets combinés (AEC) conduite par l'État dans le cadre du débat, sur une base volontaire, et dont les travaux seront poursuivis par la DREAL et le GPMM.

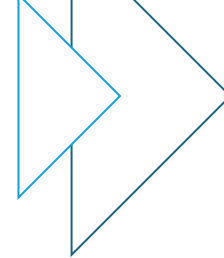
Cette démarche visait à apprécier les effets combinés de la mise en œuvre du « programme » de décarbonation et de réindustrialisation de Fos – Berre par une lecture globale et transversale sur l'ensemble des enjeux environnementaux clés. Elle offre ainsi une meilleure compréhension des impacts combinés des projets industriels. Les présentations dédiées ont été fortement suivies, et la CPDP, dans ses conclusions, émet plusieurs demandes de précisions et recommandations pour que ce travail soit poursuivi.

La fiche « **Réalisation d'une analyse des effets cumulés du programme de décarbonation et de réindustrialisation de la ZIP de Fos-sur-Mer et du pourtour de l'étang de Berre** », versée sur le site du débat, permet d'aller plus loin sur le sujet.

L'État a pu rappeler lors du débat l'importance de la séquence « éviter, réduire » les impacts des projets à l'échelle de chacun. Concernant la compensation environnementale des projets, au-delà des besoins en compensations (biodiversité), plusieurs acteurs attirent l'attention sur la sobriété foncière, le renforcement de l'évitement et de la réduction des impacts. Il s'agit de préserver les habitats naturels de l'artificialisation, et de réduire autant que possible les conséquences de la fragmentation (voire de rupture) des corridors écologiques nécessaires aux déplacements des espèces d'un habitat à un autre. Le contexte de changement climatique fait par ailleurs craindre une accélération de la baisse des populations des espèces protégées. L'impact de la multiplicité des projets de la zone sur l'artificialisation des sols a également été soulevée.

Sur le sujet de la ressource en eau, plusieurs questionnements ressortent des échanges. En effet, les perspectives de développement industriel impliquent une augmentation sensible des besoins en eau industrielle, en particulier sur la ZIP de Fos-sur-Mer. L'État constate que ces besoins supplémentaires restent, en ordre de grandeur, compatibles avec le potentiel global de la ressource régionale, mais que cette compatibilité est conditionnée à une organisation renforcée des réseaux, à la maîtrise des prélèvements sur les ressources locales sensibles (nappe de Crau, canaux, zones humides) et à une trajectoire crédible de sobriété hydrique dans les





secteurs industriels. Les interrogations du public dans le cadre du débat global ont concerné les sources de prélèvement et la répartition des prélèvements pour l'ensemble des usages : actuels et nouveaux, notamment les usages industriels, l'évolution des besoins en eau potable, et ce, dans un contexte de changement climatique et de conflits d'usages entre les activités agricoles, industrielles et touristiques qui devraient se renforcer. Des interrogations ont également été formulées quant au coût de l'accès à l'eau, en lien avec les investissements projetés. La nécessaire priorisation de l'accès à l'eau a été mise en avant par un grand nombre d'acteurs, notamment dans la mise en œuvre

des mesures de prévention des sécheresses. Ces différents sujets se traduisent par une demande forte de planification et une régulation par l'État des réponses aux besoins, aux différentes échelles (régionales avec le travail initié par la DREAL, plus locales avec les SAGE<sup>1</sup> Durance et Crau). Il apparaît également primordial que le GPMM produise un schéma directeur sur l'approvisionnement en eau industrielle, qui assure notamment la redondance de sa desserte. Des travaux en ce sens sont prévus dans le cadre du PPA, en coordination avec l'État, les collectivités et les porteurs de projet.

## LES POINTS D'ATTENTION DU DÉBAT

Sur l'AEC, les points d'attention ont porté sur des enjeux environnementaux spécifiques (ressource en eau, qualité de l'air, biodiversité par exemple), leur mesure, mais également sur leur additionnalité et la gouvernance à mettre en place pour d'éventuels arbitrages. La notion de capacité maximale, pour chaque enjeu, a été régulièrement évoquée par le public, de même que celle des limites propres au territoire face à la multiplicité des projets.

Concernant le patrimoine naturel, l'artificialisation et la fragmentation des espaces naturels constituent une source d'inquiétude des habitants du territoire, relayée en particulier par la communauté scientifique et les organisations de conservation du patrimoine naturel au niveau local et international (Alliance méditerranéenne des Zones Humides regroupant 30 ONGs et instituts de recherche).

Sur l'artificialisation, une attention particulière a été demandée sur la perte de terres agricoles et la nécessité de les éviter au maximum.

Sur la ressource en eau plus spécifiquement, il a été mis en avant l'opportunité que la réduction de la consommation d'eau pouvait représenter, entraînant directement une diminution de la consommation énergétique, ce qui offre des opportunités significatives pour la décarbonation. En effet, l'eau est une ressource souvent utilisée dans les process industriels (pour refroidir, chauffer, voire fabriquer) et peut représenter une part importante de la consommation d'énergie de ces activités. Des démarches en ce sens sont proposées par certains acteurs, dans une approche globale et multidisciplinaire de la gestion de l'eau.

## LES ENGAGEMENTS À L'ISSUE DU DÉBAT

À l'issue du débat, et compte-tenu des expressions fortes formulées sur les impacts environnementaux des projets et de leurs effets combinés, l'État s'engage dans la poursuite des travaux initiés avec le GPMM et les porteurs de projet industriels, à être garant d'une exigence environnementale forte dans la mise en œuvre de l'ensemble des projets.

Celle-ci se caractérisera par une mobilisation importante lors de l'instruction par l'État des dossiers de demandes d'autorisation, sur la qualité environnementale des projets et la bonne application de la séquence « éviter, réduire, compenser ». **Cf La**

### fiche « Éviter, réduire, compenser »

En matière de compensation, et pour une meilleure prise en compte des milieux naturels, le GPMM a lancé une étude de faisabilité pour un ou plusieurs sites naturels de compensation de restauration et de renaturation (SNCRR) fin 2024. D'autres démarches de type SNCRR sont envisagées par d'autres acteurs du territoire (métropole, région, conseil départemental des Bouches-du Rhône, etc.).

Les missions actuelles portent sur la recherche de sites à fort potentiel de restauration en lien avec

<sup>1</sup> Schéma d'Aménagement et de Gestion des eaux

les besoins compensatoires identifiés par le schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) du GPMM (différentes typologies d'habitats retenus). Les sites retenus devront répondre aux critères de pertinence écologique de l'annexe de l'arrêté du 21 novembre 2024 définissant les conditions d'agrément d'un SNCRR (gain écologique visé, intégration dans les continuités écologiques, etc.).

Dans le cadre de l'émergence de ce nouvel outil, l'État s'engage à accompagner les opérateurs volontaires dans la définition et l'élaboration de leur SNCRR.

Sur la ressource en eau, la démarche engagée dans le cadre du PPA – combinaison d'outils réglementaires (arrêté sécheresse, planification), de gouvernance territoriale (SAGE, PPA, concertations interbassins) et d'investissements ciblés (augmentation des capacités de pompage du GPMM, amélioration et interconnexion des réseaux, prise en compte des enjeux d'eau avec le canal de Provence et le projet Provence Bleue) – traduit une volonté conjointe de l'État et des partenaires d'anticiper et de planifier les évolutions nécessaires liées à l'approvisionnement en eau.

Concernant les effets combinés des projets, l'État s'engage, avec le GPMM à actualiser l'analyse livrée en 2025, au gré de l'avancement des projets identifiés ou de l'émergence de nouveaux projets, ainsi que de la publication de nouvelles données environnementales.

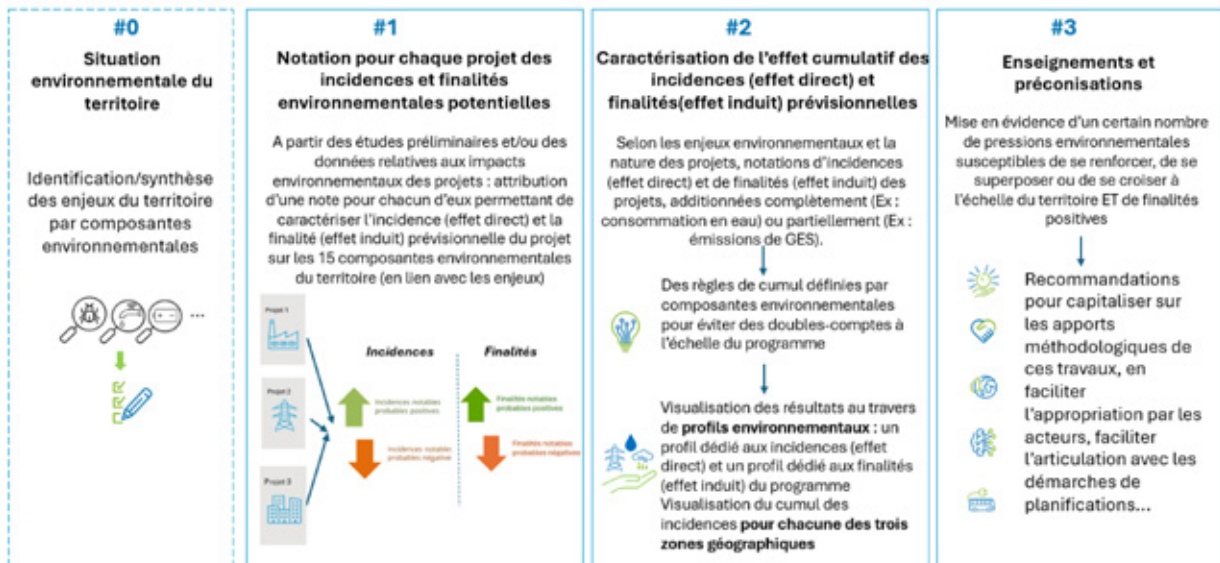
La prise en compte des recommandations de l'autorité environnementale et de la CNDP issues du débat public se traduira par un travail d'approfondissement de certaines composantes environnementales afin de consolider la méthode.

La formalisation d'un guide portant sur la méthode de l'AEC à destination des porteurs de projets est intégrée dans ce travail de clarification. Une réflexion sur les indicateurs sera engagée :

- définition d'indicateurs plus précis pour certaines composantes environnementales, non agrégés : par exemple qualité de l'air;
- sélection d'indicateurs d'impacts et pas d'émissions ou de besoins;
- élaboration d'un cadre de référence stabilisé et fiabilisé pour le traitement de la donnée;
- développement d'un outil de partage des données et de simulation. Les actualisations cibleront des indicateurs environnementaux clefs : eau, air, biodiversité, sobriété foncière, approvisionnement électrique. À l'inverse, certains sujets feront l'objet de travaux spécifiques conduits par ailleurs et ne seront donc pas inclus à l'AEC : les enjeux liés à la mobilité, les enjeux liés aux phases chantiers (impacts et possibilité de mutualisation).

Plus de détails en [annexe 1](#), réponses 6.1 à 6.7

## Graphique de la logique d'analyse méthodologique AEC



# PARTIE 6 : SANTÉ ET QUALITÉ DE VIE

## LES ENSEIGNEMENTS DU DÉBAT

Le débat confirme que la santé et la qualité de vie constituent une des conditions d'acceptation de la réaffirmation de la vocation industrielle du territoire. Les parties prenantes du débat n'expriment pas un rejet de principe de l'industrie, mais souhaitent que les projets soient compatibles avec une amélioration tangible de la qualité de l'air, de l'environnement et du cadre de vie, voire y contribuent activement.

Le débat a mis en exergue un ensemble d'enjeux majeurs pour le territoire Fos – Berre. En premier lieu, la qualité de l'air demeure une préoccupation historique et centrale pour la population, qui en suit de très près les évolutions et les impacts sur la santé. Cette sensibilité s'explique à la fois par la densité des installations industrielles implantées sur le territoire et par le ressenti persistant d'une exposition accrue aux risques.

Un deuxième enseignement concerne l'exigence élevée de concertation, de transparence et de partage de l'information. Le public attend que les décisions se prennent en toute confiance et identifie l'État, dans son rôle de contrôleur, comme un tiers de confiance pouvant garantir l'indépendance et l'objectivité des informations communiquées.

Enfin, il ressort clairement du débat que les analyses doivent dépasser une approche « projet par projet ». Les participants souhaitent une vision d'ensemble

des impacts cumulés au niveau de la zone de Fos – Berre, afin de mieux appréhender les transformations industrielles à venir et leur compatibilité avec l'amélioration de la qualité de vie.

Les échanges montrent que le territoire dispose déjà d'un socle solide de connaissances. De nombreuses études et dispositifs de surveillance existent, couvrant la qualité de l'air, certains indicateurs de santé, l'environnement et les risques industriels. Ce socle est jugé utile, mais encore difficile d'accès et peu lisible pour le grand public. Il est aussi perçu comme insuffisamment relié aux décisions concrètes.

Les dispositifs structurants du territoire sont les suivantes :

- **le dispositif REPONSES**
- **l'étude de zone SCENARII**
- **l'observatoire Revela 13**
- **l'observatoire régional de la santé**
- **l'étude EPSEAL**

Ces dispositifs sont complétés par un riche tissu local de surveillance de la qualité sanitaire :

- **AtmoSud**, observatoire régional de la qualité de l'air conventionné par l'État
- **VOCE**, observatoire citoyen animé par l'Institut écocitoyen et le SymCrau
- la plateforme en ligne **Enviro' Étang de Berre** gérée par le SPPPI



## LES POINTS D'ATTENTION DU DÉBAT

Plusieurs attentes fortes ont été exprimées par les acteurs et les citoyens au cours des échanges. La première concerne un déficit de connaissances perçues quant aux effets des pollutions sur la santé, qu'il s'agisse de pollution atmosphérique ou aquatique. Cette demande de clarification scientifique s'accompagne d'un appel à plus grande transparence dans la diffusion des données et dans l'explication des autorisations environnementales. L'évolution de la situation environnementale et sanitaire face à la multiplicité des projets industriels et leur cumul avec les activités existantes constitue également un point d'attention majeur exprimé par le public et les associations de protection de l'environnement.

Les procédures d'autorisation des projets industriels restent jugées complexes et mal comprises.

Les pétitionnaires doivent davantage expliciter le choix d'implantation, l'absence ou la minimisation des impacts, en particulier lorsque des mesures de réduction et de compensation sont envisagées. De plus, la population réclame une étude sanitaire indépendante couvrant l'ensemble du territoire, notamment centrée sur la qualité de l'air et ses conséquences sur la santé humaine.

L'AEC, initiée à l'échelle de la zone, constitue un premier jalon positif. Toutefois, elle est jugée encore incomplète, notamment sur le volet santé-environnement, du fait de la maturité variable des projets intégrés à l'étude. Cette attente marque un besoin de lisibilité et de garanties supplémentaires avant toute transformation industrielle d'ampleur.

## LES ENGAGEMENTS À L'ISSUE DU DÉBAT

À la suite du débat public, plusieurs engagements structurants ont été actés. Ils visent à mieux intégrer les préoccupations sanitaires et environnementales dans les suites données aux projets industriels du territoire.

Ainsi, les travaux relatifs à L'AEC seront nourris et enrichis, en particulier sur l'évaluation des risques pour la santé. La poursuite de l'étude « Scenarii II » contribuera également à une meilleure vision prospective des impacts.

Parallèlement, l'information du public et le dialogue avec les citoyens demeureront des piliers essentiels de la concertation continue pilotée par l'État. Celui-ci pourra s'appuyer sur le SPPPI, instance indépendante de concertation, afin de renforcer l'écoute et les échanges avec la population, dans l'esprit du dispositif REPONSES mis en œuvre sur l'étang de Berre. Ce dispositif vise à répondre aux attentes et aux préoccupations des habitants concernant la pollution de l'air et les émissions de gaz à effet de serre, grâce à des actions concrètes.

Lors des consultations prévues dans le cadre des procédures d'autorisation environnementale, une attention particulière sera portée à la pédagogie et à la mise à disposition de données claires, compréhensibles et exhaustives.

Ces engagements permettront de poursuivre un dialogue constructif avec les acteurs du territoire, tout en garantissant que le développement industriel reste compatible avec la protection de la santé et de l'environnement sur la zone Fos-Berre.

Enfin, l'État s'engage à accompagner l'adaptation de l'offre de soins à la trajectoire industrielle et démographique du territoire. Il soutiendra le renforcement du centre hospitalier de Martigues à hauteur d'environ 28 millions d'€, dans le cadre des financements actés et des projets immobiliers et organisationnels engagés. **(Cf. Fiche Projet d'investissement du Centre Hospitalier de Martigues)**

Il s'engage également dans la modernisation de l'hôpital de Salon-de-Provence, dont le dimensionnement permettra de desservir un bassin de 200 000 habitants à horizon 2029. Un premier financement de 11 millions d'€ a été versé en 2024 par l'État, sur un total de 98 millions d'€ apportés dans le cadre du Ségur de la santé.

Plus de détails en **annexe 1, réponses 3.1, 3.2, 7.1 à 7.3 et 7.8**

# PARTIE 7 : SUITES DU DÉBAT PUBLIC

## LES ENSEIGNEMENTS DU DEBAT

L'intérêt d'une approche mutualisée, qui dépasse les projets pris séparément, a été réaffirmé tout au long du débat, par le public, par les porteurs de projets, par les élus et partagé au sein de l'ensemble des services de l'État. De ce point de vue, la présentation de l'analyse des effets combinés a été très bien perçue et la poursuite de cette démarche a été plébiscitée. Concernant les mobilités, l'approche globale est également apparue indispensable pour mesurer les impacts sur les réseaux et apporter des réponses à l'échelle de la zone Fos-Berre.

Dans le même temps, le débat a montré une attente d'information et de discussion de chaque projet et des interrogations ont été soulevées sur l'instruction des projets pris individuellement.

Le débat a permis la participation d'un large public par la diversité des modalités offertes. Des participant-e-s demandent de poursuivre cette offre en permettant aux publics les plus éloignés de la décision de poursuivre leur implication. En particulier, des contributions réaffirment l'importance d'impliquer les jeunes, mais également les riverains des projets et les travailleur-se-s.

Le débat public global a démontré la volonté de nombreux acteurs de « jouer » collectivement pour dépasser des problèmes complexes, ce qui ne veut pas dire que la décision est collective. La nécessité d'enchaîner avec un dispositif de concertation continue est également apparue comme indispensable.

## LES ENGAGEMENTS À L'ISSUE DU DÉBAT

L'État propose d'organiser, suite au débat public, une « concertation continue globale » avec la participation de garants de la CNDP, pour continuer à informer et concerter avec le public sur la transformation en cours et dans une approche la plus complète possible.

Les modalités de cette concertation sont encore à préciser, en lien avec la CNDP. Néanmoins, les principes seront les suivants :

- l'État organisera, au moins une fois par an, une réunion de concertation « globale », à l'échelle du débat public, permettant de donner au public une image d'ensemble de l'avancement des projets contribuant à la vocation industrielle et de recueillir les questions, commentaires et avis du public ;
- les 6 porteurs de projets industriels de la « liste principale » du débat public porteront en propre la concertation de leur projet, selon les modalités définies avec la CNDP. Ils s'engagent à contribuer à la démarche de concertation « globale » proposée par l'État ;
- les autres porteurs de projets industriels, en particulier ceux déjà en concertation, seront invités à participer à cette démarche « globale ». Les porteurs de projets qui pourraient arriver par la suite et

qui seraient cohérents avec la vocation industrielle de la zone seront également invités à participer à cette démarche ;

- au-delà de la réunion annuelle, l'État assurera une communication régulière et des événements variés (réunions publiques thématiques, webinaires, forums, visites de sites, etc.) pour intégrer largement le public, sur les sujets à forts enjeux pour le territoire. Les collectivités et les industriels s'associeront à l'État dans cette démarche. D'autres entités comme PICTO, AtmoSud, ou des groupements d'acteurs pourront également se mobiliser et venir alimenter ces événements. L'État prêtera une attention particulière pour toucher le public le plus large possible et pour mettre en place les conditions d'une participation active du public. Les événements seront « labellisés » « concertation continue globale » pour une bonne compréhension du public. Comme lors le débat public, des séances dédiées à des filières industrielles et leurs synergies potentielles (sidérurgie, hydrogène, aéronautique, etc.), ou avec des approches plus territorialisées comme ce qui est envisagé (voir ci-après) pour le Val de Durance pourraient être organisées ;



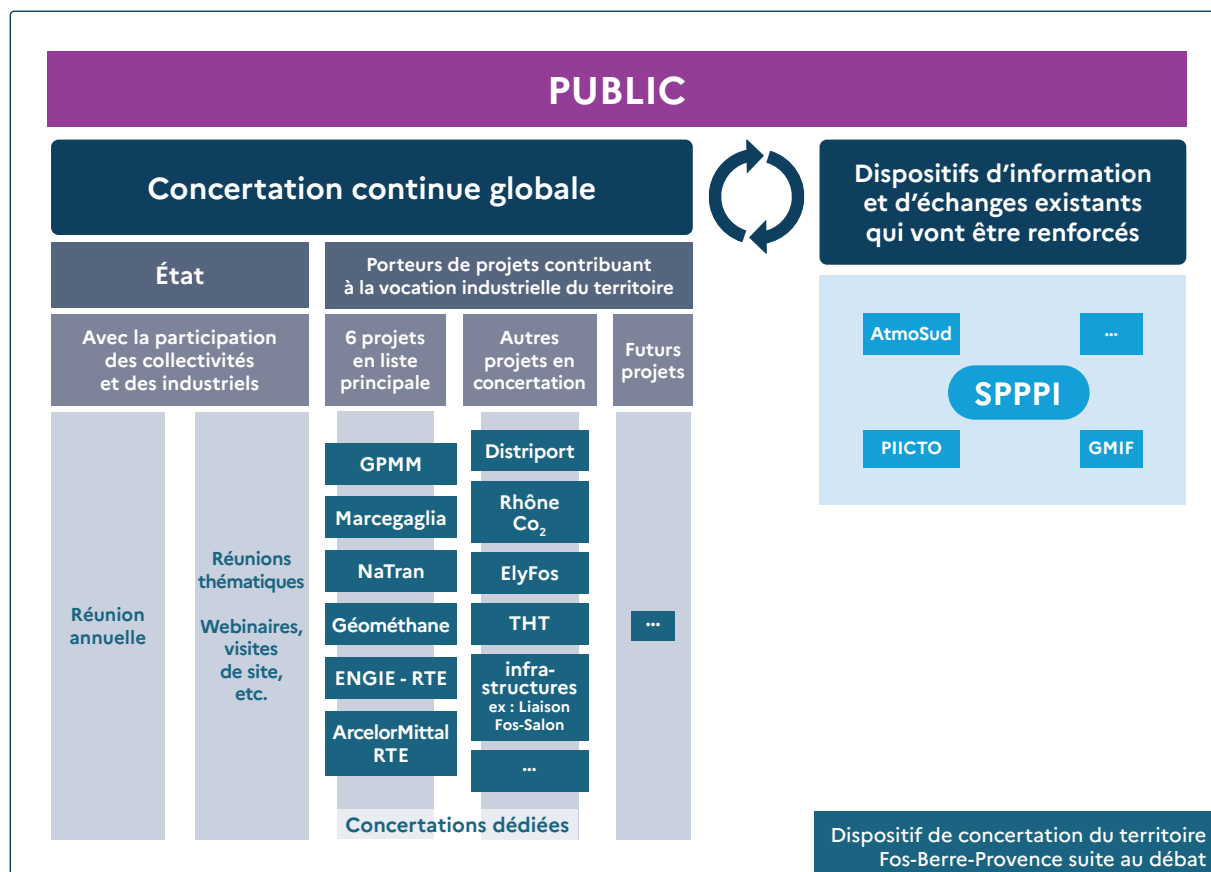
- la concertation continue globale s'appuiera sur les outils qui ont été développés à l'occasion du débat, comme la carte des projets et l'analyse des effets combinés. D'autres outils et analyses pourront compléter ce corpus ;
- l'ensemble du territoire du débat public sera couvert, y compris les territoires de Manosque et de l'est du Gard. La préfecture des Alpes-de-Haute-Provence propose un dispositif spécifique pour garantir une cohérence globale dans le val de Durance, autour de Manosque, en lien avec les trois industriels (HyGreen, GéoH2 et HYnframed) qui développent les «briques» (production, transport, stockage) d'un écosystème hydrogène, dont l'objectif est de répondre aux attentes des parties prenantes locales ;
- les instances de pilotage du PPA assureront une communication régulière de l'avancement du projet. Cette communication viendra alimenter la concertation continue de l'État. En particulier, le pacte de gouvernance du PPA associera, au-delà des 5 signataires, les 14 maires des communes concernées, les représentants du monde industriel et quelques parties prenantes directement concernées par la transformation industrielle. Cette configuration du pacte de gouvernance, en cours de construction et susceptible d'évoluer dans le temps, permettra donc une connexion forte avec les acteurs du territoire.

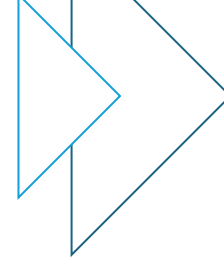
En parallèle, l'État continuera à travailler avec les instances déjà en place, qui ont un rôle d'information, d'échanges et de concertation avec les citoyens. Par exemple, le SPPPI organise régulièrement des

événements, webinaires, etc. sur l'industrie autour de l'étang de Berre et ses impacts sur le territoire ; il pilote également le dispositif REPONSES, qui recueille les attentes et préoccupations des habitants du pourtour de l'étang de Berre en matière de santé environnementale et réunit les acteurs qui peuvent apporter collectivement des solutions concrètes. Dans son cahier d'acteurs, le SPPPI a proposé de renforcer son action de concertation entre parties prenantes sur les thèmes directement en lien avec la transformation industrielle de Fos-Berre. D'autres entités comme PIICTO, AtmoSud, etc., et les groupements d'acteurs industriels comme le GMIF, l'UIMM, France Chimie, France Industrie, etc., sont également des relais pour apporter de l'information et des connaissances au public et recueillir les attentes. La concertation continue de l'État se nourrira du travail avec ces instances ; certains événements pourront être organisés conjointement, ils seront «labellisés» «concertation continue globale» pour un bon repérage du public.

Compte tenu de son caractère novateur, ces principes d'organisation de la concertation continue globale pourront évoluer dans le temps, tout en gardant l'objectif de bien concerter avec le public sur le processus de transformation global à l'œuvre sur la zone industrielle de Fos-Berre et les projets directement connectés.

Plus de détails en **annexe 1, réponses 3, 9.4 à 9.6, P7, P8, et 11.1 à 11.5**





# SOMMAIRES DES ANNEXES

<b>ANNEXE 1 : Tableau des réponses de l'État aux demandes de la CPDP</b> .....	<b>34</b>
<b>ANNEXE 1A : réponse 3.10</b> <b>Stratégie territoriale de report modal : engagements et perspectives</b> .....	<b>71</b>
<b>ANNEXE 1B : réponse P.7 - Contribution spécifique</b> <b>de la Sous-préfecture de Forcalquier concernant le projet HyGreen</b> .....	<b>72</b>



# ANNEXE 1 - TABLEAU DES RÉPONSES DE L'ÉTAT AUX DEMANDES DE LA CPDP

Seules les demandes de la CPDP adressées aux services de l'État ont été traitées dans ce document. La numérotation présentée ci-après reprend fidèlement celle figurant dans le compte rendu de la CPDP.

Numérotation CPDP	Demandes de précisions générales
1	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Préciser la suite donnée à la vocation proposée et les enseignements pour un programme d'ensemble de réindustrialisation et décarbonation.</p> <p><b>Réponse</b></p> <p>La suite donnée au débat public global se traduit par une mobilisation forte des services de l'État :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• auprès des industriels pour les accompagner dans leur démarche de transformation des sites existants ou pour en implanter de nouveaux ;</li> <li>• aux côtés de la métropole AMP, du conseil régional, du conseil départemental et du GPMM pour déployer un projet partenarial d'aménagement (PPA) qui vise à rassembler des actions à financer entre 2026 et 2030 pour réunir les conditions nécessaires à l'attractivité du bassin de Fos – étang de Berre, pour préserver l'environnement et améliorer le cadre de vie des habitants. Un pacte de gouvernance associant également les industriels, les 14 maires de la zone Fos-Berre et quelques acteurs clés viendra en complément ;</li> <li>• avec l'appui de structures locales compétentes en la matière et disposant de données utiles, pour mettre en place un dispositif d'échanges citoyens sur la vocation du territoire, les projets, avec plusieurs objectifs :             <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Travailler sur l'identité industrialo-portuaire du bassin avec les citoyens en s'appuyant sur les points forts de leur cadre de vie (étang de Berre, services et équipements publics) et les progrès réalisés concernant les nuisances de l'activité industrielle en lien avec les dispositifs existants (présentations des commissions de suivi de site, dispositif REPONSES).</li> <li>2 Traiter des problématiques concrètes que les citoyens feront remonter (par ex. les sujets de santé publique et/ou professionnelle, ou autres).</li> <li>3 Prendre de la hauteur vis-à-vis des projets du territoire et montrer l'enjeu d'appréhender la notion de complexité, à travers des illustrations très concrètes sur les mutations/évolutions en cours sur le territoire.</li> <li>4 Accompagner les citoyens dans la compréhension des transformations à l'œuvre (passées, actuelles et à venir), en les associant, en les rendant acteurs en « allant vers eux », afin de les rendre fiers de leur territoire exceptionnel.</li> </ol> </li> </ul>
2	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Compléter et actualiser la cartographie des projets qui participeraient au programme de réindustrialisation et décarbonation, avec leurs principales caractéristiques.</p> <p><b>Réponse</b></p> <p>Une mise à jour de la cartographie et sa mise à disposition du public sera organisée dans le cadre de la concertation continue. Les conditions et les moyens dédiés sont à préciser entre les différents partenaires. La carte pourrait être actualisée au moins une fois par an et être hébergée par un site institutionnel.</p>

Numérotation CPDP	Demandes de précisions générales
3	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Poursuivre et approfondir l'analyse des effets cumulés (AEC) en répondant aux demandes du public:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Compléter les indicateurs ;</li> <li>• Préciser et compléter les données des projets ;</li> <li>• Mettre à jour et alimenter en continu l'analyse;</li> <li>• Développer un outil de simulation pour explorer des scénarios.</li> </ul>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>La DREAL a conduit une analyse des effets des projets de la zone Fos-Berre qui a été versée au débat. Le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur a sollicité, en 2024, l'autorité environnementale pour qu'elle fournisse un cadrage méthodologique sur cet exercice. Cet exercice, non réglementaire, a contribué de manière très positive au débat et les attentes le concernant sont nombreuses. La DREAL et le GPMM s'engagent donc pour approfondir cette analyse et l'actualiser. La méthodologie sera évolutive et reposera sur un cahier des charges et une convention entre DREAL et GPMM. Les précisions et les recommandations issues du débat seront prises en compte. Cette analyse est complémentaire et se nourrit des études d'impact de chaque projet, dans lesquelles la notion d'effets cumulés est définie réglementairement. Pour éviter la confusion entre le contenu réglementaire et l'analyse globale, supplémentaire, menée par la DREAL et le GPMM, il est préférable de parler pour cette dernière « d'effets combinés ».</p>
4	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Tenir une comptabilité carbone à partir d'un état des lieux des émissions des activités existantes dans la zone Fos-Berre et préciser les scénarios d'évolution des émissions selon l'évolution des projets.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le terme de comptabilité carbone désigne les méthodologies, les mesures et le suivi utilisés pour évaluer et quantifier le CO<sub>2</sub> qu'une entité ou une activité émet. Déployer une comptabilité à l'échelle de la zone Fos Berre paraît très ambitieux et nécessiterait une ingénierie de projet « hors norme » pour laquelle l'État ne dispose pas de moyens (techniques, financiers...) On ne peut donc pas s'engager sur un tel projet. En revanche, une des premières étapes de la Phase 2 du Programme SYRIUS qui va démarrer dans les prochains mois est d'actualiser et resserrer un faisceau de scénarios de décarbonation pour les ajuster au regard des évolutions constatées sur les sites existants et leurs niveaux d'activité ces trois dernières années. Cette mise à jour pourra intégrer les nouveaux plannings de certains projets de transformation de sites existants et d'implantation. Ce travail de connaissance réalisé par PIICTO et ses partenaires, financé notamment par France 2030, permettra de suivre de manière régulière l'évolution des émissions jusqu'en 2030. Il pourra intégrer de nouveaux projets ou événements dans les prochaines années qui pourraient plus ou moins impacter le niveau des émissions industrielles globales du territoire.</p>
5	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Actualiser la liste des critères de la feuille de route pour sélectionner ou prioriser les projets et clarifier leur application, en tenant compte des attentes exprimées dans le débat.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le projet partenarial d'aménagement qui sera signé début 2026 priorise les actions pour rendre possible la transformation industrielle, énergétique et écologique du territoire, et précise leurs conditions de financement.</p> <p>Les critères mobilisés pour prioriser les projets concernent leur faisabilité technique et financière. La priorité sera donnée aux projets susceptibles d'être réalisés à court terme (2026–2030). En revanche, l'État n'a pas vocation à prioriser les projets industriels les uns par rapport aux autres. L'État s'assure toutefois, à travers le corpus réglementaire, que les projets respectent bien les règles d'implantation sur le territoire (en matière de risque technologique, de pollution, de prélèvement de la ressource en eau, d'impact sur la biodiversité, etc.)</p>

## Recommandations générales

### Recommandation

Porter la constitution d'un programme d'ensemble de décarbonation et de réindustrialisation, doté d'une vision stratégique unifiée, d'un schéma directeur, et qui serait soumis à une évaluation environnementale d'ensemble.

### Réponse

Les services de l'État n'ont pas vocation à constituer un programme d'ensemble des projets de décarbonation et de réindustrialisation portés par des acteurs privés.

Ils accompagnent en revanche les projets en s'assurant de leur pertinence, de leur bonne insertion dans le territoire et du respect de la réglementation dont la séquence Éviter Réduire Compenser.

1

La vision stratégique repose en revanche sur le déploiement d'un projet partenarial d'aménagement et d'une opération d'intérêt national, qui permettront de mettre en œuvre la triple stratégie foncière poursuivie par les services de l'État :

- une première visant à maîtriser et aménager du foncier industriel, dans la zone industrialo-portuaire et sur les fonciers du GPMM, ou en dehors, afin d'aboutir à des sites véritablement « clés en main » ;
- une deuxième visant à rendre possibles des projets d'aménagement et d'équipements publics nécessaires à l'implantation des projets industriels et à leur acceptabilité (requalification de quartiers, construction de logements dans une logique de densité et de mixité, déploiement de solutions de mobilité, d'offre de soins, etc.) ;
- une troisième visant à identifier des terrains permettant d'offrir des solutions de compensations environnementales performantes et mutualisées aux projets des industriels ou aux projets d'aménagement, à une échelle suffisamment large.

### Recommandation

Engager une concertation continue à l'échelle globale du programme de décarbonation et de réindustrialisation.

### Réponse

L'État propose d'organiser, suite au débat public, une « concertation continue globale » avec la participation d'un garant de la CNDP. Les modalités de cette concertation sont encore à préciser. Néanmoins, les principes seront les suivants :

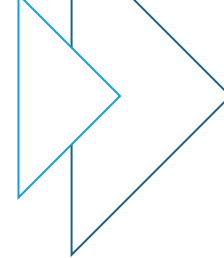
- l'État organisera, au moins une fois par an, une réunion de concertation « globale », à l'échelle du débat public (événement chapeau).

Cet événement chapeau sera complété et alimenté par :

2

- les concertations portées par les 8 porteurs de projets industriels du débat public, selon les modalités définies avec la CNDP. Ils s'engagent à contribuer à la démarche de concertation « globale » proposée par l'État ;
- les autres porteurs de projets industriels et d'infrastructure, en particulier ceux déjà en concertation ;
- le pilotage du PPA qui, dans ses instances de gouvernance (COPIL), aura vocation en lien avec les maires à échanger sur les priorités d'action et à prendre des décisions qui permettront de nourrir le débat ;
- une communication régulière et des événements variés organisés par l'État en lien avec les collectivités et les industriels sur les sujets à forts enjeux pour le territoire ;

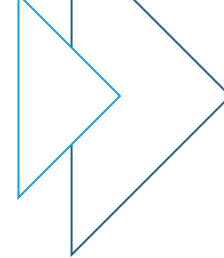
En parallèle, l'État continuera à travailler avec les instances déjà en place, qui ont un rôle d'information et d'échanges citoyens. Par exemple, le SPPPI continuera d'organiser (des événements, webinaires, etc. sur l'industrie autour de l'étang de Berre et ses impacts sur le territoire) et renforcera son action en ce sens. D'autres entités comme PIICTO, AtmoSud, etc., et les groupements d'acteurs industriels comme le GMIF, l'UIMM, France Chimie, France Industrie, etc., auront également des occasions d'apporter de l'information et des connaissances.



Numérotation CPDP	Recommandations générales
3	<b>Recommandation</b> Créer une structure de gouvernance ouverte à un large public pour porter le programme.
	<b>Réponse</b> En complément du comité de pilotage du projet partenarial d'aménagement, un pacte de gouvernance associant l'ensemble des communes du bassin, les industriels et autres parties prenantes sera mis en place en 2026.  Ce pacte constituera le cadre de référence pour organiser la concertation, la coordination et la mise en œuvre des projets à l'échelle du territoire. Il visera à garantir une représentation équilibrée des acteurs — communes, métropole, conseil départemental, conseil régional, État, GPMM, industriels — afin d'assurer la cohérence des décisions et la complémentarité des actions engagées.  Les décisions prises par les signataires de ce pacte seront alimentées par la concertation continue qui sera menée avec le public.
4	<b>Recommandation</b> Poursuivre l'information et le débat sur l'ensemble des projets et leurs évolutions avec des outils en ligne d'information continue, dont reconduire la carte interactive du débat et des rencontres régulières de type forum des projets.
	<b>Réponse</b> Chaque porteur de projet, dans le cadre de sa propre concertation continue, aura la charge de poursuivre l'information du public sur son propre projet. Une mise à jour de la cartographie et sa mise à disposition du public sera organisée dans le cadre de la concertation continue menée par l'État. Les conditions et les moyens dédiés sont à préciser entre les différents partenaires. La carte pourrait être actualisée au moins une fois par an et être hébergée par un site institutionnel.
5	<b>Recommandation</b> Poursuivre l'information et le débat sur les effets cumulés avec un outil d'information continue et de mutualisation et des rencontres thématiques dédiées.
	<b>Réponse</b> Il est prévu de publier et de mettre à disposition du public à échéance régulière les résultats de l'analyse des effets combinés. À ce stade, les modalités de concertation ne sont pas encore définies.
8	<b>Recommandation</b> Développer des espaces de co-construction des décisions sur les projets et sur les enjeux.
	<b>Réponse</b> Les différentes concertations qui vont se tenir sur les projets industriels, d'aménagement et d'infrastructures, poursuivront cet objectif.

Numérotation CPDP	Recommandations générales
9	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Veiller à poursuivre une information auprès d'un large public et à mettre en œuvre une variété de modalités pour l'impliquer dans l'élaboration des décisions.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le dialogue entre les industriels et les habitants (ou leurs représentants élus et associations) a vocation à se poursuivre à travers des événements, visites, séminaires thématiques, films, qui prendront forme tout autour du bassin de Fos et de l'étang de Berre. Dans la concertation continue globale proposée par l'État, il est également bien prévu d'avoir une variété de modalités (lettre d'information, réunions plénières, événements divers sur l'ensemble de la zone du débat).</p>
10	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Poursuivre la coordination entre les instances pérennes de concertation, les concertations préalables ou continues sur les projets et la concertation continue sur le programme de décarbonation et de réindustrialisation, en particulier via des réunions communes.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les modalités de concertation sur les différents projets qui ne sont pas sous la maîtrise d'ouvrage de l'État ne sont pas nécessairement décidées par les services de l'État, encore moins leur coordination. En revanche, dans le cadre du pacte qui associera l'ensemble des acteurs, des informations régulières sur l'avancement des projets et leurs synergies seront apportées. Par ailleurs, dans la concertation continue « globale » proposée par l'État, il est prévu d'inviter l'ensemble des industriels et porteurs de projet à rejoindre la démarche, afin d'offrir une vision d'ensemble des transformations en cours.</p>





Numérotation CPDP	Quelles industries pour l'avenir ?
3.1	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Produire une description synthétique globale des activités industrielles actuelles et de leurs interactions et interdépendances, qui soit intelligible pour le grand public, par exemple sous forme d'atlas industriel.</p> <p><b>Réponse</b></p> <p>Les services de l'État ne possèdent pas une telle cartographie. Néanmoins, les services de l'État ont déjà contribué à l'élaboration de la cartographie des projets qui a été mise en ligne sur le site de la CPDP (fiche débat « Analyse des effets combinés » accessible sur le site du débat).</p> <p>Néanmoins, il serait utile de compléter, comme le demande la CPDP, cette cartographie en intégrant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'ensemble des acteurs industriels, et non pas uniquement ceux qui ont des projets d'industrialisation et/ou de décarbonation,</li> <li>• et en mettant en lumière les relations « symbiotiques » qu'entretiennent certains sites.</li> </ul> <p>Si les services de l'État ne possèdent pas une telle cartographie, d'autres acteurs possèdent de telles représentations du territoire industriel, notamment l'association PIICTO qui a récemment réalisé un travail sur ce sujet. Afin de répondre à la présente demande de précision et la rendre accessible et facilement compréhensible par le grand public, un travail avec PIICTO est envisagé pour retravailler l'information et sa restitution.</p>
3.2	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Approfondir l'Analyse des Effets Cumulés sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les émissions de GES en incluant l'évolution des activités existantes ;</li> <li>• l'emploi : création d'emplois directs et indirects, suppressions et reconversions, clarifiées par filière et selon différents scénarios.</li> </ul> <p><b>Réponse</b></p> <p>Les travaux prospectifs spécifiques aux besoins de main-d'œuvre de la zone industrialo-portuaire Fos-Berre, convergeront au premier trimestre 2026 pour alimenter l'analyse des effets combinés sur l'emploi : étude SYNDEX (FTJ), étude CCI AMP (FTJ), étude OPCO2I (prestataire EY), étude Maison de l'emploi (maintenance industrielle).</p> <p>L'évolution nette des effectifs salariés, sera impactée par les besoins liés au remplacement des départs à la retraite, des mobilités externes et des créations de poste, notamment liés aux nouveaux projets industriels. À horizon 2030 et 2050, l'installation de nouvelles activités (panneaux photovoltaïques, acier bas-carbone, production d'H2) et l'extension d'activités existantes (aéronautique, activités logistiques et portuaires) sont le principal facteur de créations d'emplois.</p> <p>Une première enquête auprès de 28 industriels du territoire - ou en cours d'implantation - a estimé les besoins en recrutement à horizon 2030 : 7 400, trois projets (Airbus Hélicopters, Carbon et Gravity) concentrant près de 50% de ces besoins en recrutement. Ces besoins de recrutement se répartissent ainsi par type de métier : maintenance (48% des besoins de recrutements actuels, 34% des recrutements à horizon 5 ans) ; techniciens de production ; mécaniciens et électromécaniciens ; ingénieurs et bureaux d'études ; opérateurs logistiques ; usieurs, soudeurs et chaudronniers.</p> <p>Dans le cadre de la feuille de route des grands projets industriels, un groupe de travail « emploi et compétences » (GT3) associe les services de l'État, le Conseil régional, France travail, les industriels du territoire, dans le but de suivre au plus près du terrain les besoins de main d'œuvre industrielle.</p> <p>Sur le volet GES, l'actualisation de l'étude sur les effets combinés intégrera les données les plus récentes concernant les émissions des activités existantes et celles, prévisibles, des projets.</p>

Numérotation CPDP	Quelles industries pour l'avenir ?
3.5	<p><b>Demande de précision</b> Préciser et détailler les parts de l'hydrogène produit ou importé qui seraient destinées aux différents usages identifiés, pour produire quels produits ou services (carburant d'origine pétrolière, plasturgie et chimie, mobilité lourde, engrais, etc.).</p> <p><b>Réponse</b> Aujourd'hui, l'hydrogène est principalement un intrant non énergétique dans des procédés industriels. Ce sont d'abord sur ces usages (engrais, raffinage notamment) que les premiers volumes sont attendus. À moyen terme, des volumes importants sont anticipés pour la synthèse de carburants et la sidérurgie. Afin de garantir son approvisionnement cible en hydrogène bas-carbone, la France privilégiera à horizon 2035 la production sur son territoire national, en se dotant de capacités d'électrolyse et des moyens de la mettre en œuvre à proximité des sites de consommation.</p> <p>À long terme, la France n'exclut pas les importations d'hydrogène bas-carbone ou de ses dérivés, spécifiquement pour les molécules de synthèse, dès lors que celles-ci seront disponibles de manière compétitive. Au niveau de la zone Fos-Berre, lors de la Phase 1 du Programme SYRIUS, une étude a permis de recenser et cartographier les différents usages de l'hydrogène (actuels et futurs) sur le territoire, les sources de production actuelle et l'enjeu de diversification de ces sources à moyen terme (importations par voie maritime via le vecteur NH3, par hydrogénoduc, etc.).</p> <p>Une réactualisation de cette étude est prévue. Elle contient des éléments confidentiels de stratégie industrielle. Une réflexion pourrait être engagée avec PIICTO pour disposer d'éléments globaux par filières ou par plateformes, sous réserve d'accord des autres financeurs.</p>
3.7	<p><b>Demande de précision</b> Préciser les besoins de formation et les mesures d'accompagnement prévues</p> <p><b>Réponse</b> Le 21 janvier 2025, l'État et la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ont signé le Contrat d'Objectifs Sectoriels (COS) pour le secteur de l'Industrie (« Renforcer l'Innovation et la Compétence »), dans le cadre du Contrat de Plan Régional de Développement de la Formation et de l'Orientation Professionnelles (CPRDFOP) 2023-2028.</p> <p>Il s'agit d'un levier essentiel pour répondre aux enjeux de formation, d'emploi et de développement économique de la région. Le COS est un instrument créé pour renforcer l'adéquation entre l'offre de formation, les besoins des entreprises et les défis du marché du travail. Initié en 2023, à la demande des branches professionnelles, notamment l'Union des Industries et Métiers de la Métallurgie (UIMM), le COS Industrie qui réunit 20 signataires, dont des services de l'État, des branches professionnelles, des OPCO, ainsi que des partenaires académiques et économiques couvre un large éventail de secteurs industriels, allant de la métallurgie à l'aérospatiale, en passant par l'agroalimentaire et la chimie. En tout, ce sont 44 actions prioritaires définies pour les 18 à 24 mois à venir, qui visent à expérimenter des solutions innovantes pour répondre aux défis de l'emploi et des compétences.</p>

**Demande de précision**

Préciser comment, par quels moyens et à quelles échéances les engagements sur le report modal (ferroviaire et fluvial) lié au développement et à la décarbonation des activités logistiques et portuaires seront remplis et clarifier leur application, en tenant compte des attentes exprimées dans le débat.

**Réponse**

Les différentes stratégies portuaires, métropolitaines, régionales, nationales et industrielles convergent vers une trajectoire structurée et progressive de report modal.

Elles s'appuient sur :

- des investissements dédiés,
- une amélioration coordonnée des infrastructures,
- une gouvernance renforcée entre acteurs publics et économiques,
- des objectifs chiffrés suivis dans le temps.

Au travers du Sraddet, la Région porte la volonté d'une important report modal des flux logistiques de longue distance sur le ferroviaire et le fluvial. Elle conjugue ses efforts à ceux de l'État dans le cadre d'un pacte de fret ferroviaire signé en 2020. Elle mobilise près de 30M€ sur le fret ferroviaire dans le cadre du CPER 2021-2027.

La **Métropole Aix-Marseille-Provence** dans le cadre de son Plan de Mobilité, programme des investissements significatifs pour renforcer l'armature multimodale d'ici 2030.

La stratégie métropolitaine repose sur :

- le développement des infrastructures ferroviaires et fluviales permettant une meilleure desserte logistique ;
- la préparation d'un service public métropolitain de fret ferroviaire ;
- un effort d'investissement important fléché en faveur du report modal.

Le **projet stratégique 2025-2029 du GPMM** fixe une trajectoire claire de progression des parts modales :

- triplement des flux fluviaux à l'horizon 2040 ;
- augmentation significative des trafics ferroviaires, avec un objectif de 25% pour les conteneurs ;
- objectif combiné fer/fluvial de 35% à 2040.

Pour atteindre ces cibles, le port programme des aménagements dédiés, la mise en œuvre de son schéma directeur ferroviaire et une action renforcée sur la fiabilisation des chaînes fluviales.

**L'État** inscrit ces dynamiques territoriales dans la trajectoire nationale de développement du fret ferroviaire et du transport fluvial et la stratégie nationale bas carbone.

Dans ce cadre :

- la Stratégie nationale prévoit un doublement de la part modale du ferroviaire d'ici 2030 ;
- des engagements complémentaires portent sur l'amélioration des infrastructures, l'accompagnement des opérateurs et la coordination des flux. Une étude spécifique confiée à SNCF Réseau confirme la nécessité de ces engagements complémentaires

Le volet fluvial du CPIER Rhône-Saône soutient également l'amélioration de l'offre fluviale et la modernisation des ouvrages, conditionnant un report modal ambitieux entre 2030 et 2050. La démarche du schéma d'axe MeRS poursuit également cette ambition.

L'État mobilise 42 M€ pour le report modal ferroviaire dans le CPER 2023-2027, pour accompagner près de 156 M€ de projets d'investissement. Dans le volet mobilité du CPIER, affichant près de 300 M€ de projets d'investissement en faveur du report modal fluvial, l'État mobilise 54 M€ pour améliorer l'offre fluviale et moderniser les infrastructures portuaires et ouvrages nécessaires à la circulation de l'axe Rhône - Saône, condition préalable à un report modal ambitieux entre 2030 et 2050. Près de 6 M€ de l'État sont affectés à la modernisation des installations du port d'Arles et pour l'amélioration de l'interface fluviale des terminaux à conteneurs de Fos sur Mer.

**Les industriels** engagés dans les projets de décarbonation de la ZIP intègrent des solutions logistiques multimodales dans leurs schémas de fonctionnement, notamment :

- des dessertes ferroviaires dédiées,
- l'utilisation des terminaux multimodaux existants ou en développement,
- l'optimisation des flux de matières premières via les infrastructures fluviales.

Un tableau de synthèse est disponible en sous annexe 1A

3.10

Numérotation CPDP	Quelles industries pour l'avenir ?
3.1	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Informier le public sur les activités existantes à travers des outils en ligne et des rencontres régulières de type forum commun avec les nouveaux projets.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Des organismes en place jouent déjà ce rôle d'information auprès du public. On peut notamment mentionner l'initiative du SPPPI, qui propose de renforcer encore ce travail, avec comme objectif de :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 Travailler sur l'identité industrialo-portuaire du bassin en montrant aux citoyens les points forts de leur cadre de vie (étang de Berre, services et équipements publics) et les progrès réalisés concernant les nuisances de l'activité industrielle en lien avec les dispositifs existants (présentations des commissions de suivi de site, dispositif REPONSES)</li> <li>2 Traiter des problématiques concrètes que les citoyens feront remonter (par ex. les sujets de santé professionnelle, ou autres)</li> <li>3 Prendre de la hauteur vis-à-vis des projets du territoire et montrer l'enjeu d'appréhender la notion de complexité, à travers des illustrations très concrètes sur les mutations/évolutions en cours sur le territoire.</li> <li>4 Accompagner les citoyens dans la compréhension des transformations à l'œuvre (passées, actuelles et à venir), en les associant, en les rendant acteurs en « allant vers eux », afin de les rendre fiers de leur territoire exceptionnel.</li> </ol>
3.2	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Garantir l'accès à l'information sur les nouveaux projets dès qu'ils sont connus des services de l'État, via les outils d'information en ligne.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les porteurs de projet assurent généralement leur propre communication. Le déploiement d'outils d'information en ligne complémentaire est une réflexion non engagée à ce stade. Une mise à jour de la cartographie et sa mise à disposition du public sera organisée dans le cadre de la concertation continue menée par l'État. Les conditions et les moyens dédiés sont à préciser entre les différents partenaires. La carte pourrait être actualisée au moins une fois par an et être hébergée par un site institutionnel d'un service déconcentré de l'État (DREAL). Des critères d'entrée des projets dans cette cartographie seront à définir (maturité suffisante, avancement etc.).</p>
3.3	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Engager les entreprises dans un plus grand partage de l'information, en conditionnant les financements publics et les études d'écologie industrielle à ce partage.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les conditions de financement public sont généralement encadrées par des textes nationaux qui ne peuvent pas être amendés pour cet usage.</p> <p>En revanche les entreprises seront engagées dans ce partage d'information :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• vis à vis du public au travers de leurs propres concertations continues et des événements organisés localement auprès du public</li> <li>• entre elles, grâce notamment à la mise à disposition de données dans le cadre de la poursuite de l'analyse des effets combinés</li> </ul>

Numérotation CPDP	Quelles industries pour l'avenir ?
3.4	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Partager et mettre en discussion dans une rencontre publique les résultats des études en cours sur l'emploi et la formation, telles celles en cours dans le cadre de la mission de la CCI AMP (Chambre de commerce et d'industrie Aix-Marseille Métropole) sur les impacts de la décarbonation et de la transition écologique sur l'emploi et les compétences liés aux activités industrielles des Bouches-du-Rhône.</p> <p><b>Réponse</b></p> <p>Plusieurs études sont engagées concernant les besoins en formation, l'emploi et les compétences. Un partage des résultats de ces études sera réalisé auprès des différents acteurs selon des modalités et un calendrier qui restent à définir.</p>
3.5	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Informar sur les suites données à la demande d'investissement en matière de formation aux métiers logistiques et maritimes.</p> <p><b>Réponse</b></p> <p>Des travaux sont en cours sur les formations liées aux métiers en tension de la maintenance industrielle (livrables en décembre 2025-janvier 2026) ; concernant la logistique et les métiers maritimes, les travaux sont à programmer (2026).</p>



## Quels besoins en électricité et quelles solutions ?

4.1

### Demande de précision

Préciser les scénarios d'évolution des besoins dans le temps à partir de différents scénarios de consommations intégrant les calendriers des projets et de la transition des industries existantes.

### Réponse

La recommandation de la CPDP évoque des scénarios de consommation électrique. L'unité la plus pertinente s'agissant des besoins en énergie électrique doit plutôt être la puissance qui est le facteur de dimensionnement des réseaux électriques.

Les services de l'Etat ont produit pour le débat public une analyse des besoins en puissance électrique de la zone dans le document «Transition industrielle et besoins en énergie». Ce document présente l'état des besoins au travers des demandes de raccordement exprimées auprès de RTE selon les différentes typologies de projets (décarbonation de l'industrie existante, réindustrialisation, hydrogène, mobilité, Data Center ...).

A partir de cette donnée factuelle, l'Etat a produit différents scénarios : estimation haute, médiane et basse. Le détail des scénarios est indiqué dans la fiche citée en référence. Ce premier travail rendu public lors du débat public prend en compte l'avancement des projets selon les déclarations des porteurs de projet sur leur calendrier de réalisation. Toutefois, communiquer à l'échelle de chaque projet individuel relève de chaque maître d'ouvrage. L'Etat a pu présenter une vision agrégée.

Les scénarios présentés par l'Etat durant le débat constituent le meilleur état des lieux à ce stade, tant du point de vue du niveau de besoin que de son calendrier.

L'Etat confirme son engagement à tenir à jour cet état des lieux et à affiner ce besoin au fil de l'eau, en lien avec les gestionnaires de réseau (RTE et Enedis), mais également avec les porteurs de projet industriels dont la tenue des calendriers respectifs de réalisation des projets a constitué une donnée clé d'analyse.

4.2

### Demande de précision

Compléter la tierce expertise pour examiner les solutions alternatives de raccordement électrique identifiées dans le débat, avec tous les critères de comparaison demandés (faisabilité technique, coûts détaillés, délais, impacts socio-économiques et environnementaux) et, en particulier, évaluer la solution de ligne enterrée en courant continu sur le tracé proposé longeant le Rhône puis le canal d'Arles à Bouc.

### Réponse

Les productions du débat public, notamment la tierce expertise, présentent une inter-comparaison technico-économique de plusieurs solutions en regard du besoin en électricité défini lors de la réunion publique du 20 mai portant sur les besoins en énergie. En cohérence avec le cahier des charges de la tierce expertise, l'analyse multi-critère des alternatives par le tiers-expert n'a pas pleinement investi les volets environnementaux, paysagers et socio-économiques (en particulier au regard des impacts potentiels sur les filières viticoles, agricoles et sur l'agri-tourisme), ceux-ci n'entrant pas dans le champ de compétence de l'expert.

En réponse aux attentes du public et aux propositions émises lors du débat, RTE a publié début novembre un document présentant les 14 stratégies étudiées (y compris celles faisant l'hypothèse, exprimée lors du débat public, d'une augmentation plus étalée dans le temps du besoin énergétique) pour renforcer le réseau régional.

Dans ce document, RTE a réalisé une analyse technico-économique de la solution enterrée en courant continu. Cette analyse a pris en compte les délais et le coût..

Numérotation CPDP	Quels besoins en électricité et quelles solutions ?
4.3	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Actualiser les scénarios de disponibilités de puissance électrique en intégrant les outils de réglage proposés par M. Petit sur l'axe Réaltor-Feuillane, et le maintien en activité à court et moyen termes des centrales thermiques à cycle combiné gaz (CCG).</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les outils de pilotage des flux ont été mobilisés pour l'analyse de certaines alternatives, mais ne permettent pas de répondre au besoin tel que défini lors de la réunion du 20 mai portant sur les besoins en énergie tout en assurant la résilience du réseau électrique face à des aléas (par exemple la perte d'un circuit).</p> <p>L'utilisation des Cycles Combinés Gaz, si elle peut constituer une variable intéressante pour la gestion du réseau, doit cependant plutôt être réservée à une utilisation à court terme. En effet, leur utilisation comme moyen de production électrique à long terme n'est pas cohérente avec l'ambition de décarbonation du territoire et de baisse des émissions de gaz à effets de serre, ces moyens de production utilisant très majoritairement des ressources fossiles.</p> <p>La prise en compte de ces deux éléments (outils de pilotage et maintien des CCG) a bien été réalisée dans l'analyse d'alternatives au projet de ligne aérienne de RTE, mais n'a pas permis de faire émerger de nouveaux scénarios crédibles en se basant sur les calendrier et besoins annoncés.</p>
4.1	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Produire une note précise et complète des productions électriques à l'étude sur l'ensemble de la "péninsule électrique", en précisant les horizons de mise en service d'ici 2035, en cohérence avec les travaux de la COP régionale et les scénarios de réalisation des projets dans le temps.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L'actualisation des productions électriques renouvelables se fait dans le cadre de la révision du schéma régional de raccordement au réseau des énergies renouvelables (S3RENR) et doit donc s'inscrire dans le calendrier de révision de ce schéma, dont une première évaluation de ces productions électriques et la définition d'une capacité réservée du schéma seront disponibles à l'été 2026.</p> <p>L'évolution des capacités de production électrique va être dépendante à la fois des politiques nationales en cours (en attente de l'approbation de la nouvelle programmation pluriannuelle de l'énergie - PPE3), des difficultés rencontrées pour développer des projets photovoltaïques et éoliens, les zones de moindres enjeux ayant déjà été mobilisées (enjeux agricoles, paysagers, de biodiversité, de patrimoine, risques incendies de forêts, contraintes aéronautiques etc....) et des possibilités de modernisation des installations hydroélectriques.</p> <p>La seule production électrique pour laquelle l'État dispose d'une planification et d'une visibilité est celle de l'éolien en mer, avec le développement de deux fois 750 MW (AO 6 et AO 9) à horizon 2032 - 2034 de production en Méditerranée.</p>
4.2	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Organiser la relance de la production électrique au sein du territoire régional, en sollicitant les différents acteurs publics et privés chargés de la planification et de la mise en œuvre des projets, en lien avec les travaux de la COP régionale.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>La réponse à cette recommandation dépend des politiques nationales et de leur territorialisation (par ex. objectifs régionalisés de la Programmation pluriannuelle de l'énergie 3).</p> <p>Les projets doivent également prendre en compte des enjeux environnementaux de plus en plus prégnants sur le territoire, les zones de moindres enjeux ayant déjà été mobilisées (enjeux agricoles, paysagers, de biodiversité, de patrimoine, risques incendies de forêts, contraintes aéronautiques etc....), ce qui rend complexe la perspective d'une « relance » de la production telle qu'évoquée dans la recommandation.</p> <p>La planification du développement des énergies renouvelables concerne tout particulièrement les communes auxquelles la loi du 10 mars 2023 a confié l'identification de zones d'accélération pour la production d'énergies renouvelables. 62% des communes de la région ont identifié au moins une zone d'accélération ENR, soit un total de plus de 300 000 zones pour les différentes filières ENR. Ces zones constituent un signal politique fort pour l'implantation des projets, notamment en termes d'acceptabilité locale.</p> <p>Enfin, les services de l'État travaillent avec les porteurs de projet pour accompagner la définition de leurs projets dans une perspective d'exemplarité environnementale.</p>

Numérotation CPDP	Quels besoins en électricité et quelles solutions ?
4.4	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Organiser et animer un dispositif de travail collectif pour élaborer une solution globale pour le raccordement et la sécurisation du réseau électrique régional précisant les caractéristiques techniques des solutions adoptées et le programme d'investissement.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le débat global a permis aux parties prenantes de partager la sensibilité de la question du renforcement du réseau électrique régional. L'État porte la plus grande attention au projet de renforcement du réseau électrique pour alimenter la zone industrialo-portuaire de Fos – Étang de Berre. L'Etat est attaché à l'ambition de développement industriel et de décarbonation de la zone, dont celle des grands sites industriels qui est indispensable pour garantir un avenir durable (acier bas carbone, projets de carburants de synthèse pour l'aviation durable, projets d'hydrogène, électrification portuaire...).</p> <p>Au regard de l'importance de ces travaux de renforcement du réseau électrique pour le territoire et des enjeux qui y sont attachés, l'Etat souhaite maintenir un dialogue étroit avec l'ensemble des parties prenantes. Une information et une association de l'ensemble des parties-prenantes seront réalisées à chaque étape du projet, en complément du dispositif de concertation continue mis en place à l'issue du débat.</p>
4.5	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Examiner avec la CNDP ou tout autre tiers de confiance les contours et les conditions de fonctionnement d'un tel dispositif de travail partagé.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le souhait de l'État est de poursuivre le dialogue avec l'ensemble des parties prenantes. Une information et une association de l'ensemble des parties-prenantes sera réalisée à chaque étape du projet, en complément du dispositif de concertation continue mis en place à l'issue du débat avec la CNDP.</p>
4.6	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Examiner avec la CNDP la possibilité de déclencher une procédure de conciliation pour parvenir à un accord entre les parties prenantes, au titre de l'article L121-2 du code de l'environnement.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L'article L121-2 du code de l'environnement stipule qu'« En cas de risque de conflits ou de différends, la commission peut être saisie pour tout projet tel que défini à l'article L. 122-1, par les parties concernées, lorsqu'elles sont identifiées, d'une demande commune et motivée de conciliation en vue d'aboutir à la reprise du dialogue entre ces parties et à un accord entre elles sur les modalités de participation du public au processus décisionnel. »</p> <p>L'objet de la conciliation concerne donc la définition d'un accord sur les modalités de participation du public et non l'identification d'une alternative faisant l'objet d'un accord entre les parties prenantes. Or, dans le cadre du projet de ligne THT 400kV aérien, la participation du public a été organisée conformément au cadre législatif associé, c'est à dire au travers d'une concertation préalable du public sous l'égide d'un commissaire enquêteur (du 12 février au 7 avril 2024), complétée par l'intégration du sujet dans le débat global organisé par la CNDP qui était quant à elle non-obligatoire, mais réalisée à la demande de l'Etat.</p> <p>Aussi, le déclenchement de la procédure de conciliation au titre du L121-2 n'apparaît pas pertinent..</p>

Numérotation CPDP	Quels besoins en électricité et quelles solutions ?
4.7	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Établir à l'issue de ce travail collectif un calendrier unique avec intervalles de dates pour les réalisations du programme d'investissement sur le réseau et pour les raccordements de production. Tenir ce calendrier ouvert et actualisé à destination des industriels et de l'ensemble du public, au fur et à mesure de la réalisation des différentes opérations.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Il appartient aux gestionnaires de réseau de transport d'électricité (RTE) et de distribution (Enedis) de tenir à jour leur calendrier d'adaptation et de renforcement de leurs réseaux respectifs.</p> <p>Dans le cadre de la poursuite du dialogue avec l'ensemble des parties prenantes que l'État mettra en œuvre, ce calendrier pourrait être partagé régulièrement.</p>
4.8	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Participer activement au débat public sur le schéma décennal de raccordement électrique (SDDR), et notamment contribuer à la discussion des enjeux, objectifs, contraintes et besoins d'investissement de l'alimentation et de la sécurisation électrique de la région Provence Alpes Côte d'Azur.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Il relève de la responsabilité de chaque partie prenante de participer au débat public national organisé par la CNDP sur le schéma décennal de raccordement électrique de RTE. Au niveau local, la DREAL et le conseil régional ont organisé en septembre 2025, un webinaire de présentation du SDDR associant les membres du comité régional de l'énergie (niveau technique).</p>



## Vers un nouvel âge de l'industrie dans les territoires ?

5.1

### **Demande de précision**

Analyser et évaluer l'impact du programme de réindustrialisation et de décarbonation sur les autres activités économiques (dont l'emploi) des territoires du débat.

### **Réponse**

La fiche « Projections socio-économiques selon 3 scénarios de mise en oeuvre des projets », déjà versée au débat et disponible sur le site de la CNDP, présente les perspectives d'évolutions économiques et sociales sur le périmètre du débat, liées à l'impact des activités des entreprises incluses dans l'étude, selon trois scénarios (optimiste, dégradé, pessimiste).

Elle étudie 4 indicateurs clefs :

- Variation totale de l'emploi (prenant en compte les variations d'emploi dans les activités existantes, et celles dans de nouvelles activités), à la fois les emplois directs, indirects et induits.
- Valeur ajoutée (millions €/an)
- Excédent commercial (millions €/an)
- Recettes fiscales locales directes (millions €/an)

Cette fiche s'appuie sur les résultats d'une étude issue du programme SYRIUS, piloté par l'association PIICTO en partenariat avec l'État.

Il n'existe pas à l'heure actuelle d'actualisation de cette étude, publiée en mai 2025.

5.2

### **Demande de précision**

Évaluer économiquement et en termes d'emplois l'impact des scénarios alternatifs de raccordement électrique sur les activités des territoires.

### **Réponse**

Si l'intérêt de cette recommandation est bien compris, une telle étude est relativement difficile à faire du point de vue méthodologique (définition du périmètre, identification précise des effets sur l'emploi, etc.). En tout état de cause, pour aller plus loin, il faudrait :

- faire une analyse de faisabilité afin d'identifier s'il est techniquement possible de répondre à cette question
- identifier un maître d'ouvrage d'une telle étude le cas échéant

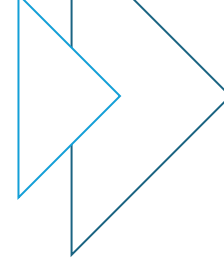
5.4

### **Demande de précision**

Analyser les effets potentiels cumulés des projets de réindustrialisation en termes de risques technologiques.

### **Réponse**

Les études de dangers (EDD) des sites présentant les risques accidentels les plus importants (sites Seveso) doivent être remises dans tous les nouveaux dossiers de demande d'autorisations environnementales et doivent prendre en compte des effets dominos et l'existence d'autres sources de risques dans l'environnement direct du site industriel. Cette analyse des effets cumulés est donc réalisée pour tout nouveau projet. De plus, les unités industrielles s'implantant dans une zone couverte par un plan de prévention des risques technologiques doivent être compatibles avec ce dernier et prendre en entrée de leurs EDD les données du PPRT.



Numérotation CPDP	Vers un nouvel âge de l'industrie dans les territoires ?
5.5	<b>Demande de précision</b> Réévaluer les risques naturels au regard de leur intensification liée au changement climatique et plus spécifiquement les risques d'accident combinant le risque naturel et le risque technologique (NaTech).
	<b>Réponse</b> Les sites industriels et les projets industriels doivent être conformes aux différents documents d'urbanisme encadrant les constructions sur la zone. En particulier, ces documents dont les plans locaux d'urbanisme et des Plan de Prévention des Risques Naturels (PPR, sous compétence de l'État) permettent la prise en compte des événements naturels dans l'évaluation des risques dans les sites industriels. En particulier les risques de submersion marine, inondation ou feu de forêt sont pris en compte. Aussi ces PPR seront actualisés selon une fréquence pertinente au regard de la dynamique du changement climatique. Une couverture importante est déjà en vigueur sur le risque d'inondation sur les principaux cours d'eau et en cours d'élaboration sur le risque incendie de forêt. Néanmoins, ces plans sont relativement récents..
5.1	<b>Recommandation</b> Organiser des rencontres publiques d'information et d'échange sur les résultats des études de danger, possiblement communes à plusieurs projets.
	<b>Réponse</b> Dans le cadre de la procédure d'autorisation environnementale des nouveaux projets, deux réunions publiques seront organisées pour tous les projets. L'étude de dangers peut donner lieu à un point particulier dans la présentation du pétitionnaire. Toutefois, en lien avec les acteurs de la concertation locale (SPPPI) une réunion avec les parties prenantes dédiée à ce thème pourra être organisée dans les prochaines années.
5.2	<b>Recommandation</b> Mieux informer et impliquer le public dans la gestion des risques industriels et naturels en coordination avec les autres acteurs de l'information et de la participation du public sur les risques (CYPRÈS, SPPPI PACA) et dans un contexte de changement climatique, notamment faciliter l'accès aux données d'urbanisme sur les risques.
	<b>Réponse</b> L'information du public sur les risques, qu'ils soient industriels ou naturels, constitue une priorité, d'autant plus dans un contexte d'évolution des aléas climatiques. Plusieurs dispositifs structurants permettent déjà d'assurer cette transparence et l'implication des citoyens : les commissions de suivi de site (CSS), parfois mutualisées, et les commissions locales d'information et d'échanges (CLiÉ) favorisent le dialogue régulier entre exploitants, services de l'État, collectivités et riverains. Le SPPPI PACA contribue également à cette dynamique grâce au dispositif « Réponses » qui vulgarise les connaissances et répond aux préoccupations locales. L'État finance les associations locales qui informent les riverains sur leurs risques (SPPPI, Cyprès, AtmoSud)  Par ailleurs, l'État et son inspection des installations classées mettent en ligne l'ensemble des rapports des visites d'inspections sur le site « georisques ». De plus, ils communiquent régulièrement de manière publique sur ses actions de contrôle et les suites apportées. Enfin, l'accès aux données d'urbanisme relatives aux risques, notamment via la mise en ligne des arrêtés préfectoraux, est effectif et permet à chacun de connaître les contraintes et enjeux de son territoire.  En complément, l'ensemble des documents en vigueur sont accessibles en ligne (PPR sur le site de la Préfecture et PLU sur le site de s collectivités). Pour les PPR en cours d'élaboration, ils sont consultables dès la phase de concertation.

## Quels impacts cumulés sur les ressources et sur les milieux ?

### Demande de précision

Actualiser l'inventaire des friches industrielles sur le secteur de Fos-Berre, et à l'échelon régional, et clarifier la stratégie de développement de projets sur ces espaces.

6.1

### Réponse

Il existe des outils nationaux d'identification des friches, disponibles pour les services concernés, comme Cartofriches disponible sur l'outil Urbansimul du Cerema. La connaissance fine des friches et de leur évolution est entretenue par la DDTM avec ses référents territoriaux, voire lorsqu'il s'agit d'ICPE, par l'UD DREAL.

De plus, dans le cadre du PPA, une étude est prévue sur le sujet et permettra d'actualiser et préciser les connaissances en la matière.



## Quels impacts cumulés sur les ressources et sur les milieux ?

### Demande de précision

Développer l'analyse des effets cumulés sur:

- la biodiversité et clarifier la cohérence des décisions avec les politiques de préservation (dont chartes et règles en vigueur);
- les continuités écologiques avec une attention au rôle des friches et zones interstitielles entre les industries existantes ;
- la consommation de foncier liée aux espaces naturels et aux espaces agricoles et plus spécifiquement sur l'impact des projets autoroutiers évoqués ;
- l'eau et notamment une mise en perspective des scénarios sur les ressources en eau disponibles.

### Réponse

- 1 Juridiquement, l'analyse des effets cumulés émane du R122-5 du code de l'environnement qui décrit le contenu de l'étude d'impact et les projets qui sont à prendre en compte dans le cadre de l'analyse des effets cumulés. Cette analyse est examinée par l'évaluation environnementale notamment au moment de l'instruction des dossiers de dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées (L 411-2 du code de l'environnement). Le SRCE (schéma régional de cohérence écologique) au sein du SRADDET, ainsi que les autres documents relatifs aux continuités écologiques, (trames, chartes de parcs, ect.) sont pris en compte par les bureaux d'études des porteurs de projets qui doivent s'assurer de la cohérence avec ces documents mais il n'y a pas d'opposabilité directe.
- 2 Lors de l'élaboration des projets, les bureaux d'études examinent les possibilités de maintien ou de renforcement des continuités écologiques afin de limiter l'impact des projets ; la bonne prise en compte de ces continuités est reportée dans l'étude d'impact des projets et examinée par l'autorité environnementale et/ou l'instructeur de la dérogation espèces protégées. Les espaces interstitiels qui peuvent être préservés de l'artificialisation, ainsi que le maintien des friches qui sont souvent riches de biodiversité (sauf friches totalement anthropisées) ont vocation à être préservés et ont pour effet de limiter l'impact résiduel du projet (en améliorant la séquence éviter>réduire>compenser)
- 3 L'analyse des effets cumulés peut conduire, sur les secteurs subissant une forte pression d'aménagement, à augmenter l'impact résiduel de chaque projet et à augmenter l'impact résiduel de chaque nouveau projet. Mécaniquement cela implique de rechercher à limiter le plus possible la consommation foncière. On constate toutefois que les nouveaux projets consomment avant tout des espaces naturels et agricoles, alors que l'État pousse à la réutilisation de fonciers déjà anthropisés et à la densification, par nature moins impactant. Les projets routiers, ou les grandes infrastructures linéaires, conduisent nécessairement à la fragmentation du territoire et à la dégradation des continuités écologiques.
- 4 Concernant les scénarios de ressource en eau : à l'échelle des territoires desservis par les ressources en eau issues de la Durance et du Verdon, les équilibres entre besoins et ressources seront étudiés en prospective dans le cadre d'une démarche de réflexion collective sur les transferts d'eau interbassins versants (échéance 2028) et au sein des bassins versants par les SAGE Durance, Crau et futur SAGE étang de Berre (actuellement limité au SAGE Arc). À l'échelle de la zone Fos-Berre, les réponses opérationnelles à l'ensemble des besoins identifiés sont :
  - l'augmentation de l'autorisation de prélèvement du GPMM sur la canal d'Arles à Fos, pour ce faire une étude sur la capacité de ressource et sur l'impact du prélèvement est en cours,
  - le projet d'une interconnexion du réseau du GPMM avec celui de la SCP est en discussion
  - à plus long terme, une alimentation du GPMM dans le cadre du projet de dérivation du canal usinier EDF à Saint-Chamas et dans l'étang de Berre, appelé « Provence Bleue », est envisagée.

Numérotation CPDP	Quels impacts cumulés sur les ressources et sur les milieux ?
6.4	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Préciser l'intégration des enjeux de gestion de l'eau évoqués dans le débat et notamment dans l'élaboration des SAGE en cours et dans le SDAGE à l'échelle du bassin du Rhône.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les prélèvements industriels du pourtour de l'étang de Berre et du golfe de Fos sont fortement dépendants de la ressource Durance-Verdon via l'irrigation qui alimente la nappe de Crau. Pour la Durance, le SAGE(<a href="http://www.gesteau.fr/sage/durance">www.gesteau.fr/sage/durance</a>) est en cours d'élaboration, au stade de l'état des lieux. La prise en compte des besoins des territoires desservis par la ressource Durance-Verdon a bien été identifiée comme un enjeu du volet ressource du SAGE, dont un principe immuable sera le respect d'une gestion équilibrée et durable de la ressource, et la préservation des milieux aquatiques.</p> <p>Pour la Crau, les dossiers préliminaires à la constitution du SAGE (<a href="https://www.gesteau.fr/sites/default/files/gesteau/content_files/document/RP_Crau_dec2023.pdf">https://www.gesteau.fr/sites/default/files/gesteau/content_files/document/RP_Crau_dec2023.pdf</a>) ont également identifié l'enjeu de la disponibilité de la ressource en eau pour satisfaire les différents usages (dont les usages industriels) tout en préservant la qualité des milieux aquatiques comme un enjeu majeur.</p> <p>Pour le SDAGE Rhône Méditerranée (<a href="https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/planification-de-bassinschema-directeur-damenagement-et-de-gestion-des-eaux-sdage/sdage-2022-2027">https://www.rhone-mediterranee.eaufrance.fr/planification-de-bassinschema-directeur-damenagement-et-de-gestion-des-eaux-sdage/sdage-2022-2027</a>), l'orientation fondamentale 7 vise à atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir.</p> <p>La recommandation est pertinente et pourrait être concrétisée, pour ce qui concerne le SAGE Durance, d'ici fin 2027, échéance fixée pour l'adoption du projet de SAGE par la CLE, et d'ici fin 2030 pour la Crau. Le SDAGE en cours (2022-2027) répond déjà à la recommandation.</p>
6.5	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Préciser les sites SNCRR et notamment établir la liste de l'ensemble des sites dégradés qui pourraient potentiellement accueillir des mesures de compensation, pour les différents types de milieux concernés.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Au sein du département, il existe actuellement un seul SNCRR (Cossure) dont l'ensemble des unités ont été vendues ou réservées et qui visait une seule typologie d'habitat (crau sèche, habitat d'espèces inféodées aux milieux steppiques).</p> <p>Financé en partie par le fonds vert, le GPMM et son bureau d'études ont lancé une étude de faisabilité SNCRR fin 2024. L'État fait partie du COPIIL de cette étude. D'autres démarches de SNCRR sont envisagées par d'autres acteurs du territoire (Métropole, Région, CD 13...). À date, les missions actuelles portent sur la recherche de sites à fort potentiel de restauration en lien avec les besoins compensatoires identifiés par le schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN) du GPMM (différentes typologie d'habitats retenus).</p> <p>Les conclusions de cette étude de faisabilité sont attendues pour fin 2026 / début 2027 (calendrier indicatif) et détermineront si les sites dégradés identifiés peuvent être retenus au titre de la compensation (à la demande ou par l'offre, par un ou plusieurs SNCRR).</p>
6.6	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Définir des seuils d'impacts cumulés afin de prioriser les projets au regard de leurs impacts ou les sélectionner en inscrivant ces seuils dans les documents d'urbanisme qui conditionnent les autorisations environnementales.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>La réglementation ne permet pas de refuser des autorisations environnementales sur motif de réserver des capacités résiduelles de compensation pour d'autres projets. La définition de seuil serait ainsi inopérante juridiquement.</p>

Numérotation  
CPDP

## Quels impacts cumulés sur les ressources et sur les milieux ?

6.7

**Demande de précision**

Intégrer comme critères de priorisation des projets:

- des indicateurs d'impact sur la biodiversité;
- la quantité des espaces naturels et agricoles artificialisés et développer un critère valorisant l'implantation de projets sur des sols déjà artificialisés;
- la sobriété hydrique et la réutilisation de l'eau.

**Réponse**

- 1 Ces critères n'existent pas. Si l'on choisissait le nombre d'hectares nécessaires à la compensation d'un projet, ce serait trop exclusivement quantitatif. Si l'on choisissait le nombre d'espèces / d'habitats impactés, ce serait aussi réducteur par rapport à la qualité des espèces ou des milieux dégradés. En revanche les secteurs identifiés comme étant les plus sensibles sur le plan de la biodiversité (mais tous ne sont pas connus) pourraient être ceux qui nécessiteraient d'être définitivement évités et ceux les moins sensibles consommés en premier ; cela relèverait d'une planification territoriale.
- 2 les projets qui s'implantent sur des terrains artificialisés sont à privilégier, mais ce type de foncier est rare, et la question de la priorisation d'un projet par rapport à un autre reste délicate.
- 3 Les projets industriels sobres en eau sont à privilégier. Néanmoins, les exploitants d'ICPE doivent démontrer que l'impact sur la ressource en eau est maîtrisée. Ce point peut donner lieu à un refus de l'autorisation d'exploiter si l'exploitation n'est pas compatible avec la ressource disponible.

6.1

**Recommandation**

Poursuivre l'information et l'implication du public dans:

- les démarches de gestion concertée liées à l'eau;
- la définition des mesures de compensation.

**Réponse**

Concernant l'accès à l'information du public dans les démarches de gestion concertée liées à l'eau, le site Internet Gest'eau ([www.gesteau.fr/](http://www.gesteau.fr/)) diffuse les informations relatives aux SDAGEs, SAGEs, ainsi que les contrats de milieu (rivière, baie, nappe). Pour la Crau et la Durance, le Symcrau et le SMAVD en tant que structures porteuses des SAGEs, diffusent également des informations via leur site Internet et les réseaux sociaux. En outre, avant l'élaboration définitive des SAGEs, le public sera invité à donner son avis dans le cadre d'une participation du public par voie électronique. En matière d'eau potable, l'information relève des autorités organisatrices du service de l'eau potable. Le public peut avoir de l'information avec SISPEA.

Concernant les mesures de compensation, celles-ci sont définies pour chaque projet d'aménagement en fonction de son impact sur la biodiversité, et des impacts cumulés avec les autres projets qui l'ont précédé. Leur définition est un travail d'expert (de bureau d'étude) analysé ensuite par des services instructeurs.

En revanche, le public est informé via :

- les avis de l'autorité environnementale
- les avis du CSRPN / CNPN
- la consultation et la publication des arrêtés de dérogation espèces protégées et plus largement les enquêtes publiques (voire CPDP, CNDP)

De manière plus précise, concernant les projets industriels, avant la prise de l'arrêté préfectoral, le public est invité à donner son avis sur les mesures de compensation envisagées dans le cadre d'une phase de consultation du public dont les modalités sont précisées à l'article L 181-10-1 du code de l'environnement.

En outre, ces mesures sont consultables dans l'arrêté préfectoral autorisant le projet au titre du code de l'environnement, disponible sur le site du recueil des actes administratifs de la préfecture : [www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/RAA-et-Archives](http://www.bouches-du-rhone.gouv.fr/Publications/RAA-et-Archives)

En complément, toujours pour le grand public, les sites geoportail et geomce donnent accès aux mesures compensatoires arrêtées.

## Quels impacts cumulés sur les ressources et sur les milieux ?

### Recommandation

Mettre en œuvre une gestion collégiale des sites de compensation.

### Réponse

La DREAL et la DDTM des Bouches-du-Rhône sont mobilisées pour animer une communauté de travail sur les SNCRR (Site Naturel de Compensation de Restauration et de Renaturation). Une première rencontre a eu lieu le 18 avril 2025 réunissant : l'État et ses opérateurs (Office Français pour la Biodiversité, Office National de la Forêt), collectivités, bureaux d'études, société d'aménagement foncier et d'établissement rural, Conservatoire du littoral, parc naturel régional de Camargue.

6.2

Tenant compte de la recommandation de la CPDP, des groupes de travail pourront être mis en place pour faire progresser la réflexion sur le sujet.

Par ailleurs, chaque SNCRR sera suivi annuellement par un comité de suivi local. Présidé par le préfet de région, il est composé de : personnes compétentes dans les domaines écologiques concernés par les opérations prévues dans le cadre du SNCRR, au moins un représentant des collectivités locales concernées, un représentant d'une association, organisme ou fondation œuvrant pour la préservation de la biodiversité, et un membre du conseil scientifique régional du patrimoine naturel (CSRPN). Le comité est chargé du suivi des obligations qui incombent au SNCRR agréé et du suivi des ventes des unités de compensation, de restauration et de renaturation (UCRR).

### Recommandation

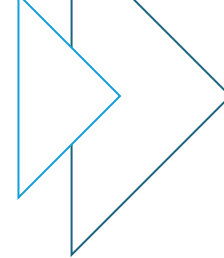
Présenter régulièrement un bilan de la consommation d'espaces par les activités industrielles et économiques et les aménagements urbains (logement, équipements, infrastructures).

### Réponse

L'article L 2231-1 du CGCT prévoit la réalisation d'un bilan d'artificialisation des sols tous les trois ans pour les collectivités dotées d'un PLU(i). Il sera complété, le cas échéant, par un suivi de la consommation d'espace liée aux projets d'envergure nationale et européenne, assuré par l'État. L'État met également à disposition du public des données relatives à la consommation d'espace et à l'artificialisation sur le portail de l'artificialisation des sols : <https://artificialisation.developpement-durable.gouv.fr>.

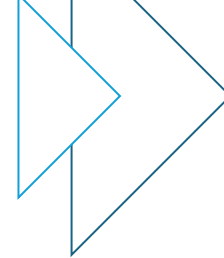
6.3





Numérotation CPDP	Quels effets cumulés sur la santé ?
7.1	<p><b>Demande de précision</b> Élaborer un état de référence sanitaire avant la mise en place de nouveaux projets industriels, à partir des études disponibles et renforcer le dispositif de suivi sanitaire de la population.</p> <p><b>Réponse</b> Santé publique France dont la surveillance sanitaire est de sa responsabilité a indiqué poursuivre et renforcer la surveillance des cancers et d'autres pathologies avec un dispositif couvrant l'ensemble du territoire et engage de nouveaux travaux à une échelle plus large pour caractériser d'éventuels liens entre les expositions environnementales et professionnelles et la santé des populations. Ce dispositif a été présenté lors du World café du 18 juin 2025. Il s'inscrit en cohérence avec les résultats de l'observatoire REVELA13 qui permet de disposer de 10 années de données consolidées sur 3 cancers ciblés (rein, vessie et leucémie aiguë de l'adulte). Ces études ont été présentées à plusieurs occasions notamment lors du Kfé REPONSES du 24 juin 2025.</p>
7.2	<p><b>Demande de précision</b> Réviser et renforcer le réseau de surveillance de la qualité de l'air.</p> <p><b>Réponse</b> Le réseau de surveillance purement réglementaire de la qualité de l'air, géré par l'association agréée AtmoSud, n'est pas dimensionné pour répondre aux attentes sociétales fortes et croissantes sur les territoires à enjeux comme celui de Fos-Berre. De plus, AtmoSud connaît depuis plusieurs années déjà une baisse structurelle des dons libérateurs de TGAP qui lui sont versés, avec la réduction des émissions de polluants atmosphériques des industries. Cette baisse va se poursuivre avec les projets majeurs de décarbonation des industriels, sans compensation financière pour AtmoSud. Néanmoins, l'objectif est bien de garantir une surveillance répondant à la fois à la réglementation (directive européenne sur la qualité de l'air et leur transposition), aux enjeux sanitaires et aux besoins des acteurs du territoire, en optimisant les points de mesure et avec un tour de table financier partenarial. Cette surveillance se baserait sur les sites de mesures dits réglementaires, mais aussi sur un réseau de micro-capteurs mis en œuvre par AtmoSud ou d'autres acteurs (collectivités, associations) dans un cadre accompagné pour la fiabilité des données, ou encore des équipements mis en place par les industriels.</p>
7.3	<p><b>Demande de précision</b> S'assurer de la poursuite et du développement de l'Analyse des Effets Cumulés (AEC) des projets :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• sur l'exposition des populations et sur la santé;</li><li>• ne se limitant pas à un indicateur agrégé pour évaluer les effets sur la qualité de l'air mais en distinguant différents types d'émissions ;</li><li>• intégrant une évaluation des besoins d'offre de soins complémentaire.</li></ul> <p><b>Réponse</b> L'actualisation de l'analyse des effets combinés (voir point 1.3) prendra en compte les demandes de précision sur l'exposition des populations et les différents types d'émissions. À l'instar de l'emploi, l'évaluation des besoins d'offre de soins relève d'un exercice différent. Sur ce sujet, une étude est en cours, elle porte sur l'évaluation des risques sanitaires cumulés sur la zone industrielle au travers d'une étude de zone intitulée Scenarii. Cette étude est portée par AtmoSud. Il s'agit d'un dispositif de mesures et de quantifications de l'exposition au travers d'analyses conduites sur la matrice air. Les résultats de cette étude devraient être disponibles en fin d'année 2025. Il pourrait être envisagé de poursuivre l'étude SCENARII au delà de 2025 pour évaluer les impacts sanitaires cumulés des projets.</p>

Numérotation CPDP	Quels effets cumulés sur la santé ?
7.8	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Intégrer dans les critères de priorisation des projets l'impact sur la santé des populations et des travailleurs.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L'État n'a pas vocation à hiérarchiser les projets industriels les uns par rapport aux autres, mais prend en compte ces sujets de santé dans l'analyse de chaque projet pris individuellement (étude de danger, effets en matière de qualité de l'air, sur l'eau, etc.). Les services de l'ARS sont systématiquement consultés par la DREAL pour avis dans le cadre des demandes d'autorisation des ICPE pour chaque projet. Il est jugé de l'acceptabilité du projet vis-à-vis des risques sanitaires potentiels pour les riverains.</p>
7.1	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Informier le public et l'associer à la révision et au renforcement:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• du dispositif de suivi sanitaire;</li> <li>• du réseau de surveillance de la qualité de l'air.</li> </ul>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L'information du public, élargie à la question des gaz à effets de serre, sera prochainement renforcée par la mise en place d'un collège de citoyens. Ces évolutions s'inscrivent dans la continuité du dispositif REPONSES, porté par le SPPPI, qui informe depuis plusieurs années le public à travers des réunions plénières, des temps de rencontre avec la population et les Kfé REPONSES, webinaires d'information et d'échanges.</p> <p>En lien avec la réponse 6.2, l'optimisation du réseau de surveillance de la qualité de l'air associera le public pour déployer les micro-capteurs envisagés. La participation citoyenne est en effet un levier essentiel pour renforcer la collecte d'informations environnementales et renforcer la vigilance collective, dans un cadre qui devra être défini pour la crédibilité et la fiabilité des données produites.</p>
7.2	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Partager les résultats de l'audit sur l'offre de soins et mettre à disposition l'étude de l'Observatoire régional de la santé en cours de finalisation.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L'étude ADOPALE pourrait être partagée au niveau institutionnel mais sa diffusion au grand public pose question au regard de son niveau de technicité. Sur l'étude ORS une réunion de concertation va être organisée afin de valider conjointement certaines données - après consolidation des données et validation conjointe l'étude pourra être partagée.</p>
7.3	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Informier le public sur la réorganisation du système de soins (ambulatoire et hospitalier) dans le contexte de la réindustrialisation et de l'afflux de nouvelles populations.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L'ARS assurera une information en fonction de l'état d'avancement, sur le schéma directeur immobilier du Centre hospitalier de Martigues, la restructuration et le renforcement du lien ville-hôpital. Elle pourra également réaliser une communication visant à promouvoir les dispositifs déjà existants à même de répondre à des besoins spécifiques (ex : Centre Régional Pathologies professionnelles et environnementales).</p>



Numérotation CPDP	Quels enjeux de mobilité, logement, infrastructures et services ?
8.1	<p><b>Demande de précision</b> Actualiser les études de trafic avec des précisions sur la progression des trafics et l'évolution des déplacements, dont les déplacements domicile travail ayant pour destination la zone de Fos-sur-Mer.</p> <p><b>Réponse</b> Une étude, conduite par le Cerema à la demande de la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, a été lancée en janvier 2024 afin d'actualiser les données de trafic sur le territoire du golfe de Fos et de l'ouest de l'étang de Berre. Ce diagnostic flash, finalisé en mai 2025, dresse un état des lieux des conditions de circulation actuelles et projette leur évolution à horizon 2030, 2040 et 2050 selon plusieurs scénarios de développement industriel et économique. Les résultats de cette étude ont servi aux partenaires institutionnels et aux collectivités pour élaborer la feuille de route mobilité, dont les principales orientations et actions ont été présentées lors de la réunion publique du 10 juin 2025 dédiée à la mobilité. Ces études de trafic feront l'objet d'actualisations régulières, afin de tenir compte de l'évolution des projets économiques et d'infrastructures sur le territoire. Elles seront mises à jour dans le cadre du projet de liaison Fos-Salon, avant l'enquête publique, afin d'affiner les scénarios de mobilité et les hypothèses de report modal. Les résultats seront portés à la connaissance du public dans le cadre de la concertation continue organisée autour du projet. Enfin, une synthèse grand public du diagnostic flash est publiée sur le site de la liaison Fos-Salon, afin de présenter de manière accessible les principaux enseignements relatifs à l'évolution des trafics et aux déplacements domicile-travail vers la zone de Fos-sur-Mer.</p>
8.2	<p><b>Demande de précision</b> Préciser les moyens humains dédiés aux mobilités dans les services.</p> <p><b>Réponse</b> Les moyens humains mobilisés au sein des services pour la mise en œuvre des politiques de mobilité reposent sur les différentes institutions compétentes : l'État, les collectivités territoriales et les gestionnaires d'infrastructures. Au sein de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement, le service transport compte 44 agents qui travaillent sur les infrastructures et la mobilité à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur. À la Métropole AMP, 33 ETP (équivalent temps plein) travaillent à la direction stratégie, étude et programmation de la direction générale déléguée à la mobilité aux infrastructures et à la voirie. À la Région PACA, 180 ETP interviennent à l'échelle régionale au sein de la direction générale adjointe Transport Mobilité et Grands équipements. Pour le GPMM, 44 ETP sont mobilisés au sein des différentes directions. Le département des Bouches-du-Rhône recense environ 600 agents intervenants sur le domaine mobilité au sein de la direction des routes et des ports, et de celle de l'environnement des grands projets et de la recherche.</p>

**Numérotation CPDP**

## Quels enjeux de mobilité, logement, infrastructures et services ?

8.6

### Demande de précision

Confirmer le financement des actions de la feuille de route du groupe de travail Mobilités, préciser la répartition des investissements entre les différents modes (produire un tableau comparatif) et le calendrier des actions.

### Réponse

Le groupe de travail « Mobilité » a identifié les actions prioritaires et les montants à financer.

Actions identifiées par le groupe de travail « Mobilités » dans le cadre de la feuille de route

Nom du projet	Pilote	Horizon de mise en service du projet
Contournement de Martigues - Port-de-Bouc	DREAL PACA	2030
Liaison Fos-Salon	DREAL PACA	2035
Opérations routières ponctuelles de sécurisation et fluidification entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence	DREAL PACA	2030
Aménagement de la RD 268	Département	2038
PEM et aménagement des voiries multimodales	Métropole	2025-2030
Amélioration des conditions de transport ferré des voyageurs	Région & SNCF	2030
Système de suivi/projection de la mobilité sur le territoire	Métropole	2027
Amélioration du fret ferré		2027-2035
Régénération du triage de Miramas	SNCF Réseau	2027
Amélioration de la desserte voyageurs en TC routiers vers la ZIP après aménagement des stations intermodales	Métropole	2027
BHNS Miramas	Métropole	2025
Extension BHNS zenibus	Métropole	2026
REM Aix/Aéroport	Métropole	2026
REM Marseille/Aéroport	Métropole	2025
REM Salon/Martigues	Métropole	2027
REM Salon/Vitrolles	Métropole	2026
REM Vitrolles/Aix	Métropole	2026
Mise en place de mesure de régulation et d'orientation pour les PL	GPMM	2026 – 2027
Création d'un nouveau chantier de transport combiné (ZIP de Fos)	GPMM	2029
Régénération du capillaire fret de la ligne Martigues - Lavéra	SNCF Réseau	2029
Relèvement de vitesse / Régénération voie mère du port	SNCF Réseau	2030
BHNS Istres	Métropole	2028
BHNS Martigues Port de Bouc	Métropole	2029
Ligne vélo 1 : La Barben – Péligon – Salon-de-Provence – Grans – Miramas – Istres	Métropole	2030
Ligne vélo 2 : Istres – Fos-sur-Mer – Saint-Mitre-les-Remparts – Port-de-Bouc – Martigues	Métropole	2030
Ligne vélo 3 : Velaux-Rognac-Vitrolles-Marignane-Chateauneuf les Martigues	Métropole	2030

Nom du projet	Pilote	Horizon de mise en service du projet
REM Marignane/Marseille	Métropole	2030
REM Martigues/Aix	Métropole	2028
REM Martigues/Marseille	Métropole	2028
REM Vitrolles/Marseille	Métropole	2028
Transport par câble aéroport – gare VAMP	Métropole	2029
Relocalisation de la gare de Martigues Lavéra à Croix Sainte	SNCF G&Co	2030
Amélioration de la desserte routière sur les voies portuaires (Distriport-Conteneur) - Nouvelle voie de Distriport et création d'un point d'échange dénivelé sur la RD 268	GPMM	2028 – 2030
Amélioration de la desserte routière sur les voies portuaires (môle central...) et du giratoire du relais	GPMM	2028 – 2030
Dénivellation de l'échangeur des Bellons (en lien avec la liaison Fos-Salon)	Métropole	2026 – 2028
Optimisation de la desserte via la route portuaire 536	GPMM	2030 – 2035
Second accès ferroviaire de Clésud	SNCF Réseau	2030 – 2032
Amélioration de l'offre ferroviaire sur la ligne de la côte bleue (desserte au 1/4h)	Région & Métropole	Après 2030

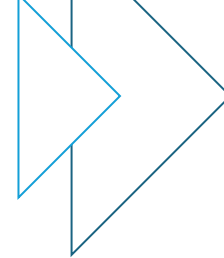
## Financement des actions de mobilité inscrites au PPA

Nom du projet	Pilote	Horizon de mise en service du projet	Montant du projet (en M€)	Type d'action : étude ou travaux	Horizon de réalisation de l'action	Montant action (en M€)	Modalité	Total montant financé (en M€)	Reste à financer dans le cadre du PPA 2026-2030 (en M€)
Contournement de Martigues - Port-de-Bouc	État	2030	228	Travaux	2030	228,0	CPER 15-20 & 21-27 & suivant	228 dont 32,9 au prochain CPER	
Liaison Fos-Salon	État	2035	565	Études	2030	5,0	CPER 21-27	5	
Opérations routières ponctuelles de sécurisation et fluidification entre Fos-sur-Mer et Salon-de-Provence	État	2030	39,5	Travaux	2029	39,5	CPER 21-27	38,5	1,0
Aménagement de la RD 268 dont stations intermodales et accès à Distriport	Métropole	2038	186	Travaux	2027	4,0			4,0
	GPMM			Travaux	2029	23,0	CPER suivant	23 sur le prochain CPER	
	Département			Études	2030	6,8		6,8	
PEM et aménagement des voiries multimodales	Métropole	2025-2030	110	Travaux	2025-2030	54,0	CPER 21-27	28	26,0
Amélioration des conditions de transport ferré des voyageurs	Région (SNCF)	2030	120	Travaux	2030	93,0	CPER 21-27 & suivant	85 dont 37 sur le prochain CPER	8,0
Système de suivi/projection de la mobilité sur le territoire	Métropole	2027	0,4	Études	2027	0,4			0,4
Amélioration du fret ferré	État	2027-2035	47	Travaux	2027	12,0	CPER 21-27	12	
	GPMM			Études	2030	0,7	État	0,35	0,35

Maquette financière du volet mobilités 23-27

Mesure	Montant à financer (M€)	Part État (M€)	Part Région (M€)	Part MAMP	Part CD 13	Reste à financer
<b>Mesure 1 : Report modal ferroviaire</b>	341,29	99,39	106,50	55,06	5,60	74,74
Ferroviaire voyageurs	231,49	74,14	85,45	48,26	1,80	21,84
Fret ferroviaire	109,80	25,25	21,05	6,80	3,80	52,90
<b>Mesure 2: Transformation routière</b>	260,71	108,65	42,96	59,58	37,92	11,60
<b>Mesure 4 : Développement portuaire</b>	346,13	74,00	34,50	9,31	3,00	225,32
<b>TOTAL</b>	948,13	282,04	183,96	123,95	46,52	311,66





Numérotation CPDP	Quels enjeux de mobilité, logement, infrastructures et services ?
8.7	<b>Demande de précision</b> Actualiser l'estimation globale des besoins en logement en distinguant les différents types de besoins.
	<b>Réponse</b> La feuille de route évalue le besoin à 5600 logements pour répondre aux créations d'emplois des implantations industrielles. Ce besoin repose sur un scénario de création de 10 000 emplois sur le secteur Fos Berre. L'actualisation du besoin doit être conduite au fil de l'eau en fonction de la chronologie effective des implantations industrielles.
8.8	<b>Demande de précision</b> Clarifier les lieux possibles d'implantation des nouveaux logements, dont des secteurs artificialisés susceptibles d'accueillir des opérations immobilières.
	<b>Réponse</b> La localisation des secteurs de projets pour le logement relève de la compétence planification de la métropole Aix-Marseille-Provence. Sur le bassin d'emploi, des secteurs de projets seront identifiés hors artificialisation des sols (friches industrielles, requalification infrastructure autoroutière). Le plan partenarial d'aménagement (PPA) permettra de lancer des études sur plusieurs secteurs stratégiques.
8.10	<b>Demande de précision</b> Préciser et estimer les besoins de services et d'équipements éducatifs, commerciaux et de loisirs, en clarifiant les échéances de réalisation.
	<b>Réponse</b> Cette évaluation des besoins relève de la planification urbaine sous compétence de la métropole Aix-Marseille-Provence.
8.1	<b>Recommandation</b> Poursuivre une approche globale des mobilités dans la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon.
	<b>Réponse</b> La DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur confirme la poursuite d'une approche globale des mobilités dans le cadre de la concertation continue sur le projet de liaison Fos-Salon. Cette orientation s'inscrit dans la continuité de la décision ministérielle de 2021, qui a expressément demandé que le projet soit examiné dans une vision d'ensemble des mobilités du territoire, intégrant à la fois les déplacements du quotidien, le fret, la logistique, et les enjeux de report modal ferroviaire et fluvial. La poursuite des travaux du groupe de travail mobilité, piloté par la DREAL et la métropole Aix-Marseille-Provence avec l'ensemble des partenaires institutionnels, contribue directement à cette approche intégrée. Ce cadre de travail permet d'articuler le projet de liaison Fos-Salon avec les autres actions de mobilité prévues sur le territoire (porté par la Région, le Département, la Métropole, le GPMM, les collectivités locales, SNCF Réseau, VNF) et d'assurer la cohérence des politiques de déplacement, de desserte et de décarbonation à l'échelle du golfe de Fos et de l'ouest de l'étang de Berre.

Numérotation CPDP	Quels enjeux de mobilité, logement, infrastructures et services ?
8.2	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Partager les résultats des études sur les mobilités dont ceux de l’AEC et du diagnostic flash du Cerema.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Conformément à son engagement de transparence et en cohérence avec la demande de précision formulée sur l’actualisation des études de trafic, l’État s’engage à partager les résultats du diagnostic flash conduit par le Cerema.</p> <p>Une synthèse pédagogique est mise en ligne sur le site de la liaison Fos–Salon.</p> <p>Cette publication présente, de manière claire et accessible, les principaux enseignements relatifs à l’évolution des trafics sur l’Ouest Étang de Berre et au droit de la ZIP de Fos-sur-Mer. Les résultats de l’Analyse des effets combinés (AEC) ont quant à eux été publiés sur le site de la DREAL.</p>
8.3	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Poursuivre l’information du public sur la mise en œuvre de la feuille de route du groupe de travail Mobilité et sur les évolutions du calendrier de réalisation des projets et leur financement.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L’enjeu d’une information continue et partagée du public sur la mise en œuvre de la feuille de route du groupe de travail mobilité est pleinement partagé.</p> <p>L’État étudiera avec les partenaires les modalités de poursuite de cette démarche d’information, en veillant à ce que les principaux avancements, calendriers et éléments de financement des projets soient rendus publics.</p> <p>Les modalités précises de diffusion et de mise à jour de ces informations seront définies conjointement avec les différents maîtres d’ouvrage concernés (État, métropole Aix-Marseille-Provence, Région, Département, GPMM, SNCF Réseau), afin d’assurer une présentation cohérente et partagée des informations. Les modalités d’information du public seront définies à la fin du premier trimestre 2026 pour une concertation sur la liaison Fos/Salon au 2<sup>e</sup> trimestre. Concernant les autres projets de la feuille de route, chaque maître d’ouvrage concertera en fonction de l’avancement du projet porté et des obligations réglementaires.</p>
8.4	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Poursuivre et conforter les instances de coordination des acteurs des mobilités.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>L’État considère que la coordination entre les acteurs institutionnels et techniques constitue un levier essentiel pour garantir la cohérence et la complémentarité des projets de mobilité sur le territoire du golfe de Fos et de l’ouest de l’étang de Berre.</p> <p>Dans cette perspective, l’État et ses partenaires s’engagent dans la poursuite du groupe de travail mobilité, piloté par la DREAL Provence-Alpes-Côte d’Azur et la métropole Aix-Marseille-Provence, qui constitue l’instance de référence pour assurer une approche technique globale et intégrée des mobilités (routières, ferroviaires, fluviales et logistiques) et le suivi de la feuille de route partagée avec les partenaires. Cette instance étudiera notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La mise en place d’un groupe de travail dédié à la modélisation multimodale des trafics, associant les maîtres d’ouvrage, les opérateurs et les gestionnaires d’infrastructures, afin de disposer d’un outil commun d’observation, d’analyse et de projection pour éclairer dans la durée les choix d’investissement et de planification ;</li> <li>• L’opportunité d’un dispositif d’ordonnancement, pilotage et coordination (OPC) à l’échelle de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, destiné à synchroniser les calendriers des différents projets de mobilité et à garantir la cohérence opérationnelle des travaux, tout en limitant les perturbations sur les activités économiques et les déplacements du quotidien.</li> </ul> <p>Ces actions traduisent la volonté de l’État de conforter une gouvernance partenariale, lisible et opérationnelle des mobilités, en étroite concertation avec les maîtres d’ouvrage, les collectivités territoriales et les acteurs économiques du territoire.</p>

Numérotation CPDP	Quels enjeux de mobilité, logement, infrastructures et services ?
8.5	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Rendre compte de la concertation sur les PLU-i dans le cadre de la concertation continue sur le programme de réindustrialisation et décarbonation.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>La concertation sur les PLUi relève de la Métropole. La participation du public sur les documents de planification pourra alimenter la concertation sur le programme de réindustrialisation.</p>
8.6	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Relancer une démarche inter-SCOT ou de coordination entre les différents territoires susceptibles d'accueillir les populations et les services liés au développement industriel.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>La coordination entre les territoires, notamment avec le Pays d'Arles, est déjà assurée pour ce qui concerne les services de l'État, par la prise en compte de besoins en logements supplémentaires pour les communes d'Arles et Saint-Martin-de-Crau (courriers à ces deux communes en date du 20/03/2025).</p> <p>L'État a adressé deux notes d'enjeux aux communes du Pays d'Arles concernées par l'accueil potentiel des futurs actifs de la zip de Fos (Saint Martin de Crau et Arles) dans le cadre de la révision des plans locaux d'urbanisme.</p> <p>Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays d'Arles est actuellement en cours de révision afin de se conformer aux obligations de la Loi Climat et Résilience. Quant au SCoT métropolitain, il vient d'être tout récemment approuvé (30 juin 2025).</p>
8.7	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Informier le public sur les équipements publics planifiés pour accompagner le développement industriel (santé, routes, formations, école).</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le public sera invité à participer aux phases de concertations des procédures PLUI sur la Métropole et PLU sur le Pays d'Arles qui traiteront de ces sujets.</p>



## Quelle coordination globale des projets ?

### Demande de précision

Explorer des financements complémentaires pour les surcoûts d'alternatives qui auraient un impact moindre sur les territoires, a minima sur les projets alternatifs de ligne THT Jonquières-Fos.

### Réponse

Les ouvrages de raccordement au réseau de transport comprennent potentiellement des ouvrages de renforcement et d'extension (L. 342-1 du code de l'énergie).

La loi dispose que les ouvrages de renforcement sont totalement pris en charge par le tarif d'utilisation des réseaux publics (TURPE), et ceux d'extension sont répartis entre le TURPE (30%) et les demandeurs de raccordement (70%). Le TURPE est payé par l'ensemble des utilisateurs du réseau et défini par la commission de régulation de l'énergie (CRE)

Dans les zones de mutualisation comme à Fos-sur-Mer, le coût de l'extension est en partie mutualisé entre demandeurs via une quote-part unitaire déterminée par la CRE. Ce principe permet de ne pas faire reposer le financement d'un nouvel ouvrage au premier client qui en aurait l'utilité, en mutualisant ces coûts à l'ensemble des clients in fine bénéficiaires de ces ouvrages.

9.2

Ainsi, la contribution de chaque demandeur de raccordement dans une zone de mutualisation se décompose comme suit :

- une contribution individuelle du client aux ouvrages mutualisés, appelée quote-part individuelle, produit de la quote-part unitaire (en euros par mégawatt) déterminée par la CRE et la puissance demandée par le client ;
- une contribution du client aux ouvrages d'extension non mutualisés qui lui sont destinés en propre.

A ces deux contributions s'applique donc une réfaction de 30%, prise en charge par le TURPE en plus des coûts de renforcement.

Dans la zone de Fos-sur-Mer, RTE devra saisir la CRE d'une proposition d'ouvrages à créer, de la capacité et des coûts associés. Conformément aux L.342-18 et D. 342-25 du code de l'énergie, la quote-part déterminée par la CRE correspondra au ratio entre le coût de ces ouvrages et la capacité créée. Cette quote-part s'appliquera à l'ensemble des demandeurs de la zone bénéficiant de cette capacité et n'ayant pas encore signé de convention de raccordement à la date de publication de la délibération de la CRE.

Ainsi la loi ne prévoit pas de possibilité de financement complémentaire pour ce type de projets.

### Demande de précision

Préciser les avantages et inconvénients des différentes structures envisagées pour piloter le programme de décarbonation et réindustrialisation du territoire, préciser son articulation avec les autres dispositifs de concertation des territoires.

### Réponse

L'objectif pour l'État et les collectivités territoriales est de pouvoir s'appuyer sur un opérateur permettant de sécuriser du foncier à vocation industrielle, de construction de logements ou de compensation environnementale, et à intervenir pour l'aménager. Pour cela, il est prévu une action en deux temps :

9.3

- d'abord faire monter en puissance l'établissement public foncier (EPF), pour lui permettre de dédier des moyens humains et financiers au bassin Fos – étang de Berre. Dans cette première phase, les pouvoirs publics s'appuieront également sur les structures existantes pour les opérations d'aménagement (en particulier pour le logement)
- dans une deuxième phase, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) pourra être créée. Elle sera capitalisée par l'EPF et le GPMM.

Une SPLAIN présente l'avantage de ne pas avoir besoin d'une loi pour être mise en place contrairement à un établissement public d'aménagement et de foncier.

## Quelle coordination globale des projets ?

### Demande de précision

Étudier les modalités de contributions financières des acteurs économiques à la réalisation des infrastructures publiques, par des moyens directs ou indirects (fiscalité particulière ou liée à l'usage des infrastructures).

### Réponse

Une étude de stratégie de financement de la liaison Fos-Salon a été engagée en septembre 2024 par la DREAL Provence-Alpes-Côte d'Azur, en partenariat avec FinInfra, la mission d'expertise interministérielle rattachée à la Direction générale du Trésor. Cette étude a pour objet d'examiner l'ensemble des leviers mobilisables pour le financement de grands projets d'infrastructures, en s'appuyant sur les retours d'expérience nationaux et européens.

Elle évalue notamment :

- Les contributions publiques classiques (État, collectivités territoriales, Union européenne) ;
- Les mécanismes de financement moins classiques (fonds dédiés, contrats de performance, partenariats spécifiques etc.) ;
- Et les modalités de contribution directe ou indirecte des acteurs économiques (fiscalité d'affectation, redevances d'usage, participation aux aménagements d'accès ou aux équipements logistiques).

Les premiers travaux, conduits avec l'appui de FinInfra, visent à identifier les conditions de faisabilité juridique, financière et économique d'une telle participation, en veillant à la compatibilité avec le cadre budgétaire et le droit européen des aides d'État.

Les conclusions de cette étude sont attendues pour fin 2025 et permettront notamment de documenter les scénarios de financement de la liaison Fos-Salon, en intégrant la contribution potentielle des acteurs économiques au titre des infrastructures publiques dont ils bénéficient. Une deuxième étude sera engagée en 2026 potée par le Secrétariat Général pour les Affaires Régionales (SGAR) sur la stratégie de financement des actions du PPA.

9.4

### Demande de précision

Préciser la prise en compte dans les décisions des 6 logiques identifiées dans cette partie et des critères associés.

### Réponse

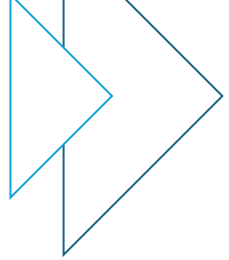
L'État prend pleinement en considération l'ensemble des six logiques de gouvernance identifiées dans le cadre du débat public, qui structurent l'action publique sur le territoire de Fos-Berre :

- Transparence financière, afin d'assurer la clarté et la lisibilité des soutiens publics et privés ;
- Conditionnalité des aides, pour garantir que les financements soient attribués selon des critères économiques, sociaux et environnementaux rigoureux ;
- Pilotage intégré, visant à renforcer la coordination des projets au sein d'une gouvernance cohérente ;
- Gouvernance élargie, favorisant l'association de l'ensemble des acteurs publics, industriels et territoriaux ;
- État stratège, assurant la continuité de la planification et la défense de l'intérêt général ;
- Co-construction citoyenne, pour encourager la participation du public et des parties prenantes à toutes les étapes du processus décisionnel.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA), élaboré conjointement avec les collectivités territoriales et les acteurs économiques, constitue le levier principal de cette démarche.

10.1

Numérotation CPDP	Quelle coordination globale des projets ?
9.1	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Poursuivre la transparence de l'information sur les financements publics prévus et octroyés, les conditions mises sur les financements et rendre compte de leur utilisation.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les instances de gouvernance du PPA auront vocation à suivre la maquette financière globale et les modalités de financement de chaque action inscrite dans le PPA. Les tableaux de financement seront rendus publics régulièrement, comme pour tous les projets portés par les pouvoirs publics. Au-delà des projets d'aménagements publics, les concertations sur les projets industriels permettront d'évoquer la question du financement, en particulier public, de chaque projet.</p>
9.2	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Organiser une réunion publique d'information sur le Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) et tenir informé le public au fil de son élaboration.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les maires de la zone de Fos-Berre ont été informés du contenu du PPA, ainsi que les représentants des industriels.</p> <p>Le PPA sera soumis à délibération du Conseil régional, du conseil départemental des Bouches-du-Rhône et de la métropole Aix-Marseille-Provence les 11, 12 et 15 décembre 2025. Ces délibérations seront publiques.</p> <p>Une séance de signature du PPA sera organisée début 2026. Cela permettra de communiquer plus largement sur le contenu et les attendus du PPA. Les instances de gouvernance du PPA ont également vocation à rendre compte régulièrement auprès du public de l'avancement des actions du PPA.</p>
9.3	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Si une nouvelle structure de gouvernance ad hoc est créée, ouvrir le plus largement ses instances de pilotage aux acteurs publics et privés, à la société civile et au grand public.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Un équilibre sera Recherché dans la définition du périmètre des structures de pilotage, pour concilier efficacité de la structure de gouvernance et diffusion de l'information à la société civile et au grand public.</p> <p>Des événements de communication pourront le cas échéant compléter l'information du public.</p>
9.4	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Ouvrir les groupes de travail plus largement aux parties prenantes et aux citoyens.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>C'est plutôt la concertation continue « globale » que l'État propose de mettre en place qui permettra les échanges avec le public. Cette concertation sera également nourrie par les dispositifs déjà en place sur le territoire, qui font déjà un travail très important d'information du public sur les sujets industriels, comme le SPPPI par exemple. Le SPPPI propose d'approfondir cette dimension à l'avenir.</p>



Numérotation CPDP	Quelle coordination globale des projets ?
9.5	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Organiser des réunions publiques pour partager les résultats des groupes de travail en place.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Des réunions publiques seront organisées en tant que de besoin, et notamment dans le cadre de la concertation continue globale proposée par l'État, en complément de l'ensemble des autres instances de gouvernance.</p>
9.6	<p><b>Recommandation</b></p> <p>Ouvrir les groupes de travail et les instances à des acteurs de la société civile: représentants et citoyens.</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Les élus qui participeront aux instances de gouvernance représentent les citoyens. Le public sera associé dans le dispositif de concertation continue « globale » proposée par l'État. Le public est également déjà associé dans des dispositifs préexistants, qui continueront à jouer un important, voire accru, dans le futur, comme le SPPPI. Il n'est pas prévu à ce stade d'aller plus loin.</p>



## **Demandes spécifiques aux projets**

**P.7**

### **Demande de précision**

**Préciser le statut et l'usage des terrains envisagés pour le projet Hygreen (terres actuellement à usage agricole situées dans un « secteur cultivé en catégorie A d'aptitude excellente » sur le plan agronomique, zones agricoles protégées, zones actuellement anthropisées...).**

### **Réponse**

Les terrains envisagés pour le projet HyGreen sont situés sur la commune de Villeneuve, au sein de zones du PLU classées en secteur agricole non protégé (Ac) et en zone naturelle de débordement de la Durance (N1i). Ils correspondent à une aire d'environ 17,4 ha, dont une partie seulement sera artificialisée. Ces parcelles ont fait l'objet d'une autorisation préfectorale d'exploitation de carrière (société Eiffage) en 2015, avec environ 1,8 ha déjà exploités, actuellement en cours de remise en état pour un retour à un usage agricole. Le reste de la zone est aujourd'hui cultivé (orge, luzerne), et toute nouvelle autorisation pour le site de production d'hydrogène interviendrait sur la base de ce nouveau statut du terrain.

Par ailleurs, la communauté d'agglomération DLVA a institué une Zone Agricole Protégée (ZAP) de 8 539 ha destinée à préserver durablement la vocation agricole des terres ; les parcelles retenues pour HyGreen sont exclues de ce périmètre.

*Des éléments plus détaillés sont fournis en annexe.*

**P.8**

### **Demande de précision**

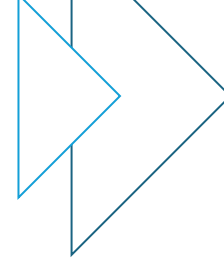
**Préciser dans un document simple l'ensemble des effets induits et des compensations envisagées pour le projet Hygreen sur le territoire.**

### **Réponse**

Le projet HyGreen est présenté comme un levier de développement économique et d'emploi à l'échelle du territoire : en phase d'exploitation, l'unité de production d'hydrogène devrait mobiliser de l'ordre de 10 à 20 emplois directs, tandis que la phase de construction, compte tenu d'un investissement industriel supérieur à 500 M€, impliquera de nombreuses entreprises locales et régionales sur plusieurs années. Le projet contribuerait par ailleurs à la dynamique économique de la DLVA (retombées fiscales, soutien aux filières chimiques, agroalimentaires et de transport grâce à un hydrogène local et décarboné) et pourrait favoriser des actions innovantes, telles que la valorisation de la chaleur pour le chauffage de serres ou l'utilisation de l'oxygène coproduit, ainsi que le développement de formations liées à l'hydrogène et à la transition énergétique à l'Éco-Campus Provence.

Les impacts directs des installations (risques accidentels, consommation d'eau, nuisances sonores, trafics, émissions dans l'air et dans l'eau, impacts de chantier) feront l'objet d'analyses spécifiques dans le cadre des procédures réglementaires (études d'impact, études de dangers, autorisations environnementales ICPE). Les mesures environnementales et, le cas échéant, les mesures de compensation seront définies à l'issue de ces études pour prévenir ou compenser les effets résiduels du projet sur les milieux naturels et les usages agricoles, de manière à reconstituer ou recréer les équilibres affectés.

*Des éléments plus détaillés sont fournis en annexe.*



Numérotation CPDP	Demandes spécifiques aux projets
11.1	<b>Recommandation</b> Au vu du caractère inédit du débat et de la concertation continue qui le suivrait, examiner avec la CNDP les modalités de la concertation continue sur le programme de réindustrialisation et de décarbonation.
	<b>Réponse</b> L'État propose d'organiser, suite au débat public, une « concertation continue globale » avec la participation d'un garant de la CNDP. Les modalités de cette concertation sont encore à préciser. Les grandes orientations sont données dans le rapport. Elles visent à pour continuer à donner au public, sur l'ensemble du périmètre du débat, une information d'ensemble sur la transformation en cours de la zone Fos-Berre.
11.2	<b>Recommandation</b> Organiser une réunion publique pour diffuser l'information sur les enseignements que l'État et l'ensemble des porteurs de projet et des acteurs publics tirent du débat public et de présentation des suites données pour les projets et pour le programme global.
	<b>Réponse</b> L'organisation d'une réunion publique de restitution réunissant l'ensemble des porteurs de projets, les collectivités territoriales et les services de l'État constitue une volonté commune partagée entre l'État et les partenaires du débat.  Son principe et sa date ne sont pas encore déterminés. La réponse de l'État sera mise en ligne sur le site internet de la préfecture de région.  D'autres réunions publiques seront organisées par la suite dans le cadre de la concertation continue qui s'ouvrira à l'issue du débat et selon les modalités proposées par l'Etat, en lien avec les garants de la CNDP.
11.3	<b>Recommandation</b> Saisir l'Autorité Environnementale pour une évaluation du Projet Partenarial d'Aménagement (PPA).
	<b>Réponse</b> Ce n'est pas obligatoire et pas prévu.
11.4	<b>Recommandation</b> Clarifier et partager le calendrier des études et des décisions tout au long de la concertation continue
	<b>Réponse</b> Le COPIL du PPA permettra de suivre le bon avancement des principaux projets d'aménagement nécessaires à l'attractivité de la zone Fos-Berre et à l'acceptabilité sociale et environnementale des projets en cours. Un suivi plus général pourra également être mené par les signataires du pacte de gouvernance prévu dans le PPA. La gouvernance du PPA assurera une information régulière de son avancement.

## Demandes spécifiques aux projets

### Recommandation

Examiner avec la CNDP les modalités d'association des citoyens dans l'élaboration du programme de réindustrialisation et de décarbonation, en considérant les propositions faites dans le débat: convention citoyenne, panel, collège citoyen, l'usage du référendum ou du sondage.

### Réponse

L'État propose d'organiser une « concertation continue globale » pour continuer à donner au public, sur le territoire du débat, une information d'ensemble sur la transformation en cours de la zone Fos-Berre.

Parallèlement à cette concertation continue, l'État renforcera son travail avec les organisations déjà en place, qui assurent l'information et les échanges avec le public sur les sujets industriels. Le SPPPI joue très bien ce rôle aujourd'hui et pourrait renforcer son action avec plusieurs objectifs :

- 1 Travailler sur l'identité industrialo-portuaire du bassin en montrant aux citoyens les points forts de leur cadre de vie (étang de Berre, services et équipements publics) et les progrès réalisés concernant les nuisances de l'activité industrielle en lien avec les dispositifs existants (présentations des commissions de suivi de site, dispositif REPONSES).
- 2 Traiter des problématiques concrètes que les citoyens feront remonter (par ex. les sujets de santé professionnelle, ou autres).
- 3 Prendre de la hauteur vis-à-vis des projets du territoire et montrer l'enjeu d'appréhender la notion de complexité, à travers des illustrations très concrètes sur les mutations/évolutions en cours sur le territoire.
- 4 Accompagner les citoyens dans la compréhension des transformations à l'œuvre (passées, actuelles et à venir), en les associant, en les rendant acteurs en « allant vers eux », afin de les rendre fiers de leur territoire exceptionnel.

De la même manière, l'association PIICTO s'engage au côté de l'État dans le cadre de la concertation continue et de la continuité de la réflexion sur la vocation industrielle du territoire.

11.5



# SOUS ANNEXE 1A - RÉPONSE 3.10

## STRATÉGIE TERRITORIALE DE REPORT MODAL : ENGAGEMENTS ET PERSPECTIVE

Numérotation CDPD	Quelles industries pour l'avenir ?
3.10	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Préciser comment, par quels moyens et à quelles échéances les engagements sur le report modal (ferroviaire et fluvial) lié au développement et à la décarbonation des activités logistiques et portuaires seront remplis et clarifier leur application, en tenant compte des attentes exprimées dans le débat.</p>

Stratégie territoriale de report modal : engagements et perspectives			
Horizon temporel	Acteur concerné	Ambitions / Objectifs fixés	Moyens et leviers mis en œuvre
2025 – 2029	Région	<ul style="list-style-type: none"> <li>accompagner les investissements portuaires et métropolitains.</li> <li>garantir la cohérence avec le SRADDET et le protocole régional de développement du fret ferroviaire.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilisation des crédits CPER 2021–2027 et CPIER Rhône-Saône.</li> <li>Soutien aux études de desserte et aux plans d'infrastructures multimodales.</li> </ul>
	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Préparer la montée en puissance des parts modales fer/fluvial à horizon 2040.</li> <li>Poursuivre la transition logistique vers des modes massifiés et décarbonés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre du schéma directeur ferroviaire portuaire.</li> <li>Travaux ferroviaires sur Graveleau, Distriport 2, ZSP 2.</li> <li>Fiabilisation des chaînes fluviales et dynamisation des dessertes sur l'axe Rhône-Saône.</li> <li>Présence sur des plateformes clés de l'axe MeRS et de l'hinterland.</li> <li>Coordination technique avec la Métropole et SNCF Réseau</li> </ul>
	métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déployer les leviers de gouvernance et d'investissement du Plan de Mobilité.</li> <li>Structurer la politique métropolitaine du fret et de la logistique durable.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Création d'une instance métropole-port (action R20).</li> <li>Mise en place d'un observatoire métropolitain des flux logistiques (R21).</li> <li>Lancement du schéma directeur logistique multimodale (R19).</li> </ul>
	État (DREAL / SGAR / DDTM / VNF)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accompagner les investissements portuaires et métropolitains.</li> <li>Garantir la cohérence avec la trajectoire nationale (SNDFF, SNBC).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilisation des crédits CPER 2021–2027 et CPIER Rhône-Saône</li> <li>Soutien aux études de desserte et aux plans d'infrastructures multimodales.</li> <li>Coordination du suivi post-débat</li> </ul>
2030	métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Massification des flux par rail et voie d'eau sur l'armature logistique métropolitaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Armature multimodale (R22) :               <ul style="list-style-type: none"> <li>*Miramas (2025)</li> <li>*Bassins Ouest (2026) : desserte ferroviaire de Graveleau</li> <li>*Mourepiane (2035)</li> <li>*Fos-Graveleau (2030) : travaux sur le réseau ferroviaire national dans la ZIP</li> </ul> </li> <li>Étude de service de proximité du fret ferroviaire (R23).</li> <li>Investissement annuel : 350–400 M€, dont 264 M€ sur le fret décarboné.</li> </ul>
	État / Région / VNF	<ul style="list-style-type: none"> <li>Assurer la cohérence entre les planifications nationales, régionales et les ambitions métropolitaines.</li> <li>Garantir le financement et le suivi du développement intermodal.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre des volets mobilité du CPER et du CPIER Rhône-Saône.</li> <li>Appui technique et financier à la desserte ferroviaire portuaire et aux terminaux fluviaux régionaux.</li> <li>Coordination avec les opérateurs (SNCF Réseau, CNR, GPMM, MAMP).</li> </ul>
2040	Grand Port Maritime de Marseille (GPMM)	<ul style="list-style-type: none"> <li>ambition fluviale : 11% des conteneurs à Fos (contre ~6% aujourd'hui).</li> <li>ambition ferroviaire : 25% des conteneurs (contre ~17% actuellement).</li> <li>ambition combinée fer/fluvial : 35% des trafics conteneurisés.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Achèvement des aménagements ferroviaires (Graveleau, Distriport 2, ZSP 2) et fluviaux (quai fluvial 3XL) structurants</li> <li>Suivi des indicateurs de part modale.</li> <li>Optimisation des interfaces port-terre et des terminaux intérieurs.</li> <li>KPI de performance logistique (port + partenaires).</li> </ul>
	métropole Aix-Marseille-Provence (MAMP)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consolider la gouvernance logistique intermodale.</li> <li>Mettre à disposition des opérateurs une infrastructure ferroviaire et fluviale performante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pérennisation des outils de gouvernance (R20, R21).</li> <li>Intégration du suivi modal dans les bilans PDM.</li> <li>Déploiement des énergies alternatives (GNV, H<sub>2</sub>, IRVE).</li> </ul>
2050	État (niveau national)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Doubler la part modale du fret ferroviaire d'ici 2030 (18%).</li> <li>Atteindre 25% à l'horizon 2050.</li> <li>Accroître la part du fluvial sur l'axe Rhône-Saône.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mise en œuvre de la Stratégie nationale du fret ferroviaire (SNDFF).</li> <li>Application de la Stratégie nationale bas-carbone (SNBC).</li> <li>Modernisation et entretien des infrastructures fluviales (CPIER Rhône-Saône 2021–2027).</li> </ul>
Transversal (2025–2050)	Acteurs économiques et industriels (H <sub>2</sub> V, Carbon, Gravithy, ArcelorMittal, Marcegaglia...)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribuer à la décarbonation du transport de matières et produits finis.</li> <li>S'inscrire dans la logique de report modal portuaire et métropolitaine.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Intégration systématique des dessertes ferroviaires dans les projets industriels.</li> <li>Utilisation du terminal multimodal de Fos-Ventillon et des canaux fluviaux.</li> <li>Engagement dans la charte logistique bas-carbone du GPMM.</li> <li>Transmission annuelle des données de flux à l'Observatoire.</li> </ul>

# SOUS ANNEXE 1B - RÉPONSE P.7

## CONTRIBUTION SPÉCIFIQUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE DE FORCALQUIER CONCERNANT LE PROJET HYGREEN

Numérotation CPDP	Demandes spécifiques aux projets
P.7	<p><b>Demande de précision</b></p> <p>Préciser le statut et l'usage des terrains envisagés pour le projet Hygreen (terres actuellement à usage agricole situées dans un « secteur cultivé en catégorie A d'aptitude excellente » sur le plan agronomique, zones agricoles protégées, zones actuellement anthropisées...).</p>
	<p><b>Réponse</b></p> <p>Le projet est localisé sur les zones du PLU de Villeneuve classées :</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ac : zone agricole, plaine agricole avec carrières et gravières autorisées,</li><li>• N1i : zone naturelle, zone de débordement de la Durance</li></ul>  <p><b>Le projet HyGreen envisage de s'implanter dans l'aire délimitée par un trait bleu.</b> Cette aire représente une surface totale de 17,4 hectares (ha) ; à noter qu'il est question d'une surface totale prévisionnelle maximum, dont seulement une partie serait artificialisée.</p> <p>Ces parcelles ont fait l'objet d'un arrêté préfectoral du 20 mars 2015 autorisant la société Eiffage à exploiter une carrière. Une campagne d'extraction a démarré en juillet 2017 et a impacté 1,8 ha de terrain environ. Des travaux de « remise en état pour un retour des parcelles à un usage agricole » sont prescrits avant toute autre transformation. Cette remise en état a fait l'objet d'une mise en demeure notifiée par arrêté préfectoral n°2025-218-003 du 6 août 2025. Les travaux de remise en état sont en cours. Le reste des parcelles comprises dans la zone délimitée en bleu est actuellement cultivé (orge et luzerne).</p> <p>Une nouvelle autorisation serait donnée sur la base du nouveau statut du terrain pour l'installation d'un site de production d'hydrogène.</p>

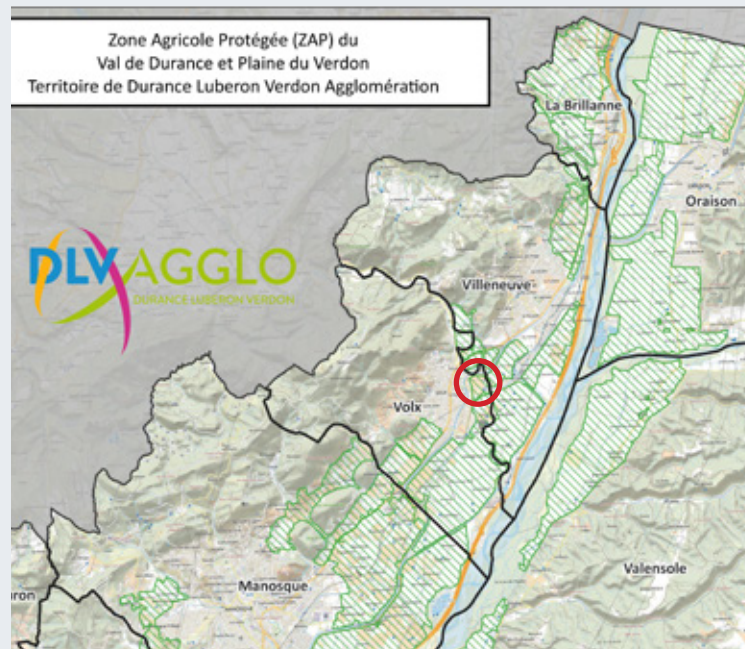
P.7

Le terrain jouxtant à l'Est le futur site d'HyGreen, air délimité en violet, d'une surface d'environ 7 ha est situé le long de l'autoroute A51. C'est une surface anthropisée comprenant actuellement l'exploitation d'une centrale à béton par le groupe Lafarge, et un site d'extraction et préparation de matériaux de construction, à l'arrêt et en cours de fermeture. Des panneaux photovoltaïques pourraient être implantés sur le futur ex site d'extraction ; la conduite de ce projet restera toutefois indépendante du projet HyGreen.

#### Un engagement historique de l'agglomération pour l'agriculture

Pour rappel, la communauté d'agglomération DLVA soutient activement le développement agricole sur le Val de Durance, notamment à travers la création d'une **Zone Agricole Protégée (ZAP)**. Cette ZAP instaure une servitude d'utilité publique intégrée aux documents d'urbanisme des communes, garantissant que les terres concernées conserveront durablement leur vocation agricole.

Le périmètre de la ZAP, défini par l'arrêté préfectoral interdépartemental n° 2025-295-002 du 23 octobre 2025, regroupe plus de 14 000 parcelles, soit une superficie totale de 8 539 hectares.



Il est à noter que les parcelles identifiées pour le projet Hygreen sont exclues du périmètre de cette ZAP, néanmoins elles ont intrinsèquement une valeur agricole.

#### Demande de précision

Préciser dans un document simple l'ensemble des effets induits et des compensations envisagées pour le projet Hygreen sur le territoire.

#### Réponse

##### Effets induits du projet Hygreen sur le territoire

###### Un projet créateur d'emplois

En phase d'exploitation, l'unité de production d'hydrogène nécessitera la création d'un certain nombre d'emplois estimé aujourd'hui entre 10 et 20. Cette estimation sera affinée par ENGIE lors des phases ultérieures de développement du projet.

La valeur de l'objet industriel dépassant 500 millions d'€, la phase de construction nécessitera l'emploi d'un grand nombre d'entreprises locales et régionales dans des domaines variés, et cela durant plusieurs années.

P.8

### Un projet qui participe à la dynamique économique du territoire

Ce projet constitue un levier majeur de transformation territoriale, avec des retombées concrètes à plusieurs niveaux :

- Dynamisation économique du territoire de DLVA, portée par des investissements privés structurants et des retombées fiscales locales durables avec notamment la cotisation foncière des entreprises (CFE) et la cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE).
- Le projet participerait également au renforcement de la compétitivité régionale des filières chimiques, agroalimentaires et de transport, grâce à un accès à un hydrogène local, compétitif et décarboné.
- La possibilité de faire intervenir des entreprises locales en phase travaux pourra être envisagée et contribuera à la dynamique économique locale

### Une opportunité pour initier des actions novatrices

Plusieurs agriculteurs et acteurs du territoire ont manifesté leur intérêt pour la valorisation des flux générés par la production d'hydrogène. Parmi les pistes évoquées figurent : l'utilisation de la chaleur générée par le procédé afin de chauffer des serres agricoles, contribuant ainsi à une meilleure efficacité énergétique et à la synergie entre industrie et agriculture locales, ou encore la récupération de l'oxygène produit et l'usage dans divers procédés tels que le traitement des eaux.

### Un projet qui contribue au développement de la filière hydrogène locale

Le département Alpes de Haute-Provence, et plus particulièrement la Vallée de la Durance, s'inscrit depuis des décennies dans la grande Histoire de l'énergie renouvelable. Souvent qualifiée de "Vallée des Énergies", la Vallée de la Durance a toujours accueilli des projets énergétiques d'envergure, tels que les projets hydroélectriques par exemple. L'écosystème local est structuré et prêt à accompagner la mutation vers l'hydrogène. Le projet HyGreen serait un moteur essentiel pour favoriser le développement d'une économie durable et décarbonée à l'échelle régionale.

### Un levier pour développer la formation sur le territoire

Ce projet d'électrolyseur dépasse la simple dimension technologique : il constituerait un levier stratégique pour structurer des formations autour de la technologie hydrogène et permettre ainsi la montée en compétences et l'augmentation du panel de formations dispensées à l'Éco-Campus Provence, notamment dans les domaines de l'énergie, de la transition écologique et de la décarbonation.

### Les impacts directs des installations

Les impacts directs (risques accidentels, consommation en eau, trafic, bruit, émissions chroniques dans l'air et dans l'eau...) liés à l'exploitation des installations classées pour la protection de l'Environnement (ICPE) et des infrastructures de transports de matière dangereuses (canalisations) qui seraient implantées sur le territoire des Alpes-de-Haute-Provence (électrolyseurs, stockage souterrain et infrastructures connexes) seront étudiés lors de la réalisation des dossiers réglementaires liés aux autorisations administratives nécessaires (études de dangers, études d'impacts..).

En particulier pour ce qui concerne les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), les instructions administratives des demandes d'autorisation environnementale permettront de déterminer les prescriptions réglementaires applicables permettant de garantir la prévention des dangers ou inconvénients pour les intérêts mentionnés aux articles L. 211-1 et L. 511-1 du code de l'environnement

La période de chantier est provisoire mais les impacts qui s'y rattachent, bien que temporaires, entraînent un certain nombre de perturbations que l'industriel devra réduire. Ces informations seront détaillées dans le cadre des procédures environnementales (étude d'impact notamment).

### Les mesures de compensation

L'ensemble des mesures environnementales sera déterminé pour donner suite à l'analyse des effets du projet sur son environnement. L'industriel sera attentif à rechercher un impact positif sur l'environnement en créant dans son périmètre les conditions du bien-être de la faune, et les prédispositions pour la germination des espèces florales.

Si des impacts résiduels demeurent, des mesures de compensation seront mises en œuvre afin de rétablir ou recréer les équilibres environnementaux ou agricoles générés par le projet. Ces compensations seront définies là encore dans le cadre d'études réglementaires liées aux autorisations administratives nécessaires (Étude de compensation agricole, Étude d'impact etc...).





Retrouvez ce rapport en ligne sur le site internet de la Préfecture de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur :

**[www.prefectures-regions.gouv.fr/provence-alpes-cote-dazur](http://www.prefectures-regions.gouv.fr/provence-alpes-cote-dazur)**



Ainsi que sur le site internet du débat :

**[www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence](http://www.debatpublic.fr/avenir-industriel-fos-berre-provence)**