



CAHIER D'ACTEUR

FOS BERRE PROVENCE
UN AVENIR INDUSTRIEL EN DÉBAT

02.04.2025
13.07.2025

N°07 | JUIN 2025



FNE13 agit, par ses 50 associations membres, pour la sauvegarde de l'environnement et de la santé publique, pour la défense d'un aménagement économe, harmonieux et équilibré du territoire, et d'une mobilité durable. Elle accompagne les activités des associations, utilise tous les moyens légaux, y compris l'action en justice, pour atteindre ses objectifs.

contact@fne13.fr
Maison des associations
boîte 340
93 La Canebière
13001 Marseille
06 87 77 35 63
<https://www.fne13.fr/>

Le point de vue de France Nature Environnement Bouches-du-Rhône

EN BREF

FNE13 est favorable à la décarbonation de l'industrie, gage de la préservation de l'emploi et d'une attention accrue à la protection de l'environnement, pour autant qu'on ne sacrifie pas des espaces naturels et agricoles (Crau, Camargue) à des activités sans lien étroit avec le maritime, qui pourraient s'installer sur des friches industrielles (Aramon, Berre) plus proches des zones d'habitat, des sources d'énergie déjà existantes (eau et électricité) et des réseaux de transport et d'électricité existants.



UN DEBAT PUBLIC NECESSAIRE, ET RICHE

L'opportunité de chaque projet émergeant sur la zone Fos-Berre ne peut s'apprécier indépendamment d'une vision globale et cohérente des écosystèmes industriels, sociaux et environnementaux concernés : chaînes de l'acier, de l'électricité, de l'hydrogène, de l'eau, aménités communes...

Le format retenu par le débat public de zone a permis des échanges plus nombreux et plus riches, y compris entre porteurs de projets, dont certains ont pu mutualiser leurs approches.

Parallèlement, la veille collective sur l'actualité internationale a éclairé les débats sur la maturité des filières, les alternatives.

Regrettons toutefois l'absence de sincérité d'un des acteurs, RTE, et le refus de l'Etat de transmettre l'intégralité de l'étude des besoins actualisés et hiérarchisés en énergie, ainsi que la date tardive de transmission de la tierce expertise Supelec, ce qui crispe inutilement les échanges à propos de la ligne THT.

LA DECARBONATION PRIORITAIRE DE LA PRODUCTION D'ACIER

Sauf à abandonner le secteur, la production durable d'acier, fut-ce en moindre quantité, repose d'abord sur la mise en oeuvre d'un four à arc électrique (FAE) et l'utilisation d'un maximum de ferrailles recyclées.

Complémentairement, la production d'acier réduit (DRI) mérite attention, malgré un important besoin en hydrogène, donc en électricité et en eau. Il n'y a sans doute pas de place, à terme, pour deux installations de ce type à Fos-sur-Mer.

L'HYDROGENE, UNE FILIERE NON MATURE

Aucun expert international ne prévoit la production massive d'hydrogène avant 2035. Les électrolyseurs géants ne sont pas maîtrisés, tandis que d'autres techniques (membranes à protons ...) semblent moins consommatrices d'énergie.

Le besoin est, avant tout, la substitution progressive de l'hydrogène gris (obtenu par reformation du gaz naturel), dont la consommation est amenée à baisser (raffinage pétrole, engrais, explosifs).

La fabrication de carburants pour l'aviation (SAF) reste un objectif de moyen terme, la hausse à anticiper du coût des carburants (taxes) devant mener à une réduction du trafic aérien.

Enfin, l'émergence de la filière hydrogène nécessite la concomitance de la création des réseaux (Natran ?) et du stockage (à Manosque). Viser 2035 paraît raisonnable.

L'ELECTRICITE : PARLONS D'ABORD DE SOBRIETE ET DE PRODUCTION

La question de la sobriété énergétique demeure peu abordée, malgré la multiplication des projets et l'ambition affichée de décarbonation. L'association négaWatt, par exemple, a souligné la sous-représentation de la sobriété dans les scénarios présentés, qui privilégient surtout l'électrification et la croissance industrielle sans toujours intégrer une réduction de la consommation énergétique globale. Cette absence de réflexion approfondie sur la sobriété limite la capacité du débat à proposer des alternatives véritablement durables et à anticiper les effets d'un empilement de projets énergivores sur le territoire.

Les projets Carbon et surtout Deos contribueront à l'alimentation en énergie de la zone de Fos (cf. projets d'éoliennes offshore). Le renforcement progressif des réseaux électriques existants et la mise en oeuvre échelonnée des solutions alternatives à la ligne THT aérienne (cf. note complémentaire à la tierce expertise) permettront de répondre, en temps voulu, aux besoins liés à la production massive d'hydrogène.

Les besoins autres (datacenters...) ne sont pas l'objet du débat public de zone, pas plus qu'ils n'ont été identifiés lors de la concertation sur la ligne THT aérienne. Ils ne peuvent, en aucun cas, justifier de balafrer la Crau et la Camargue.

LES PROJETS NON LIÉS À LA DECARBONATION ET À LA REINDUSTRIALISATION

Le site internet du débat public recense un certain nombre de projets dont la justification interpelle, y compris en matière de souveraineté industrielle :

- l'importation d'ammoniac pour laquelle aucune garantie n'est donnée sur son origine décarbonée
- la construction de parkings à voitures neuves (importées), des terminaux à conteneurs (chinois et autres), de zones logistiques non raccordées au rail (La Feuillane)
- la construction de routes et autoroutes, alors même qu'aucun effort n'est fait sur la mobilité "alternative" des personnes et que bien des progrès restent à accomplir concernant le report modal des marchandises sur le rail et la voie d'eau
- la dérivation d'eau douce à des fins industrielles ou d'exportation.

Ces projets sortent clairement du cadre du débat public de zone et de la mission confiée aux services déconcentrés de l'Etat en matière de décarbonation et de réindustrialisation. Ils ne recueillent pas l'assentiment de nos associations.

L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Qui dit nouvelles industries dit nouveaux emplois, nouvelles mobilités, nouveaux services à la population ...

Le monde économique et les collectivités semblent avoir pris conscience des enjeux en matière de formation et s'organiser en conséquence. Côté logements (et services aux habitants), l'efficacité en termes de déplacements impose de privilégier la proximité des gares de Miramas, Istres, Rasseu, Port de Bouc et Croix-Sainte (Martigues).

Plusieurs associations affiliées à FNE ont produit des contributions spécifiques dans le cadre des concertations, du Plan local de mobilité et, antérieurement, dans le cadre du débat public sur la liaison Fos-Salon (LFS). A l'issue de ce dernier, le Préfet avait invité les collectivités à avancer sur les mobilités alternatives à la voiture : qu'a-t-il été fait depuis ?

Pour la LFS elle-même, on peut s'étonner du peu d'informations délivrées depuis des mois par les services de l'Etat. La "route intelligente" reste la piste à privilégier, c'est-à-dire l'optimisation de l'utilisation des infrastructures existantes : régulation de vitesse, détection automatique d'incidents, dispositifs automatiques de protection en cas d'accident, information dynamique, rétention PL, équipes d'intervention

Rappelons que plus de routes, c'est plus de véhicules, plus de bruit, de pollution, de gaz à effet de serre ... et d'atteintes à l'environnement : la réalisation du contournement de Port-de-Bouc est avant tout une catastrophe environnementale, alors que l'exploitation en "route intelligente" de l'actuelle RN568 répond parfaitement au problème actuel (cf. projet A8 bis ainsi abandonné), avec des trains (à batteries) fréquents sur une voie ferrée aujourd'hui notoirement sous-utilisée.



L'ABSENCE DEPRISE EN COMPTE DES EFFETS CUMULES

Le débat public sur l'avenir industriel de Fos-Berre-Provence a mis en lumière une préoccupation majeure : l'absence d'une étude approfondie et indépendante sur les effets cumulés des nombreux projets industriels et d'infrastructures envisagés sur le territoire. Nos associations déplorent que le débat touche à sa fin sans qu'une véritable évaluation des impacts environnementaux et sanitaires liés à l'addition de ces opérations ne soit disponible, ce qui limite la capacité à anticiper et à prendre en compte les risques réels pour la population et l'environnement. Cette lacune fragilise la qualité de la discussion collective et la confiance dans les décisions à venir.

L'IMPACT ENVIRONNEMENTAL, LES COMPENSATIONS

La consommation des 709 ha de "droit à artificialiser" obtenu par le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) au titre des Projets d'Envergure Nationale ou Européenne (PENE) ne peut constituer une fin en soi. La mobilisation du foncier portuaire doit être motivée par l'absolue nécessité d'un bord à quai (ce qui n'est pas le cas du projet Carbon).

L'évitement et la réduction des zones à artificialiser restent un impératif, d'autant que le risque de submersion marine impose de relever de manière importante le niveau 0 des nouvelles installations. L'origine des remblais et leur mode de transport reste à préciser pour chaque projet, ainsi que les temps de stabilisation des sols.

Rappelons que les compensations, à mener en cohérence avec le Schéma Directeur du Patrimoine Naturel (SDPN), doivent être mises en oeuvre AVANT la destruction des milieux naturels.

LA NECESSITE D'UN OBSERVATOIRE MULTIPARTENARIAL

Sur chacun des sujets précédemment évoqués, il est indispensable qu'un observatoire multipartenarial permette à chacun des acteurs (dont les associatifs) d'évaluer l'avancée des projets et leur suivi dans le temps.

CONCLUSION

La décarbonation de l'industrie est indispensable. Plusieurs des projets présentés avant, pendant et parallèlement au débat public de zone y contribuent, pour autant qu'ils soient mis en synergie (chaîne de l'acier, de l'hydrogène ...).

Seule l'implantation de nouvelles industries en lien étroit avec le maritime se justifie dans la ZIP de Fos, pour des raisons d'artificialisation des terres (aujourd'hui submersibles) et d'allongement du transport des personnes et des marchandises.

De nombreux projets ne seront mûrs, techniquement et économiquement, qu'en 2035 au mieux, ce qui laisse le temps de renforcer la production d'énergie renouvelable localement (y compris offshore) et de mailler progressivement les réseaux de transport d'électricité.

Rien ne justifie la construction dans l'urgence d'une ligne THT aérienne qui balafrerait la Crau et la Camargue et tuerait chaque année des milliers d'oiseaux.

