



Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de Camargue
DÉLIBÉRATION DU COMITE SYNDICAL
Séance du 27 juin 2025

DÉLIBÉRATION N°CS-2025-023

Objet : Contribution du Parc naturel régional de Camargue au débat public concernant le projet de réindustrialisation et de décarbonation du territoire de Fos-sur-Mer et de l'Etang de Berre

L'an deux mille vingt-cinq, le Comité Syndical du Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de Camargue, légalement convoqué le 11 juin 2025 s'est réuni à Arles le 27 juin 2025 à 14h00 sous la présidence de **Madame Anne CLAUDIUS-PETIT**.

Madame Anne CLAUDIUS-PETIT a ouvert la séance à laquelle ont été présents ou représentés 15 membres sur 23, soit 45 voix sur 92.

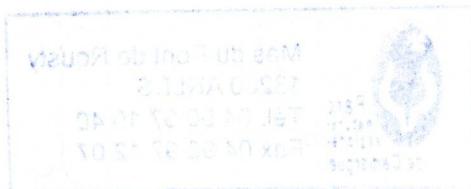
Étaient présents Mesdames et Messieurs : Anne CLAUDIUS-PETIT, Catherine BALGUERIE-RAULET, Eva CARDINI, Jean-Paul GAY, Aline CIANFARANI, Marie-Christine CONTRERAS, Pierre RAVIOL, Bernard ARSAC, Daniel CARLOTTI

Étaient absents et représentés Mesdames et Messieurs : Martine AMSELEM représentée par Anne CLAUDIUS-PETIT, Mandy GRAILLON représentée par Pierre RAVIOL, Jérôme BERNARD représenté par Jean-Paul GAY, Christelle AILLET représentée par Marie-Christine CONTRERAS, Patrick de CAROLIS représenté par Catherine BALGUERIE-RAULET, François JOURDAN représenté par Bernard ARSAC

Étaient absents et excusés Mesdames et Messieurs : Jacqueline BOUYAC, Cyril JUGLARET, Ludovic PERNEY, Corinne CHABAUD, Emmanuel LESCOT, Frédéric GIBERT, Martial ALVAREZ, René RAIMONDI,

Invités permanents avec voix consultatives : Didier HONORE, Gaël HEMERY, Sébastien ABONNEAU

Assistaient à la séance : Magali GORCE, Estelle ROUQUETTE, Christophe FONTFREYDE, Elodie EQUEL, Emilie IPSILANTI



Comité syndical du 27 juin 2025

Délibération n° CS-2025-023

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627-CS_2025_023

DÉLIBÉRATION N°CS-2025-023

Objet : Contribution du Parc naturel régional de Camargue au débat public concernant le projet de réindustrialisation et de décarbonation du territoire de Fos-sur-Mer et de l'Etang de Berre

Le Comité Syndical,

Vu le décret 70-873 du 25 septembre 1970 instituant le parc naturel régional de Camargue,
Vu la loi n°2007-1773 du 17 décembre 2007 relative au Parc naturel régional de Camargue,
Vu l'arrêté préfectoral du 01 décembre 2004 portant création du Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de Camargue,
Vu les articles L.333-1 et suivants du Code de l'Environnement définissant les Parcs naturels régionaux et leur champ d'application,
Vu l'article L.121-8 du Code de l'Environnement,
Vu le Code Général des Collectivités Territoriales,
Vu le décret n°2011-177 du 15 février 2011 portant renouvellement de classement du Parc naturel régional de Camargue et adoption de sa Charte,
Vu le décret n°2018-49 du 29 janvier 2018 portant prorogation du classement du Parc naturel régional de Camargue jusqu'au 15 février 2026,
Vu la loi n°2023-973 du 23 octobre 2023 relative à l'industrie verte,
Vu la délibération n°CS-2023-117 relative au Plan Paysage Littoral de Camargue porté par le Syndicat Mixte de Gestion,
Vu la délibération n°CS-2025-001 du 31 janvier 2025 relative au programme d'actions 2025
Vu l'avis du Conseil Scientifique et d'Ethique du Parc naturel régional de Camargue et de la Réserve de Biosphère de Camargue en date du 24 mars 2025 présenté en Comité syndical le 30 avril 2025,
Vu l'avis du Conseil Consultatif en date du 11 juin 2025,

Considérant

- Que le Préfet des Bouches-du-Rhône a saisi en 2023 la Commission nationale du débat public (CNDP) pour examiner les conditions d'organisation d'un débat ouvert au public sur les projets de réindustrialisation et de décarbonation de la zone industrielle autour du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre ;
- Qu'ainsi, du 02 avril au 13 juillet 2025 la CNDP organise un débat public portant sur ces projets.
- Qu'elle invite toute organisation formelle ou informelle (collectivité territoriale, association etc.) à exprimer son point de vue et ses arguments sur tout ou une partie des sujets du débat via une contribution libre et volontaire sous forme de « cahier d'acteur » ;
- Que pendant trois mois et demi, la consultation publique permettra à la Commission nationale du débat public de recueillir tous les avis, puis de rendre une synthèse sur le déroulé du débat et sur l'ensemble des arguments exprimés ;
- Que lors de la réunion du 11 juin 2025, le Conseil Consultatif a soutenu l'idée qu'il était primordial pour le Parc de Camargue de se positionner sur le sujet. Qu'il a ainsi amendé et validé le projet de cahier d'acteur préparé par l'équipe technique du Parc ;
- Que ce projet a ensuite été discuté le 13 juin 2025 en réunion de travail par les élus disponibles membres du Bureau du Parc.

Après en avoir délibéré, à l'unanimité des suffrages exprimés,

Décide

- D'approuver le cahier d'acteur du Parc naturel régional de Camargue relatif au projet de réindustrialisation et de décarbonation du territoire de Fos-sur-Mer et de l'Etang de Berre,
- D'autoriser la Présidente du Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de Camargue à prendre toutes les dispositions nécessaires et à signer toutes pièces et actes utiles, relatifs à cette délibération.



Comité syndical du 27 juin 2025

REÇU EN PREFECTURE
Page 2 sur 2
le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627-CS_2025_023



I. PRESENTATION DU PARC NATUREL DE CAMARGUE

Le Parc est une « zone humide d'importance internationale » labellisée Ramsar de 100 000 ha. Doté d'une biodiversité exceptionnelle le Parc est inscrit en totalité en zones Natura 2000 et dans la Réserve de biosphère. Le Parc porte une charte qui détermine les orientations de protection, de mise en valeur et de développement, dont les objectifs de qualité paysagère. Elles sont appliquées par l'Etat, les collectivités territoriales et les acteurs ayant approuvé la charte.

Partie complétée suite à la réunion de travail des membres du Bureau

II. PRESENTATION GENERAL DU PROPOS

Le Parc naturel régional de Camargue soutient fortement l'idée de la décarbonation comme outil cohérent de la réindustrialisation de la zone de Fos-sur-Mer et de l'étang de Berre dans le cadre de la transition écologique et énergétique de la France et de l'Europe. Ce projet peut, s'il est bien mené, contribuer à renforcer la souveraineté industrielle de la France et de l'Europe, mais aussi contribuer à améliorer la qualité de l'air, de l'eau, la protection des écosystèmes naturels et la qualité de vie des habitants en cohérence avec la Charte du Parc naturel régional de Camargue.

Pour être une réussite, la décarbonation de la zone Fos-Berre ne doit pas se faire au détriment des populations locales. Les paysages, la biodiversité, le patrimoine culturel matériel et immatériel, les activités humaines durables et responsables doivent être préservés, voire confortés, par le projet de décarbonation de Fos-Berre. Pour être accepté, ce projet doit être respectueux des populations locales et profiter à tous.

III. PROPOSITION DE CONTRIBUTION

3.1. Conserver la Camargue comme « coupure verte » ou « poumon vert » historique du littoral méditerranéen français

La Camargue a été protégée pour de multiples raisons et par différents acteurs dès la reconnaissance de sa richesse en biodiversité au XIXème siècle. Cette reconnaissance s'est accompagnée de l'émergence d'une valeur culturelle et identitaire forte portée notamment par Frédéric Mistral et Folco de Baroncelli.

Dans les années 1960, l'Etat décida de poursuivre cette logique de préservation dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire dirigé depuis Paris par la Délégation

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR). A l'heure où le littoral du Languedoc voyait l'installation de grands projets d'aménagement touristique et Fos-sur-Mer, le développement de sa zone industrialo-portuaire, la Camargue était présentée comme une « coupure verte » entre ces deux territoires et faisait l'objet d'une politique particulière de protection. C'est dans ce contexte que naissait en 1970 le Parc naturel régional de Camargue.

Les causes de la création du Parc naturel régional sont toujours d'actualité. A l'heure de la nécessaire transition écologique, le rôle crucial de « poumon vert » de la Camargue nous paraît devoir être préservé dans l'intérêt de l'ensemble du littoral méditerranéen français.

3.2. Réduire l'impact de certains projets sur la biodiversité :

La décarbonation de l'industrie française est de nature à contribuer à long terme à une amélioration globale de la situation des écosystèmes naturels français, européens et mondiaux. Le Parc de Camargue se réjouit de cette orientation nationale cohérente avec sa Charte.

La France s'est engagée au niveau européen à restaurer ou à préserver les habitats et les espèces d'intérêt communautaire. Le Parc de Camargue attire l'attention de l'Etat sur le fait que plusieurs projets traversent un nombre conséquent de sites Natura 2000, dont certains sont animés par le Parc de Camargue, et pourraient mettre en péril des habitats et des espèces d'intérêt communautaire et des continuités écologiques majeures dépassant l'échelle de la Camargue. Les phases de travaux et de mises en service pourraient également avoir des impacts importants.

Le Parc de Camargue rappelle que la Camargue est le premier site national pour sa richesse en avifaune. Près de 400 espèces, dont 132 espèces nicheuses, y ont été observées¹. La construction éventuelle d'une ligne électrique aérienne de très grande taille (400 000 Volts) aurait un impact majeur sur l'avifaune exceptionnelle fréquentant la Camargue. Il est donc nécessaire de rechercher des solutions alternatives : enterrement de la ligne ou modification du tracé pour éviter a minima des installations aériennes majeures dans les endroits les plus sensibles situées dans les zones Natura 2000, le territoire du Parc de Camargue, la Réserve de Biosphère UNESCO de Camargue et la zone Camargue labellisée Ramsar.

3.3. Préserver les paysages porteurs de l'identité culturelle camarguaise :

Le nord de l'île de la Camargue, appelé *La Corrège* dans les anciens cadastres, et où les propriétaires défendent, aménagent et gèrent collectivement leur territoire depuis le XVI^e siècle est traversé par une très ancienne draille de transhumance correspondant aujourd'hui à la voie communale de Palun Longue. Cette ancienne draille demeure inscrite dans le paysage et le cadastre de la commune d'Arles. Elle est l'une des rares en France - peut-être la seule - à avoir conservé par endroits sa largeur initiale (une centaine de mètres) et ses *relargs* (aires de stationnement des troupeaux) demeurés propriétés communales. Elle est à ce titre l'égale des grandes *tratturi* de l'Italie centrale où des *cañadas reales*, classées au patrimoine national de l'Espagne. Au Moyen Âge, cette même voie est empruntée par les milliers de pèlerins qui, de l'Europe entière gagnaient Saint-Gilles et, aujourd'hui, par ceux qui vont à Saint-Jacques de Compostelle par « La Voie d'Arles », l'un des quatre itinéraires du célèbre pèlerinage classé au patrimoine mondial de l'UNESCO. Pour tous ceux qui fréquentent ce territoire, y vivent, c'est là leur premier contact avec les paysages emblématiques de Camargue. Tous ces

¹ Source : Diagnostic du territoire. Révision de la charte du Parc naturel régional de Camargue. Avril 2025

paysages porteurs depuis l'époque romaine de la longue histoire de l'appropriation difficile du delta du Rhône se trouvent sur le fuseau dit "de moindre impact" du projet de ligne électrique aérienne alors que leur présence devrait les en protéger.

Il est à noter que la plus grande partie du Parc de Camargue est un Site Inscrit et que le Vaccarès est un Site Classé au titre de loi organisant la protection des sites et monuments naturels. A ce titre des solutions alternatives à l'aérien doivent donc être trouvées.

3.4. Intégrer à la réflexion le grand oublié du débat : le tourisme, pilier du développement économique camarguais

La richesse écologique du territoire, la valeur culturelle et identitaire de la Camargue, les paysages remarquables qui la définissent en font un lieu particulièrement prisé des amateurs de nature et des ornithologues professionnels, ou des simples promeneurs avides de découverte.

Le modèle économique actuel d'une partie importante du territoire du Parc de Camargue repose sur un équilibre entre revenus de l'agriculture et revenus d'un tourisme culturel ou de nature (visite de manade, présentation de la course camarguaise et des traditions locales, hébergement et restauration à la ferme). L'impact économique d'une éventuelle détérioration des paysages camarguais n'est pas chiffré dans le dossier soumis à consultation. Or il est potentiellement majeur et pourrait localement remettre en cause la viabilité de la filière agrotouristique. Le projet de ligne électrique aérienne, par la menace majeure qu'il représente pour les paysages, mettrait en péril ce tourisme local et durable que le parc naturel régional a pour ambition, dans sa Charte, de développer et de valoriser.

Parmi les outils du Parc, le label « Marque Valeurs Parc » dans lequel sont engagés plus d'une cinquantaine de sites ou d'activités pourrait se voir remis en cause.

La montée en gamme de l'hôtellerie, observée par les offices de tourisme depuis plusieurs années, repose pour partie sur la qualité paysagère du delta. Une ligne électrique, parce qu'aérienne, pourrait impacter défavorablement ce tourisme de plus en plus haut de gamme et contracter le chiffre d'affaires de la filière tourisme, estimé aujourd'hui à environ 320 M€ par an à Arles et aux Saintes-Maries-de-la-Mer.

A contrario, l'intégration dans les coûts du scénario de ligne électrique aérienne du manque à gagner potentiel de la filière tourisme (annuel et cumulé) pourrait montrer que le coût d'un scénario de ligne électrique enterrée pour tout ou partie est peut-être in fine tout à fait compétitif².

3.5. Repenser globalement la gestion de l'eau douce, une question majeure trop peu abordée

Face à la raréfaction de la ressource en eau douce et aux effets du changement climatique déjà présents et amenés à se renforcer dans les décennies à venir, il convient de préciser les besoins futurs en eau douce nécessaires au développement de l'ensemble des projets, ainsi que l'impact potentiel d'un retour éventuel des eaux de la Durance prélevées à Saint-Chamas, dans le Rhône en Camargue ou en Crau.

² Voir Tierce expertise sur les solutions de renforcement de l'alimentation électrique de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer. CentraleSupélec. Marc Petit.

Le Vaccarès connaît des difficultés d'évacuation des eaux vers la mer, mais aussi un manque d'entrées d'eau douce. Il serait d'intérêt pour la Camargue que les eaux en provenance de Saint Chamas soient acheminées plus en amont du Rhône et envoyées pour partie et de manière maîtrisée dans le système Vaccarès.

3.6. Des impacts cumulés non étudiés, dans un territoire déjà exposé à des pressions fortes

L'étude demandée par le Préfet de Région en septembre 2024 sur les effets cumulés du « programme de décarbonation et réindustrialisation de la zone industriello-portuaire de Fos-Etang de Berre » n'a pas encore été réalisée. Dans ces conditions, il nous est impossible de donner un avis éclairé sur cette question. Au vu du nombre de projets et de leur ampleur, ces effets cumulés apparaissent complexes et potentiellement très lourds sur le lieu d'implantation, mais aussi à proximité. Les impacts du dérèglement climatique, de la submersion marine et de l'effondrement de la biodiversité en cours doivent nous inciter à la prudence en matière d'anticipation des effets cumulés.

Les projets d'aménagement sont de grande ampleur alors que la capacité du territoire à accueillir des projets de compensation stricte sera probablement insuffisante et qu'il faudra inventer de nouvelles méthodes qualitatives de compensation.

Focus : ligne électrique aérienne entre Jonquières-Saint-Vincent et Fos-sur-Mer

Le projet, parce qu'il est aérien, est susceptible d'avoir un impact majeur sur la biodiversité, notamment les oiseaux migrateurs (passereaux, rapaces, cigognes, grues) et ces impacts ne sont pas considérés dans le choix du tracé de moindre impact. En particulier, les impacts spécifiques sur les passereaux migrateurs restent largement méconnus.

Le projet, parce qu'il est aérien, pourrait également avoir un impact sur la santé humaine et sur la santé animale alors que le tracé prévisionnel traverse des manades et des élevages de toros. Cette question mériterait d'être étudiée rapidement.

Le projet, parce qu'il est aérien, porte atteinte de façon importante aux paysages camarguais et aux dispositions qui les concernent dans la charte du Parc naturel régional.

Le fuseau dit de « moindre impact » menace, parce qu'il est aérien, l'intégrité et donc la labellisation des sites Natura 2000, Ramsar, Réserve de biosphère et Parc naturel régional. Nous estimons que l'impact de ce faisceau est majeur et que de ses solutions de moindre impact (ligne enterrée en tout ou partie, tracé alternatif) doivent être recherchées.

Si la solution technique retenue doit bien sûr tenir compte de son coût de réalisation, ce coût seul ne peut être retenu pour qualifier le modèle économique du projet : il convient en effet d'évaluer les autres impacts, notamment sur l'agriculture et le tourisme (5 millions de visiteurs annuels) pour identifier le coût réel du projet. Nous pensons que l'intégration de ces coûts peut être de nature à améliorer de manière significative le modèle économique de solutions alternatives au tout aérien, solutions qui permettraient en outre de mieux intégrer le principe de non-régression environnementale.

L'absence d'une évaluation chiffrée des besoins énergétiques à l'échelle de la ZIP Fos/Berre et de ses projets industriels, ne permet pas d'apprécier la totalité des enjeux.

L'absence d'étude sur les impacts cumulés (notamment avec le projet éolien en mer) ne permet pas d'apprécier la totalité des enjeux et impacts socio-écologiques à toutes les échelles nécessaires.

En l'état, le projet aérien n'est pas compatible avec la charte du Parc naturel régional de Camargue approuvée par décret du Premier ministre.

IV. CONCLUSION :

Le Parc naturel régional de Camargue émet un avis de principe très favorable à la décarbonation des industries de la zone Fos-Berre, anciennes et nouvelles. Il soutient l'idée que celle-ci peut se faire au bénéfice de tous.

Compte tenu de la valeur exceptionnelle de la Camargue, reconnue aux niveaux national et international à travers les inscriptions Natura 2000, Ramsar, Réserve de biosphère de l'UNESCO, Parc naturel régional, les paysages, la biodiversité, le patrimoine culturel matériel et immatériel, les activités humaines durables et responsables doivent continuer à être préservées durablement en Camargue, au bénéfice de l'ensemble des populations de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Des solutions alternatives aux lignes électriques aériennes doivent être recherchées par exemple à travers une solution enterrée en tout ou partie et une réflexion sur le nouveau faisceau de moindre impact liée à cette nouvelle solution.

Le Parc de Camargue souhaite rappeler que ce qui sera détruit en Camargue pour permettre de créer de la richesse à Fos-Berre ne reviendra pas. Il nous faut collectivement éviter de créer des « perdants de la décarbonation » et construire un projet global gagnant-gagnant.

**AVIS DU CONSEIL SCIENTIFIQUE ET D'ÉTHIQUE DU PARC ET
DE LA RÉSERVE DE BIOSPHÈRE CAMARGUE**

**Projet de création d'une ligne électrique 400 000 volts à deux circuits
entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent**

Préalable

Lors de la séance du 19 septembre 2023 du Comité syndical du Syndicat mixte de gestion du PNR de Camargue, les coprésidents du Conseil scientifique et d'éthique avaient été sollicités oralement sur l'avis relatif au projet d'étude d'aire géographique pour le passage d'une ligne électrique haute tension sur le territoire du PNRC. Après en avoir délibéré, à l'unanimité des suffrages exprimés, le Comité syndical, s'appuyant sur les principaux arguments du Conseil scientifique et d'éthique – à savoir l'incompatibilité du projet avec la charte du Parc et la Charte paysagère et le classement des terres traversées en zones Natura 2000 – a émis un avis défavorable au premier projet d'aire d'étude géographique (Figure 1).



Figure 1. Aire d'étude proposée par RTE.

A la demande de la Présidente du PNRC en décembre 2024 une séance du CSE a été dédiée, le 24 mars 2025,

à la question du projet de création d'une ligne THT 400 000 volts dans le delta et ses marges. A cette fin, le CSE a écouté JC. Duclos et R. Mathevet, spécialistes de la Camargue et de sa protection pour revenir sur l'histoire de la conservation de la nature et du territoire du parc naturel régional de Camargue ; A. Millon, enseignant-chercheur à l'Université d'Aix-Marseille, spécialiste des oiseaux et des impacts des infrastructures humaines ; P. Hénaff, directrice du projet RTE et 3 de ses collaborateurs puis MM. Peronnet, Mabile, Moyat et Lucchesi du collectif STOP/THT. Ces interventions de grande qualité ont permis de croiser les points de vue et les arguments techniques, économiques, sociaux, écologiques, énergétiques et juridiques sur le projet en cours d'étude.

Synthèse de la présentation du projet par RTE

Les représentants de RTE ont présenté le projet de création d'une ligne électrique 400 000 volts à deux circuits entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent (Figure 2).

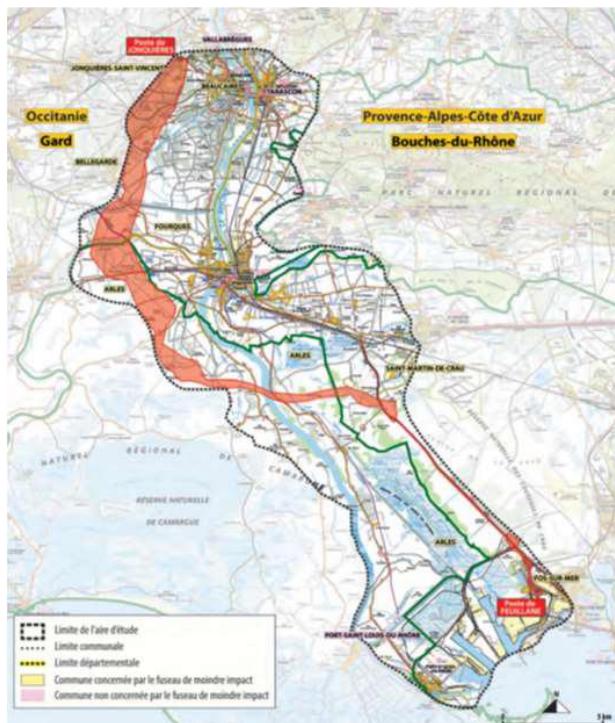


Figure 2. Fuseau de moindre impact retenu en 2024.

L'objectif principal du projet est de permettre la décarbonation des industries actuelles et futures à Fos-sur-Mer. Le contexte rappelle le rôle des changements climatiques comme cause majeure d'effondrement de la biodiversité selon l'IPBES, soulignant la nécessité de réduire rapidement les émissions et de décarboner le système énergétique mondial pour protéger les écosystèmes et les populations humaines. La décarbonation des activités industrielles existantes et celles envisagées dans le futur de la ZIP de Fos (l'un des trois pôles majeurs en métropole), qui émet actuellement 18 millions de tonnes de CO₂ par an (soit environ 20% du total métropolitain), est programmée via le transfert d'utilisation d'énergie fossile vers de l'électricité décarbonée. Le projet est présenté comme nécessaire pour répondre aux demandes de raccordement reçues par RTE liées à la décarbonation et à la réindustrialisation, après avoir utilisé au maximum les infrastructures existantes. La solution proposée vise également à sécuriser l'alimentation électrique et à répondre aux augmentations de consommations diffuses de la zone. La liaison, d'environ 65 km et dont la mise en service est prévue pour 2028, représente un investissement de 300 M€.

Les représentants de RTE ont exposé les raisons du choix d'une liaison aérienne, notamment en termes de

coûts et de délais inférieurs à 2030-2035. Différentes technologies de liaison ont été mentionnées : liaison 400kV alternatif aérienne, liaison 400kV alternatif aérienne avec tronçon souterrain, et liaison à courant continu avec postes de conversion.

La présentation justifie le tracé choisi pour la ligne aérienne en mentionnant les zones traversées ou évitées, incluant les communes, les zones de servitude aéronautique et les Parcs Naturels Régionaux. Le processus d'identification du fuseau de moindre impact (FMI) a été détaillé, depuis la première réunion de concertation en mars 2023 jusqu'à la proposition et validation du FMI en septembre et décembre 2024. Un processus itératif avec recherche d'évitement et de réduction des impacts à chaque étape est mis en avant.

L'identification des fuseaux de passage possible a recherché l'évitement des principaux enjeux tels que les réserves naturelles nationales, les sites du conservatoire du littoral, les zones humides et les espaces naturels sensibles du département. Un évitement recherché concernait également les réserves naturelles régionales, les sites de mesures compensatoires et les espaces boisés classés.

Le choix du FMI par rapport au milieu naturel est justifié par un tracé plus court au sein d'enjeux majeurs sur la partie sud, l'évitement partiel du Parc de Camargue au sud par un passage sur le terre-plein de la RN 568, et le passage en tête de Camargue entre Rhône et Petit Rhône.

La validation du FMI s'accompagne de demandes complémentaires du préfet :

- Réalisation d'une tierce-expertise indépendante des solutions alternatives, qui sera rendue publique courant avril 2025.
- Mise en place d'un débat global sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone de Fos-sur-Mer-Étang de Berre sous l'égide de la CNDP, prenant en compte les potentiels effets cumulatifs sur l'environnement des différents projets. Le projet Feuillane Jonquières sera intégré à ce débat au premier semestre pour donner une vision d'ensemble au public.
- Réactualisation de l'évaluation des besoins de raccordement électrique, qui sera rendue publique courant avril 2025.
- Tenue d'une concertation spécifique avec les acteurs du secteur agricole, les maires des communes concernées et les élus du territoire autour des enjeux et impacts du projet et de la mise en souterrain d'ouvrages de tension inférieure.

RTE a ensuite présenté les grandes étapes du projet : études techniques et environnementales en cours, dépôt de la DUP et de l'étude d'impact prévu au deuxième semestre 2025, dépôt de la dérogation espèces protégées au second semestre 2026, et inventaires/analyses écologiques de détail. Le tracé de la DUP est en cours d'étude et un passage dans des espaces agricoles du Parc de Camargue sur environ 25 km est envisagé. RTE a précisé les évitements du milieu naturel, la situation par rapport aux zones Natura 2000, à la réserve de Biosphère et au site Ramsar.

RTE est revenu sur la question des lignes électriques et de l'avifaune, mentionnant un travail avec le Parc de Camargue et la LPO, l'enfouissement de lignes HTA, le balisage, et les systèmes de type Avian Collision Avoidance System (ACAS). Des études récentes tendent à conclure sur l'efficacité de ces dispositifs, notamment la nuit. L'étude de Dwyer et al. (2019) a montré une réduction significative des collisions de grues du Canada avec l'éclairage UV de l'ACAS.

Enfin, RTE a évoqué les impacts en phase d'exploitation et les mesures d'évitement et de réduction des impacts tels que le positionnement du tracé et des pylônes, l'adaptation de la période de travaux, l'utilisation de plaques de répartition et de fondations profondes, et l'application du "guide technique pour la protection des milieux aquatiques lors des chantiers". Des sondages sont en cours pour préciser le contour des zones humides, et les prestataires chargés des travaux sont déjà désignés pour étudier la limitation des impacts. Un exemple de mode opératoire spécifique a été présenté.

Synthèse de l'intervention des représentants du collectif STOP THT

M. Peronnet, ingénieur à la retraite, a présenté une alternative au projet actuel (figures 4a et 4b). Il s'agit d'un projet enterré dont les caractéristiques techniques sont : Ligne en courant continu, 2 Gigawatts, tracé souterrain - Largeur de tranchée : 2 mètres - Profondeur : 1,55 mètre - Boîtes de jonction tous les kilomètres. Les avantages sont de trois ordres : (1) environnementaux (impact minimal sur la biodiversité, préservation des paysages, pas de pylônes aériens, traversée de zones moins sensibles) ; (2) techniques (technologie maîtrisée par RTE, inspirée d'expériences internationales, compatibilité avec projets d'interconnexion, utilisable pour futurs projets (hydrogène) ; (3) économiques (coût estimé similaire au projet aérien, moins de contentieux, préservation de l'attractivité économique territoriale). Le tracé proposé utilise le domaine public, longe les routes départementales avec quelques passages par zones agricoles. En termes de faisabilité, la mise en service est envisageable pour 2030-2032, elle est compatible avec les développements énergétiques futurs, notamment pour dans le cadre des futurs appels d'offre pour le développement de parcs éoliens dans le Golfe du Lion qui devront avoir recours à la solution « courant continu ». Elle constitue une approche progressive et adaptative qui pourrait entrer en synergie avec des projets d'ensouillage sous-marin de plus court trajet tels que Midi-Provence (2GW également).

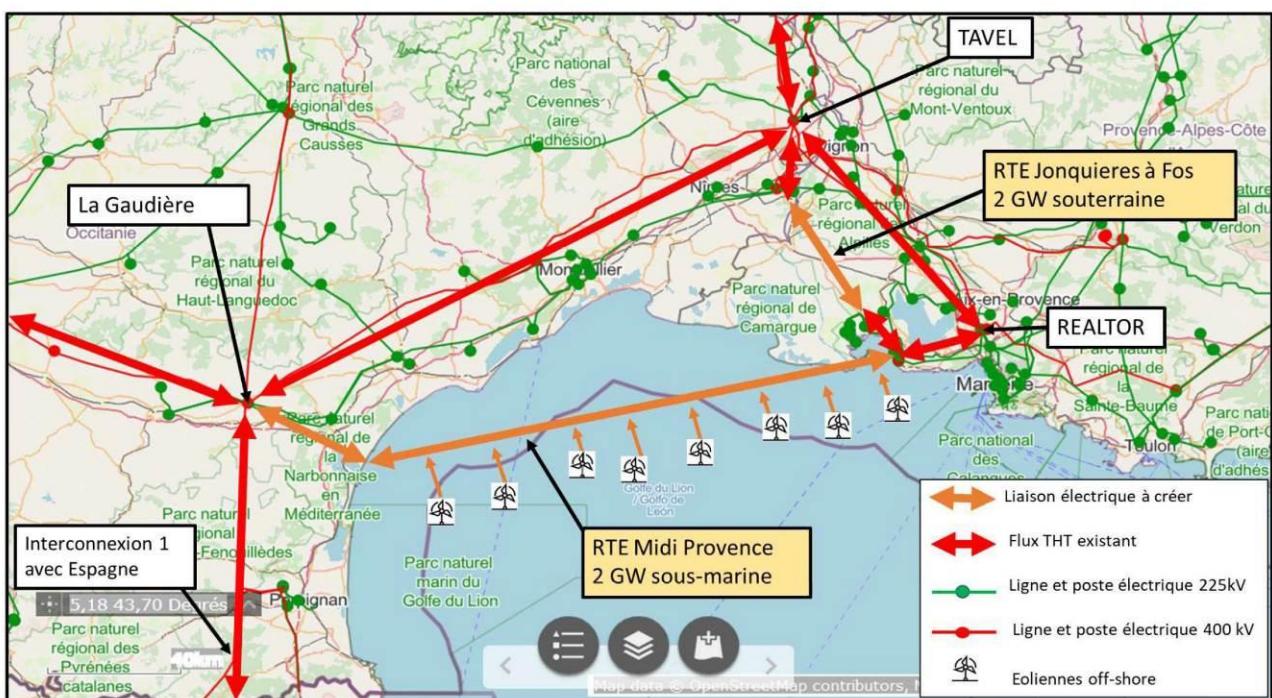


Figure 4a. Solutions techniques et tracés alternatifs en France méditerranéenne présentés par le collectif STOP THT

M. Mabile, avocat au Barreau de Paris, a rappelé le cadre réglementaire : la loi pour la reconquête de la biodiversité, de la nature et des paysages de 2016, la Loi Industrie Verte de 2023, la Loi d'Accélération des Énergies Renouvelables, l'Article 27 permettant des dérogations procédurales. Il a souligné les potentiels vices juridiques : (1) procédure de concertation - concertation préalable jugée insuffisante - absence de réel débat contradictoire - risque de nullité procédurale ; (2) études d'impact avec une possible dispense d'étude d'impact complète, une simple évaluation d'incidence envisagée, le non-respect potentiel des obligations environnementales ; (3) incompatibilité réglementaire avec : la Charte du Parc naturel, la Convention de Florence (2000), les principes de non-régression environnementale, les Documents d'objectifs Natura 2000.

Enfin, il a précisé les stratégies contentieuses envisagées : recours au Tribunal Administratif, saisine du Conseil d'État, plaintes auprès d'instances internationales, au secrétariat de la Convention de Berne, celui du Comité Ramsar ou de la Convention de Barcelone. Les risques juridiques majeurs pour le projet sont selon lui soit une annulation potentielle de la Déclaration d'Utilité Publique, soit une suspension du projet ou encore une obligation de réexamen.

Globalement le collectif STOP THT a redit que ses objectifs sont de concilier transition énergétique et préservation territoriale, dans une démarche collaborative et scientifiquement fondée. Aussi, ses demandes principales sont :

1. Procédurales (réel débat public contradictoire, études d'impact environnemental exhaustives, transparence sur les besoins énergétiques, évaluation économique impacts) ;
2. Techniques (étude approfondie de l'alternative souterraine, analyse multicritères des solutions, prise en compte de la sobriété énergétique) ;
3. Environnementales (préservation intégrale de la biodiversité camarguaise, respect des zones protégées, minimisation de l'impact paysager, protection des espèces aviaires) ;
4. Juridiques (respect de la charte du Parc naturel, conformité aux conventions internationales, garantie des principes de non-régression environnementale) ;
5. Calendrier (remise en question de l'échéance 2030, temps suffisant pour études approfondies).

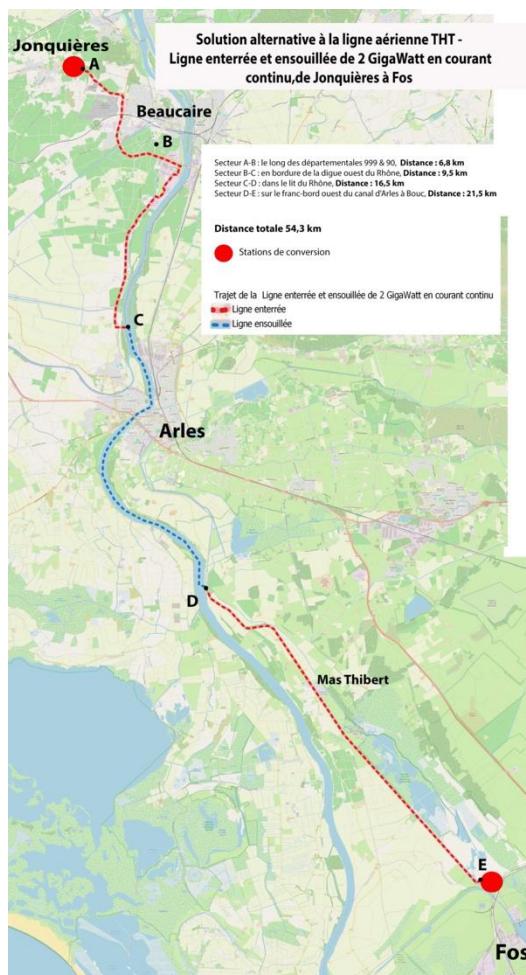


Figure 4b. Solution alternative à la ligne aérienne THT en Camargue présentée par le collectif STOP THT

Retour sur la protection de la Camargue et l'évolution du périmètre du Parc naturel régional

La Camargue a été protégée pour de multiples raisons qui ont évolué au fil du temps. On peut identifier plusieurs facteurs clés qui ont conduit à sa protection :

- Reconnaissance de sa richesse en biodiversité : Dès le XIXe siècle, la Camargue était reconnue pour sa richesse en oiseaux et sa diversité d'espèces. Bien que cette reconnaissance initiale n'ait pas immédiatement entraîné des mesures de protection, elle a jeté les bases d'une prise de conscience de la valeur naturelle patrimoniale du territoire.
- Résistance aux projets de développement agricole : Au XIXe et au début du XXe siècle, plusieurs projets d'assèchement et de mise en culture de la Camargue ont été proposés. Cependant, ces projets se sont heurtés à la résistance des propriétaires locaux, qui souhaitaient préserver les zones humides pour la chasse et maintenir leur mode de vie traditionnel. Cette résistance a indirectement contribué au maintien de l'état naturel de vastes parties de la Camargue.
- Émergence d'une valeur culturelle et identitaire : Au XIXe siècle, la Camargue a suscité l'intérêt des poètes et des écrivains, qui l'ont dépeinte comme un lieu mystérieux et sacré, contribuant à forger une image romantique et identitaire de la région. Des figures comme Frédéric Mistral et Folco de Baroncelli ont joué un rôle-clé dans cette perception. Folco de Baroncelli a même été l'un des premiers à proposer la création d'un « Parc national » en Camargue dès 1922, soulignant la nécessité de préserver ce territoire.
- Engagement des naturalistes et de la science : L'implication de la Société nationale d'acclimatation (SNA), devenue plus tard la Société nationale de protection de la nature (SNPN), a été déterminante. En collaboration avec la Compagnie des produits chimiques Alais, Froges et Camargue, la SNA a créé la Réserve botanique et zoologique de Camargue en 1927 dans un but d'étude et de préservation. Des personnalités comme Antoine Gibert et Luc Hoffmann ont joué un rôle crucial dans le développement de cette réserve et dans la sensibilisation à la conservation. Luc Hoffmann a fondé la Station biologique de la Tour du Valat et a été à l'origine de la Convention de Ramsar sur les zones humides, soulignant l'importance internationale de la Camargue.
- Intégration dans une politique d'aménagement du territoire : Dans les années 1960, la protection de la Camargue est présentée comme le contre poids naturaliste des grands projets d'aménagement touristique du littoral languedocien à l'ouest du delta, et de développement industrielo-portuaire à Fos-sur-Mer à l'est. Le concept de Parc naturel régional (PNR) a émergé comme un moyen de concilier développement local et protection. La création du PNR de Camargue en 1970 a officialisé une approche de protection basée sur la participation locale et la prise en compte des activités humaines compatibles avec la préservation du patrimoine naturel et culturel sur l'île de la Camargue, prolongée à l'ouest de la Camargue saintoise. Cette protection portant volontairement sur un territoire fonctionnel du point de vue de sa gestion hydraulique, assurée démocratiquement par les propriétaires dans le cadre des ASA d'irrigation et d'assainissement.

Ainsi, la protection de la Camargue est le résultat d'une combinaison de facteurs, allant de la reconnaissance de sa richesse naturelle et culturelle à la résistance locale contre un développement jugé destructeur, en passant par l'engagement de scientifiques et de visionnaires, et enfin par l'intégration de la conservation dans les politiques d'aménagement du territoire. Cette histoire de protection continue de se manifester durant ces dernières décennies face aux nouvelles pressions liées au développement de toutes nouvelles infrastructures, comme en témoigne le débat autour des effets cumulés du programme de décarbonation et de réindustrialisation de la zone Fos-Étang de Berre et de projets d'infrastructures tels que la ligne THT.

Depuis sa création le périmètre du PNRC a changé. Jusqu'à la révision précédente le PNR se limitait à la Grande Camargue et à la Camargue saintoise et ne franchissait pas le Grand Rhône. Après cette révision, le périmètre a été élargi au Petit et Grand Plan du Bourg et inclut le They de Roustan au sud de Port St Louis du Rhône. Le périmètre dans l'île de Camargue a été déplacé vers le sud pour laisser passer hors parc le contournement autoroutier de la variante « Sud Vigueirat ». Aujourd'hui, la protection de la Camargue est menacée à nouveau par un projet de ligne de 400 000 volts porté par RTE entre Jonquières-Saint-Vincent et

Fos-sur-Mer, long d'environ 65 km. Le fuseau envisagé pour le passage de la ligne THT a une longueur d'environ 25 km dans le périmètre du parc, il traverse une zone Natura 2000, dans la zone tampon de la Réserve de biosphère, il s'agit principalement de terres agricoles, très peu de milieux naturels sont impactées (Figure 3). Quelques zones boisées sont touchées mais la ligne frôle des espaces naturels sensibles.

Le territoire impacté, appelé « Tête de Camargue », est également porteur d'une longue histoire, liée en grande partie jusqu'à la Révolution à la Commanderie de Saliers (Ordre de Malte), traversé d'est en ouest par la draille de Palun Longue, dite aussi Draillasse de Saint-Gilles, ancienne draille de transhumance en partie conservée, empruntée aujourd'hui par le chemin de Compostelle (Voie d'Arles), soigneusement cadastré en 1690 et géré collectivement depuis 1543 par le Corps des Vidanges et Chaussées de Corrèze et Camargue majeur (aujourd'hui Asco des vidanges de Corrèze et Camargue major).

Les impacts paysagers de la ligne THT ne sont pas encore évalués, cependant ils seront considérables puisque environ 180 pylônes métalliques massifs (> 50 m) et des câbles suspendus seront visibles sur plusieurs kilomètres. La visibilité à grande distance sera particulièrement impactante dans le contexte de la plaine deltaïque. En termes de lecture paysagère, la ligne THT se traduira par la fragmentation de l'horizon (barrières visuelles), par une rupture des ambiances paysagères (artificialisation des milieux agricoles et naturels), une perte de caractère et d'authenticité (avec un impact sur la valeur résidentielle et touristique des terres et des activités).

La dernière étude en cours de valorisation du projet PECHAC (Penser le changement climatique en Camargue financé par la Fondation de France 2021-2024) auprès de 862 habitants du grand delta en 2023 et 2024 montre que l'attachement à la Camargue est très fort pour la grande majorité des camarguais, si fort que les 2/3 des enquêtés n'envisagent pas de déménager au regard des circonstances environnementales. Cet attachement sera probablement un facteur important dans l'opposition au projet actuel et dans la construction d'alternatives viables d'autant que le PNRC bénéficie de la confiance des camarguais (60%).

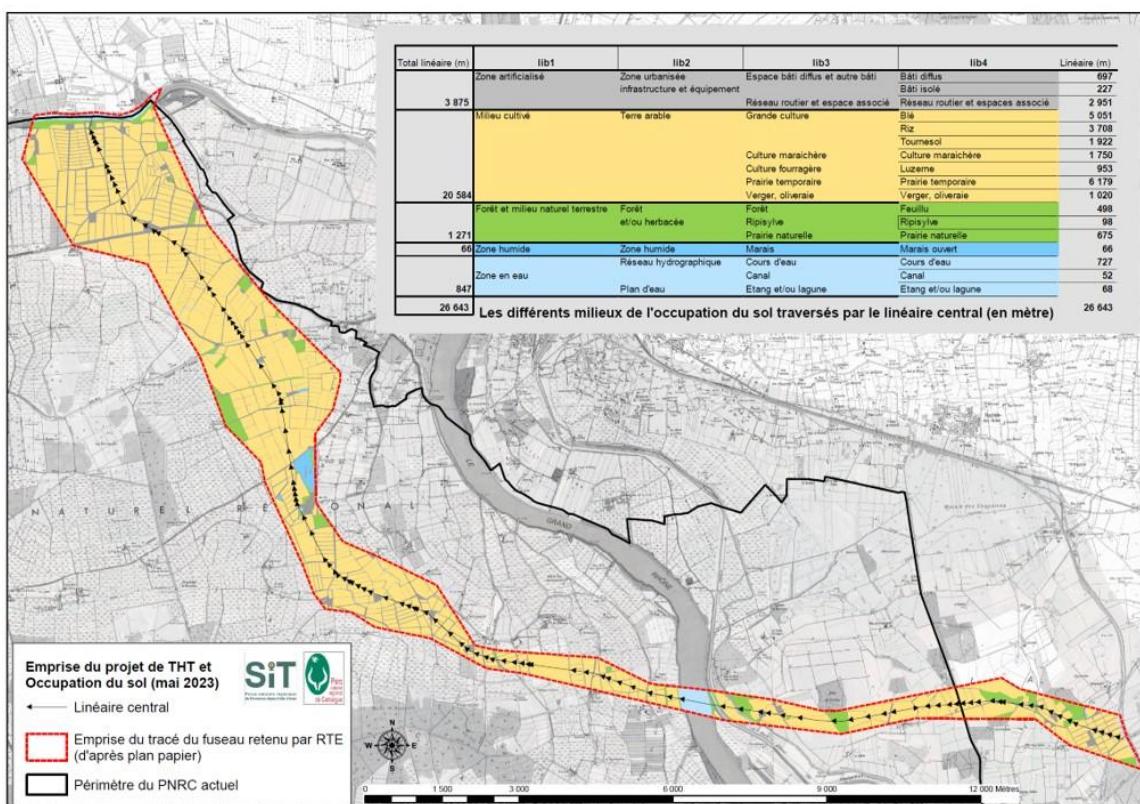


Figure 3. Emprise du projet de THT et occupation des sols dans le PNR de Camargue.

Synthèse de l'intervention sur les Interactions entre les oiseaux et les lignes électriques

Les réseaux électriques aériens, comprenant les lignes Moyenne-Tension (réseau de distribution) et les lignes Haute-Tension (réseau de transport), présentent des risques pour les oiseaux, notamment l'électrocution et la collision.

Selon A. Millon l'évaluation de l'impact de ces risques est complexe. La recherche de cadavres sous les lignes est peu fiable en raison d'un faible taux de détection et de persistance, rendant difficile le transfert du nombre de cadavres vers une variable d'impact sur les populations. L'identification des sources de mortalité à partir de la télémétrie GPS fournit des données beaucoup moins biaisées et permet une estimation du taux de mortalité source-spécifique.

Une étude de Serratosa et al. (2024) portant sur 45 espèces sur le couloir migratoire Europe-Afrique (2003-2021) a révélé que la mortalité d'origine anthropique est en moyenne 1,6 fois supérieure à la mortalité naturelle. Cette étude, basée sur la télémétrie GPS de 1704 événements de mortalité, a également montré que la principale source de mortalité de l'avifaune migratrice (non chassable) en Europe est l'électrocution. Les collisions avec le réseau électrique représentent 5 à 10 % de la mortalité selon les groupes taxonomiques. Des mesures de réduction du risque de mortalité existent pour les lignes électriques. Pour neutraliser le risque d'électrocution sur le réseau de distribution, des mesures telles que l'isolation et l'enfouissement sont mises en œuvre au cas par cas.

Pour réduire le risque de collision, la mise en place de déflecteurs ou « balises avifaune » est utilisée. Une méta-analyse portant sur 66 essais de 35 études a montré une réduction moyenne de 50% du risque de collision grâce à ces dispositifs. Cependant, cette méta-analyse souligne un design expérimental souvent 'faible' et un possible biais de publication. Il est important de noter que la pose de déflecteurs réduit (mais n'annule pas) le risque de collision. La sensibilité au risque de collision et la réponse aux déflecteurs varient entre les espèces en fonction de facteurs tels que le type de vol (plané vs battu), la charge alaire, les hauteurs de vol, le vol en groupe, le vol nocturne, la migration et la capacité de vision. La Camargue a été identifiée comme un hotspot de vulnérabilité aux lignes haute-tension pour 27 espèces migratrices suivies par GPS. Il faut souligner en outre que les populations d'oiseaux, notamment celles des passereaux migrateurs, se sont fortement érodées en Europe, par cumul de facteurs défavorables, et que les effets d'une ligne aérienne nouvelle viendraient s'ajouter à ceux des fermes éoliennes offshore en cours de création au large de Fos.

Conclusion

Considérant

Que le programme de décarbonation et de réindustrialisation de la zone Fos-Étang de Berre est présenté – malgré l'absence de justification précise – comme entraînant à terme un doublement de la consommation d'électricité régionale.

Que RTE présente, pour répondre à ces besoins, le projet de la construction d'une ligne très haute tension (THT) de 400 kV (4 GW) de Jonquières (30) à Fos (13), traversant notamment la basse vallée du Rhône et la Camargue.

Que cette ligne serait justifiée par l'ensemble des projets industriels en cours et la fermeture des centrales actuelles. Elle est intrinsèquement liée à la mise en œuvre du programme industriel et ne peut en être dissociée.

Que la traversée de zones sensibles, notamment la Camargue, représente un fort enjeu paysager, économique, écologique et ornithologique (zone de migration).

Le conseil scientifique et d'éthique considère que :

Le projet contrevient aux missions de développement durable et de préservation du patrimoine naturel et culturel du Parc naturel régional de Camargue, figurant dans sa charte et le décret qui l'a approuvé.

Le projet aérien est susceptible d'avoir un impact majeur sur la biodiversité, notamment les oiseaux migrateurs (passereaux, rapaces, cigognes, grues) et ces impacts ne sont guère considérés dans le choix du tracé de moindre impact. En particulier, les impacts spécifiques sur les passereaux migrateurs restent largement méconnus.

Le projet porte atteinte de façon importante aux paysages camarguais et aux dispositions qui les concernent dans la charte du Parc naturel régional. Le fuseau dit de « moindre impact » menace en outre l'intégrité des sites Natura 2000 et de la réserve de biosphère : il ne s'inscrit pas dans les engagements des collectivités territoriales dans le programme MAB de l'UNESCO.

Le projet repose, sans présenter d'études de solutions alternatives, sur le seul choix technique du transport aérien en absence d'une évaluation économique des coûts et bénéfices du projet, notamment au regard de l'impact sur le tourisme (5 millions de visiteurs annuels).

L'absence d'une évaluation chiffrée des besoins énergétiques à l'échelle de la ZIP Fos/Berre et de ses projets industriels, ne permet pas d'apprécier la totalité des enjeux.

L'absence d'étude sur les impacts cumulés (notamment avec le projet éolien en mer) ne permet pas d'apprécier la totalité des enjeux et impacts socioécologiques à toutes les échelles nécessaires.

Le projet n'est pas présenté comme s'inscrivant dans le cadre de la stratégie énergétique nationale (notamment de maillage des réseaux électriques) et européenne (Espagne) en termes d'interconnexion des réseaux électriques et de corridor énergétique méditerranéen ; cela alors que des études d'alternatives « amont » prenant en considération la planification de la production et de la consommation d'électricité à l'échelle de l'arc méditerranéen français dans son ensemble semblent exister.

Les principes de sobriété énergétique et de non-régression environnementale n'apparaissent pas considérés et promus par le projet. Le débat public semble biaisé par une unique solution imposée (le fuseau retenu). Le calendrier (horizon 2030) paraît précipité, sans véritable étude d'autres scénarios.

Pour ces motifs, Le Conseil scientifique et d'éthique du Parc naturel régional et de la Réserve de Biosphère de Camargue souhaite porter à connaissance du Comité syndical du Parc naturel régional et du Syndicat mixte pour la protection et la gestion de la Camargue gardoise son avis négatif sur le tracé de moindre impact retenu par le préfet et plus généralement sur le projet de création d'une ligne électrique aérienne 400 000 volts entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent.

Il estime que le réexamen complet du projet est nécessaire, tenant davantage compte des enjeux locaux et régionaux, écologiques, économiques, juridiques et sociaux.

Il engage le Parc naturel régional, et son Comité syndical, à refuser le déploiement d'infrastructures énergétiques lourdes en contradiction avec les dispositions de sa charte en vigueur, et à confirmer ces dispositions dans la charte issue de la révision en cours.

Le Conseil scientifique souhaiterait, pour poursuivre son analyse du projet, disposer de :

Une évaluation chiffrée des besoins énergétiques à l'échelle de la ZIP Fos/Berre et de ses projets industriels, en tenant compte des échéances réalistes de leur mise en place, et en reconSIDérant la nécessité impérieuse de respecter l'échéance de 2030. De ce point de vue, la disponibilité temporelle des sources présumées pour

la fourniture de cette quantité importante d'électricité (nucléaire de la vallée du Rhône, futurs parcs éoliens flottants, interconnexions diverses...) doit être clairement identifiée.

La présentation de l'insertion du projet en termes de besoins et de transports d'électricité à une échelle nationale et interrégionale.

La présentation des critères et des données, en particulier l'évaluation écologique, ayant conduit au choix du fuseau dit de moindre impact.

Une étude sérieuse des alternatives, incluant l'hypothèse de passage en souterrain sur tout ou partie du trajet, et celle d'ensouillage en mer, qui était envisagée par exemple dans le projet Provence Méditerranée, et prenant en compte pour chacune l'ensemble des composantes environnementales (eau, biodiversité, paysage, agriculture, tourisme, effets des champs magnétiques sur la santé humaine et animale).

Une analyse coûts/bénéfices complète intégrant les impacts environnementaux, paysagers et culturels sur la Camargue.

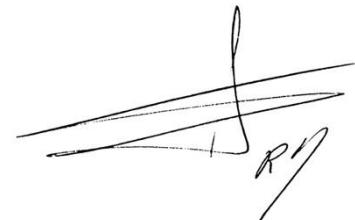
Une évaluation spécifique sur les risques de collision pour les oiseaux, et en particulier les passereaux migrateurs, et les chauves-souris, incluant les effets cumulés avec d'autres projets (en particulier l'éolien en mer).

Arles le 31 Mars 2025,

Les Co-Présidents,



François Letourneau



Raphaël Mathevret

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627-CS_2025_023



Réunion de travail des membres du Bureau syndical Du 13 juin 2025 à 14h00 en visioconférence

Compte rendu des débats

Étaient présents Mesdames et Messieurs :

- Anne CLAUDIUS-PETIT, Présidente
- Catherine BALGUERIE-RAULET,
- Marie-Christine CONTRERAS,
- Jérôme BERNARD.

Assistait également à la séance : FONTFREYDE Christophe,

Ordre du jour :

Elaboration d'une proposition de cahier d'acteur du Parc naturel régional de Camargue dans le cadre du débat public global sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre et ses territoires connexes

Madame Anne CLAUDIUS-PETIT, Présidente du Parc naturel régional de Camargue, rappelle que le Bureau syndical du 06 juin 2025 a décidé d'inscrire à l'ordre du jour du prochain Comité syndical une délibération validant le cahier d'acteur du Parc naturel régional de Camargue dans le cadre du débat public global sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre.

Suite à la réunion du Bureau syndical, l'équipe technique du Parc a préparé un projet de cahier d'acteur qui a été amendé ensuite lors d'une réunion exceptionnelle des présidents des commissions du Conseil consultatif.

Comme prévu lors du Bureau syndical du 06 juin 2025, cette version amendée est maintenant soumise au groupe de travail ad-hoc, auquel tous les membres du Bureau syndical ont été invités à participer par visioconférence.

Monsieur Jérôme BERNARD, adjoint au maire de Port-Saint-Louis-du-Rhône, exprime son soutien au document proposé.

Madame Marie-Christine CONTRERAS, conseillère municipale de la mairie des Saintes-Maries-de-la-Mer exprime également son soutien au document proposé.

Madame Catherine BALGUERIE-RAULET, adjointe au maire d'Arles, suggère d'améliorer le document en y insistant sur les aspects site Ramsar, zones Natura 2000 et Réserve de Biosphère. Après discussion, elle exprime également son soutien au document proposé.

Madame Anne CLAUDIUS-PETIT, Présidente du Parc naturel régional de Camargue, constate le soutien de l'ensemble du groupe de travail au document proposé sous réserve de l'insertion dans le texte des éléments proposés par Madame Catherine BALGUERIE-RAULET. (voir en page jointe du présent compte-rendu, insertion surlignée en jaune)

Il n'y a plus de question, ni d'observation.

La séance est levée à 14h45.



REUNION DES PRESIDENTS DES COMMISSIONS DU CONSEIL CONSULTATIF DU PARC DE CAMARGUE

Relevé de conclusion de la réunion du 11/06/25 à Arles

Membres présents :

NOU Jacques – Président du Conseil Consultatif
ABONNEAU Sébastien Président com Participation citoyenne et sensibilisation
HEMERY Gaël - Président de la commission Patrimoine, culture et traditions
HONORE Didier - Président com Développement économique et touristique
MAILHAN Jacques - Président Préservation, gestion de l'eau et des milieux naturels
MAZEL Bertrand - Président de la commission Agriculture et élevage

Assistaient également à la réunion :

FONTFREYDE Christophe – Directeur du Parc naturel régional de Camargue
DARDOUR Myriam – Assistante de direction

Ordre du jour :

- Avis du Conseil consultatif sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle du Golfe de Fos et Etang de Berre et ses territoires connexes dans le cadre du Débat Public
- Questions diverses

Ouverture de la séance :

Jacques NOU Président du Conseil Consultatif remercie l'ensemble des présidents pour leur présence et pour leur implication dans des délais très courts.

Christophe FONTFREYDE indique que le Bureau du Parc de début juin a décidé d'inscrire à l'ordre du jour du prochain comité syndical, fin juin, un avis du Parc de Camargue sur les projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle du Golfe de

Fos et Etang de Berre et ses territoires connexes, dans le cadre du Débat Public. Pour préparer au mieux cet avis qui prendra la forme d'un cahier d'acteur du Parc de Camargue versé au Débat Public, la Présidente du Parc a sollicité en urgence l'avis du Conseil consultatif. L'équipe technique du Parc a rédigé un projet de cahier d'acteur pour servir de base aux discussions.

Après discussion entre ses membres Le Conseil consultatif soutient l'idée que, dans un contexte plus que compliqué, il est primordial que le Parc de Camargue se positionne en donnant un avis sur les différents projets en réflexion qui impacteront durablement la Camargue, directement ou indirectement.

Chaque participant propose ensuite les ajouts qui lui semblent importants. Ces propositions sont ajoutées après discussion par le groupe dans le projet d'acteur proposé par l'équipe technique (voir annexe).

Les participants s'accordent sur l'importance de maintenir l'unité du territoire : la Camargue doit se rassembler pour garantir une protection cohérente et durable qui doit être compatible avec le développement décarboné des bassins d'emploi voisins.

Conclusion

:

Le Conseil consultatif recommande l'adoption du projet de cahier d'acteur joint (voir annexe) par le Parc de Camargue.

Fin de la séance à 16h15

Signature du Président du Conseil consultatif

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627-CS_2025_023



PRÉFET DES BOUCHES- DU-RHÔNE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PRÉFET DES ALPES- DE-HAUTE- PROVENCE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



PRÉFET DU GARD

*Liberté
Égalité
Fraternité*

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

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

Préambule

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

Cette saisine porte sur une liste principale de projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrielle autour du Golfe de Fos et de l'Étang de Berre, relevant de l'article L. 121-8 du code de l'environnement. Une liste complémentaire de projets industriels ou d'infrastructures, contribuant à la vocation commune du Golfe de Fos et Etang de Berre et positionnés sur des territoires connexes, est également prise en compte dans cette saisine. Cette liste complémentaire de projets sera versée au débat afin de donner au public une vision d'ensemble, sans que le débat global n'induire de conséquences juridiques pour ces autres projets non soumis à l'article L.121.8 ou ayant déjà fait l'objet d'une concertation publique en cours ou terminée.

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

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

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

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

A. Pourquoi un débat public ?

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

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

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

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

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

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

B. Qui porte ce débat public ?

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

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

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

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

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

Présentation du territoire concerné par le débat public global

A. Bref historique du développement industriel du territoire

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

B. Industries existantes : une mobilisation pour la décarbonation

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

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

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

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

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

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

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

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

C. Concertations en cours et implication des porteurs de projets

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

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

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

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

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

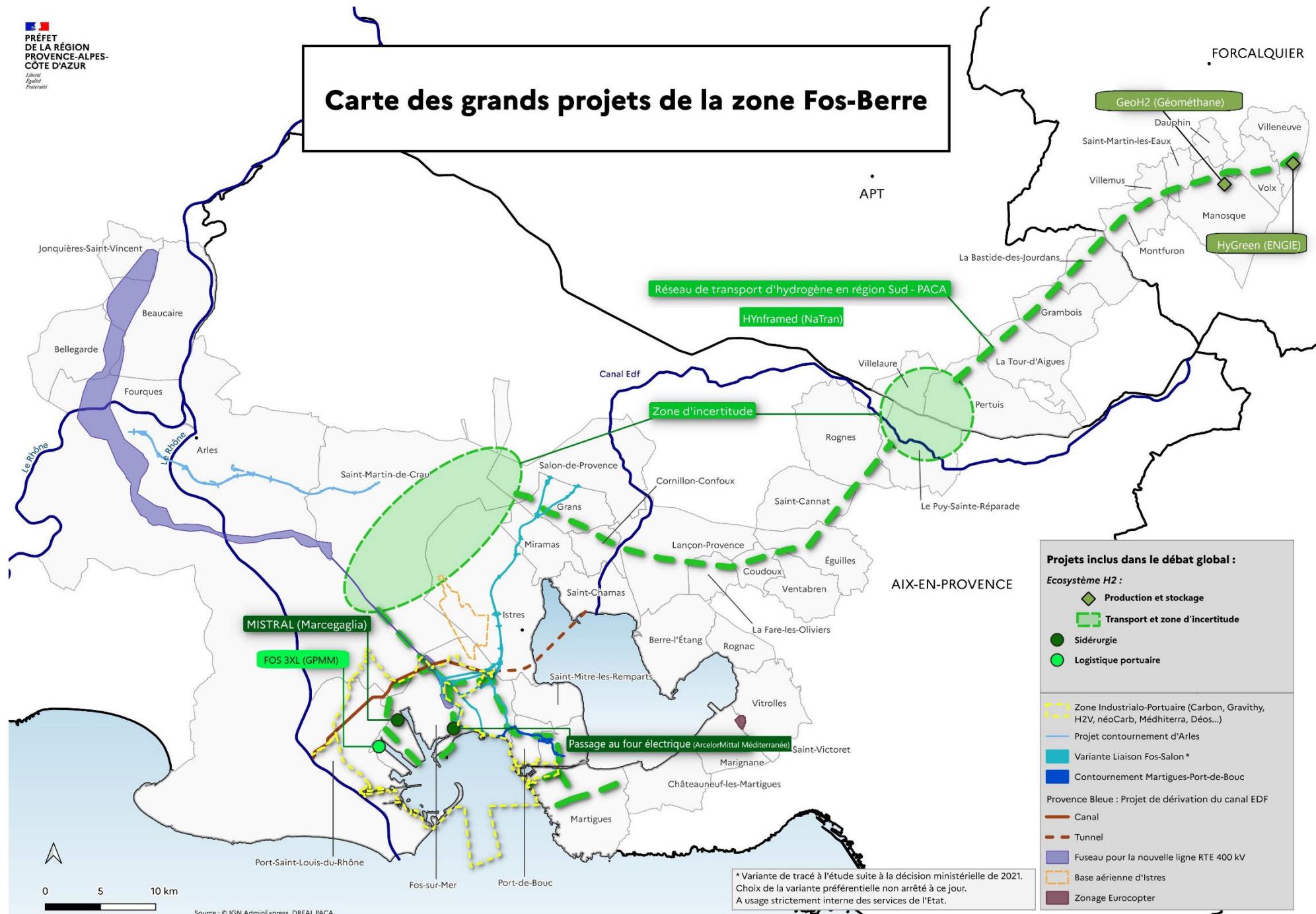
Le périmètre proposé inclut également des projets d'infrastructures énergétiques ayant des ramifications au-delà de la zone industrielle du Golfe de Fos et de l'Etang de Berre, notamment autour de Manosque (stockage d'hydrogène) et dans le Gard (projet RTE de ligne électrique Jonquières-Saint-Vincent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

B. Cartographie des projets sur le territoire

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

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

Carte des grands projets de la zone Fos-Berre



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

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627-CS_2025_023

C. Une interconnexion renforcée entre projets et territoires

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A. La sidérurgie : ArcelorMittal Méditerranée et Marcegaglia

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

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

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

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

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

Transformation et extension de l'usine Marcegaglia

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

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

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

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627-05_2025_023

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

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

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

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

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

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

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

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

HYGREEN : Projet de production d'hydrogène bas carbone

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

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

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

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

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

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

GeoH2 : Stockage d'hydrogène en cavités salines

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

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

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

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

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

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

C. La logistique portuaire et industrielle : GPMM

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

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

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

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

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

A. Aéronautique

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

B. Sidérurgie et métallurgie

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

C. Énergies renouvelables

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

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

D. Production et importation d'hydrogène

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

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

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

E. Captage, transport et stockage de CO₂

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

F. Infrastructures énergétiques

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

G. Infrastructures de transport

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

H. Infrastructure portuaire

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

6. LES IMPACTS DES PROJETS POUR LE TERRITOIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

D. Impacts sur l'environnement

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

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

E. Les études d'impact

Saisine de l'Autorité environnementale

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

REÇU EN PREFECTURE

le 01/07/2025

Application agréée E-legalite.com

99_DE-013-251302295-20250627_65_2025_023

7. AUTRES MODALITÉS DE CONCERTATION DU PUBLIC

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

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

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

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

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

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

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