



# CAHIER D'ACTEUR

FOS BERRE PROVENCE  
UN AVENIR INDUSTRIEL EN DEBAT

02.04.2025  
13.07.2025

N°xxx | MOIS ANNEE



L'association a pour objet la défense de l'environnement, du cadre de vie, de l'urbanisme du patrimoine immobilier et économique et la protection des espaces naturels et agricoles de la Commune de Saint-Martin-de-Crau et des communes limitrophes. A cette fin, l'association peut recourir à toute action, y compris en justice, tendant à la réalisation de son objet social ou à la défense de ses membres. Elle peut notamment contester la légalité des autorisations d'urbanisme et des documents d'urbanisme et œuvrer à l'amélioration de la législation et de la réglementation dans les domaines précités. Elle est membre de France Nature Environnement Bouches-du-Rhône.

Contact : Joëlle LONGHI

560-2 rue des Félibres  
13310 Saint-Martin-de-Crau  
T +33652353509  
[www.agirpourlacrau.fr](http://www.agirpourlacrau.fr)

## Le point de vue d'Agir pour la Crau

### EN BREF.

La notion de délai occupe une place centrale dans le débat public sur l'avenir industriel de Fos-Berre-Provence, tant du point de vue de l'organisation du débat lui-même, jugé trop court que de la temporalité des projets industriels et des conditions nécessaires à leur réalisation.

De nombreuses incertitudes pèsent sur ces derniers. Elles auront un impact direct et significatif sur les délais de mise en œuvre et viennent heurter directement le « sentiment d'urgence » que plusieurs acteurs dont les industriels et les élus de la Métropole et de la Région cherchent à insuffler avec insistance au sujet de la ligne THT Jonquières-Fos.

Au final, la sécurisation de l'approvisionnement électrique dans le temps est un élément central dans le processus de décision d'investissement des industriels. A date, seule la solution alternative proposée par le Collectif THT13/30 est en capacité de répondre à ces demandes dans le cadre d'un calendrier réaliste, sous fond d'acceptabilité sociale forte et en évitant des recours juridiques longs dont les décisions incertaines viendraient, par effet domino, mettre en danger les projets de développement de ces territoires.



## DE NOMBREUSES INCERTITUDES PESENT SUR LES DÉLAIS ET LA NOTION D'URGENCE

Les incertitudes qui pèsent actuellement sur les projets industriels présentés lors de ce débat public sont nombreuses et significatives :

### → De probables retards liés aux investissements des industriels

Plusieurs projets majeurs, comme ceux de décarbonation, sont suspendus ou ralentis faute de financements suffisants ou de garanties de soutien public.

ArcelorMittal, par exemple, a suspendu ses initiatives de décarbonation en Europe en raison d'un cadre de soutien jugé insuffisant, ce qui retarde la concrétisation des investissements et des chantiers. A Fos-sur-Mer, le groupe a gelé ou reporté ses investissements, conditionnant leur reprise à l'obtention de nouvelles protections aux frontières européennes et à une amélioration de la compétitivité du secteur. Il reconnaît lui-même dans un communiqué de presse que, concernant le projet de four à arc électrique sur le site, « des études complémentaires seront nécessaires avant d'arriver à une décision finale d'investissement, dans un contexte de marché qui a contraint le groupe ArcelorMittal à suspendre ses décisions d'investissement sur les projets de décarbonation en Europe" (1). Une fois la décision prise, le projet ne sera pas opérationnel avant 2031.

Gravithy, de son côté, a réalisé une première levée de fonds de 60 millions d'euros en mars 2025, mais le projet nécessite un investissement total de 2,2 milliards d'euros. Il faut dire que projet Gravithy présente une rupture technologique forte car il combine une décarbonation radicale des procédés, l'intégration massive de l'hydrogène vert, un nouveau modèle industriel et un impact systémique sur la filière sidérurgique et l'écosystème industriel français et européen. Sa levée de fonds actuelle ne représente qu'environ 2,7% du montant total requis. Gravithy déclare explicitement qu'il doit « continuer à échanger avec des investisseurs complémentaires pour renforcer sa structure capitalistique et soutenir son développement vers la construction de son usine et la commercialisation de son produit ».

La décision finale d'investissement n'est attendue qu'au second semestre 2026, après obtention des autorisations administratives et environnementales. Le financement complet du

projet dépend donc encore de la capacité à mobiliser des investisseurs privés et/ou publics dans un contexte économique très incertain. Un début de production possible ne pourrait être envisagé qu'en 2032, selon l'ampleur des difficultés rencontrées dans le financement et les procédures administratives.

### → Une dépendance à des infrastructures non encore réalisées

La réussite de nombreux projets industriels dépend de la création ou de l'amélioration d'infrastructures essentielles notamment au niveau du transport ferroviaire ou routier.

Le projet de contournement Martigues–Port-de-Bouc doit encore obtenir ses autorisations environnementales, attendues pour fin 2025, avant un démarrage des travaux fin 2026 et une mise en service prévue pour 2029. Toute difficulté ou recours lors de l'enquête publique ou de l'instruction pourra entraîner des retards.

Pour la liaison Fos-Salon, plusieurs variantes de tracé sont encore à l'étude, chacune présentant des contraintes techniques, environnementales et d'impact sur les riverains. Le choix définitif du tracé n'est pas arrêté, ce qui retarde la finalisation des études et la programmation des travaux. Le coût global du projet varie fortement aux alentours de 500 millions d'euros. L'État s'est engagé à hauteur de 220 millions d'euros (environ 44% du coût), mais le reste du financement (collectivités locales, autres partenaires) n'est pas encore totalement sécurisé, ce qui rend la programmation très incertaine

### → Des prévisions non réalistes sur le marché de l'hydrogène

Le marché de l'hydrogène est encore loin d'être mature, ce qui se traduit par des prévisions régulièrement revues à la baisse et des objectifs ajustés dans le temps.

La filière fait face à des obstacles technologiques importants, notamment sur la performance et le coût des électrolyseurs. Leur maturation technico-économique est jugée plus longue qu'initialement espérée, ce qui freine la montée en puissance industrielle et commerciale du secteur. En avril 2025, la stratégie nationale hydrogène a revu ses objectifs à la baisse dans un marché atone. Les projections les plus courantes situent l'émergence d'un marché significatif aux alentours de 2032, aux mieux. Pour preuve le projet Engie/Natran/Geoh2 qui vise à créer une infrastructure intégrée de production, stockage et transport d'hydrogène renouvelable à grande échelle annonce cette même date butoir dans sa réalisation.

→ **Une forte complexité de la gouvernance et coordination des acteurs**

Au moment même de la fin du débat public, l'absence de gouvernance claire et de synergie territoriale ralentit la prise de décision et la mise en œuvre concrète. Elle sera sans doute reculée par le simple fait des échéances électorales à venir en 2026 et 2027. Tant que la coordination n'est pas assurée entre tous les acteurs (État, collectivités, industriels), les projets restent à l'état de potentiel.

→ **L'incidences des oppositions locales et des recours juridiques**

Les oppositions locales à la ligne aérienne très haute tension (THT) Fos-Jonquières et les recours juridiques associés risquent d'allonger significativement les délais de réalisation des projets industriels présentés dans le cadre du débat public.

Le Collectif THT13/30 annonce clairement ses intentions d'engager des procédures judiciaires si le tracé retenu traverse leurs territoires. A date, une plainte a même déjà été déposée contre RTE. Ces recours peuvent retarder la déclaration d'utilité publique et le démarrage effectif des travaux, voire bloquer le projet pendant plusieurs années.

Depuis novembre 2023, la contestation ne faiblit pas. Les réunions publiques sont marquées par une forte mobilisation et des débats quelque fois houleux, reflétant la détermination des opposants à empêcher la réalisation du projet sous sa forme actuelle, notamment en contestant le diagnostic sur les besoins électriques et en exigeant des alternatives comme l'enfouissement.

L'apport d'électricité par la ligne THT aérienne est considéré par l'Etat et les industriels comme une condition sine qua non pour la décarbonation et l'implantation de nouveaux projets industriels. Tout retard dans la mise en service de cette infrastructure menace la viabilité de nombreux projets industriels.

Au final, le calendrier de réalisation présenté par RTE apparaît irréaliste : la contestation locale, les risques de contentieux et les incertitudes sur les investissements industriels rendent hautement improbable une mise en service rapide de la ligne THT avant 2030.

**UNE ESTIMATION DES BESOINS ELECTRIQUES LARGEMENT SUR EVALUEE**

Au niveau des besoins et des demandes de raccordement, il est de même. Une hypothèse

haute à 7 GW en 2035 a été jugée comme une « trajectoire auto non-réalisatrice » par l'institut Négawatt lors de la réunion publique de Saint-Martin-de-Crau le 20 mai 2025. Cette projection de demande électrique découle d'une trajectoire nationale très volontariste, mais construite sur des biais de surreprésentation de l'électrification dans la décarbonation, de sous-représentation de la sobriété et de l'efficacité, et d'empilement sans filtre des projets de croissance électrique des filières concernées.

**LA SÉCURISATION DES PROJETS DANS LE TEMPS EST UNE NOTION PLUS ESSENTIELLE QUE L'URGENCE**

D'après les informations issues des nombreux médias locaux ayant couvert les prises de parole du préfet de région et lors de ces interventions au cours du débat public sur l'avenir industriel de Fos-Berre, il ressort que ce dernier a effectivement insisté sur la priorité à la sécurisation des projets plutôt qu'à l'urgence de leur réalisation.

Il a défini la notion d'urgence dans le contexte industriel et environnemental non pas comme une simple nécessité d'agir rapidement, mais comme une exigence de répondre à des enjeux majeurs tout en prenant le temps de la concertation, de la pédagogie et de la sécurisation des projets.

Lors du lancement du débat public, il a insisté sur le fait que l'urgence ne doit pas conduire à la précipitation, mais à une mobilisation collective pour convaincre, expliquer et construire l'acceptabilité des transformations à venir.

Cette approche a été relayée lors de la soirée « Provence, Fabrique des possibles » au Port Center à Marseille, où le préfet de région a exposé sa vision : il privilégie la construction d'un cadre de gouvernance solide, associant étroitement les collectivités locales et les industriels, afin de « décliner une feuille de route industrielle » et de bâtir un partenariat d'aménagement sur le temps long, plutôt que de répondre à la seule pression de l'urgence.

Le préfet a ainsi souligné que la réussite des projets dépend d'une « sécurisation » à tous les niveaux : foncier, compensation écologique, gouvernance, financement, acceptabilité sociale. Cette position vise à éviter les risques de blocages ultérieurs et à garantir que les transformations industrielles engagées s'inscrivent dans la durée, au bénéfice du territoire et de ses habitants.

## LA NOTION DE DÉLAI DE RÉALISATION DES INFRASTRUCTURES N'EST PAS LE SEUL CRITÈRE DE DÉCISION D'UN INDUSTRIEL

Le premier levier d'attractivité de Fos-Berre réside dans la disponibilité de foncier industriel : la zone propose plus de 700 hectares dédiés à l'industrie, exemptés des contraintes de la loi Zéro Artificialisation Nette, ce qui facilite et accélère l'installation de nouveaux projets. Cette réserve foncière, bien que sous tension face à la multiplication des projets, reste un atout décisif pour les industriels à la recherche de surfaces importantes et immédiatement mobilisables.

Un accès direct au port de Fos, proximité des grands axes européens pour le transport de marchandises est aussi un critère fondamental.

Viennent ensuite d'autres éléments importants dans la prise de décision :

- Le prix de l'électricité (70% du prix de l'hydrogène)
- le potentiel de croissance et de diversification industrielle : présence de filières structurantes sur place (acier, chimie, pétrochimie, énergies, hydrogène, logistique, etc.).
- le poids de la fiscalité locale
- l'accès sécurisé aux ressources énergétiques : disponibilité et fiabilité des réseaux d'électricité, de gaz, d'eau, et développement de l'hydrogène.
- la gestion des mobilités
- la main-d'œuvre locale et la capacité à mobiliser rapidement des compétences adaptées sont également déterminantes.
- le poids des contraintes réglementaires : conformité avec la réglementation ICPE, étude d'impact, prévention des risques industriels, Seveso...
- la gouvernance territoriale : coordination entre acteurs publics et privés, implication des collectivités et de l'État dans la planification des projets industriels.
- le cadre de vie proposé aux collaborateurs...

Faire croire que les industriels ne s'implanteront sur cette zone uniquement si la ligne aérienne THT est réalisée dans les délais demandés est un argument très réducteur, voire trompeur. Si tel était le cas, les porteurs de projet industriels n'attendraient pas l'issue d'une concertation qui au final aura duré près de 2 ans pour prendre leur décision. S'ils n'étaient pas convaincus des nombreux atouts de notre territoire, ils auraient pris depuis longtemps la décision de s'implanter

sur des espaces déjà raccordés à des sources d'énergie électrique puissante.

En somme, la ligne THT n'est qu'un élément parmi d'autres : les décisions d'investissement à Fos-Berre reposent sur un ensemble cohérent de critères économiques, logistiques, humains, environnementaux et institutionnels, qui structurent durablement la transformation du territoire vers une industrie innovante, verte et compétitive.

## LA SOLUTION ALTERNATIVE A LA LIGNE AERIENNE EST PARTIE INTEGRANTE D'UNE TRANSFORMATION DURABLE DU TERRITOIRE

L'alternative proposée par le Collectif THT13/30 repose sur une montée en puissance par étapes.

Selon la tierce expertise de Centrale Supelec, le renforcement du réseau RTE déjà en cours permettrait d'atteindre une capacité de 1,2 à 1,5 GW dès 2028, répondant ainsi aux besoins immédiats des industriels. Cette capacité passerait à 3,2 GW avec le maintien des cycles combinés au gaz.

L'enfouissement de la ligne entre Jonquières et Fos permettrait ensuite de porter cette capacité de 5,2 GW à l'horizon 2032, avec la possibilité d'atteindre jusqu'à 10 ou 11 GW à l'horizon 2035.

De plus, contrairement au projet initial de RTE qui concentre l'alimentation de la région sur un seul poste électrique (Tavel), la solution du Collectif THT13/30 propose un schéma qui réduit fortement le risque de black-out régional en cas d'incident majeur sur un point unique du réseau.

## CONCLUSION

La solution alternative du Collectif THT 13/30 est déjà une étape essentielle du schéma de développement du réseau porté par RTE à 2040 pour les régions Sud Paca et Occitanie. Elle s'appuie sur un calendrier réaliste avec, du fait de l'acceptation sociale du projet, des délais de réalisations qui pourront être garantis.

Lors du débat de clôture du 08.07.25, M. Le Sous-Préfet Christophe Borgus a annoncé que « l'alimentation électrique de la zone de Fos-Berre sera réalisée en temps voulu quel que soit le tracé ». Nous affirmons que seule l'alternative proposée par le Collectif THT13/30 est en capacité de le faire.

