N°xxx I MOIS ANNEE

DÉBAT PUBLIC

CAHIER D'ACTEUR

FOS BERRE PROVENCE
UN AVENIR INDUSTRIEL EN DÉBAT

02.04.2025
13.07.2025

CLUB MARSEILLE MÉTROPOLE
Des entreprises, un horizon.

Le **Club Marseille Métropole**, actif depuis près de 30 ans, réunit 150 acteurs économiques, institutionnels et culturels engagés pour renforcer l'attractivité de Marseille et sa métropole. En tant qu'ambassadeurs du territoire, nous débattons des grands défis locaux : mobilité, emploi, innovation, culture et environnement. La diversité de nos membres nourrit une ambition collective, durable et tournée vers l'avenir.

Club Marseille Métropole

61 rue Grignan, 13006 Marseille
T 04 91 31 41 79
Site Internet : www.clubmarseille.com

Le point de vue du Club Marseille Métropole

EN BREF.

Le Club Marseille Métropole, créé en octobre 1997, est un observateur attentif des projets structurants qui peuvent contribuer aujourd'hui ou demain au rayonnement et au développement économique de son territoire.
À ce titre, et fort des 150 membres qui le composent, le Club souhaite apporter une contribution engagée et constructive à la consultation nationale ouverte sur le projet de décarbonation de la zone industrielle de Fos-Berre-Provence.
Cette zone, qui représente plus de 80 % du PIB industriel de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, se trouve aujourd'hui à un tournant stratégique. À travers ce Cahier d'Acteur, le Club Marseille Métropole affirme avec force son soutien aux projets de décarbonation et de réindustrialisation de la zone industrialo-portuaire de Fos-Berre.
Ces projets soutiennent l'ambition de transformer ce territoire en un pôle d'excellence bas-carbone, pilier de la transition énergétique et environnementale de toute la région.
L'une des conditions majeures à la concrétisation de cette ambition repose sur l'alimentation électrique indispensable à la zone. Le Club Marseille Métropole soutient donc pleinement la réalisation, dans les délais attendus, de la ligne Haute Tension 400 kV, indispensable pour la transformation de notre territoire vers un avenir durable.

1 – Pourquoi décarboner et réindustrialiser la zone Fos-Berre-Provence ?

La zone Fos–Berre–Provence est l'une des principales zones industrialo-portuaires françaises. Elle représente 25 % des émissions industrielles nationales et 40 % des émissions régionales. Sa transformation est donc essentielle pour atteindre les objectifs climatiques tout en maintenant une base industrielle solide et compétitive.
L'ambition est de faire de cette zone le premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la région euro-méditerranéenne. Cela implique la modernisation des procédés industriels, le développement d'infrastructures énergétiques, la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la préservation de l'environnement et de la biodiversité.

La réindustrialisation soutient cette ambition en attirant de nouvelles entreprises, en créant des emplois qualifiés, en renforçant la souveraineté industrielle et en formant les travailleurs aux métiers d'avenir. Une feuille de route 2025–2030 a été établie pour coordonner les actions entre l'État, les collectivités locales, le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) et les industriels, qu'ils soient déjà implantés ou porteurs de projets.

Trois leviers majeurs sont identifiés :

- **Efficacité énergétique et sobriété** : réduire les consommations dans tous les secteurs, de l'industrie aux transports.
- **Énergies renouvelables** : développer l'hydrogène bas carbone, le solaire et l'éolien offshore pour remplacer les énergies fossiles.
- **Économie circulaire** : optimiser l'usage des ressources, limiter les déchets et favoriser le recyclage.

Les solutions existent, mais leur déploiement doit s'accélérer.
Nous savons disposer de cette électricité, aujourd'hui disponible en quantité et en qualité.
Le CMM s'oppose au statu quo, soutient le mouvement de décarbonation mais aussi de réindustrialisation qui ne peut souffrir d'un quelconque différé de son approvisionnement massif en énergie verte tant les enjeux de souveraineté, d'emploi ou d'innovation sont stratégiques.

2 – Quelle nécessité à développer le logement, les bureaux et les équipements publics pour accompagner le développement industriel ?

Le développement industriel est un moteur essentiel de la croissance économique et de la création d'emplois. Pour être pleinement pertinent, il doit être accompagné en matière d'infrastructures et de services de nature à créer un cadre de vie attractif.

Sur le seul volet « emploi », rappelons que d'ici 2030, la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer prévoit une création de 15000 emplois supplémentaires, dans le cadre des projets de décarbonation et de réindustrialisation.
Ces chiffres s'ajoutent aux 42600 emplois déjà présents dans le cluster industrialo-portuaire de Marseille-Fos, dont une part importante est concentrée à Fos-sur-Mer.
Compte tenu du volume d'emplois futurs, il est nécessaire d'attirer des collaborateurs qualifiés et les conserver en offrant des conditions de vie adéquates sans lesquelles le développement industriel envisagé ne sera pas possible. Ces nouvelles personnes ressources, essentielles à la réussite du projet, doivent disposer d'une offre de logements diversifiée répondant aux besoins de différentes catégories de population et une offre de commerces elle aussi diversifiée.
La création de zones pour l'activité économique (bâtiments tertiaires, villages d'entreprises, etc…) permet de favoriser le développement de services de sous-traitance sans lesquels le fonctionnement de l'industrie n'est pas possible.
Ce développement doit, par ailleurs, être accompagné par la création d'équipements publics et privés. L'offre de formation (Primaire, Collège, Lycée), de santé, de sport, de loisir et de culture est aussi essentielle pour un cadre de vie attractif. Sans cet environnement, beaucoup de candidats renonceront à une embauche faute de réponses adaptées pour leurs familles.

Un projet de cette importance nécessite aussi que l'ensemble des infrastructures de mobilité soit adapté et développé au travers de mobilités douces et décarbonées.
L'ensemble de ces équipements essentiels à la réussite de ce projet offrira demain également une belle opportunité de développer, de manière directe et indirecte, le volume d'activités des entreprises locales existantes, pour la création, l'entretien des infrastructures souhaitées. Ce volume d'activités supplémentaire sur le territoire est également créateur d'emplois locaux.

3 – Comment améliorer la mobilité sur le territoire ?

Le développement de la zone industrialo-portuaire est étroitement lié à sa capacité à gérer efficacement les flux de marchandises et de personnes, d'où l'importance cruciale des enjeux de mobilité et d'accessibilité.
Il est nécessaire que l'offre de mobilité soit complétée afin d'accompagner le développement économique du territoire.

Accompagner le développement du transport de marchandises :

- **Multimodalité** : La ZIP bénéficie d'infrastructures combinant transport maritime, ferroviaire, fluvial et routier. Cependant, les connexions doivent être renforcées pour améliorer l'interopérabilité entre modes (ex. : raccordement aux corridors ferroviaires européens, usage accru du Rhône pour le transport fluvial).
- **Congestion routière** : Les axes routiers desservant Fos (notamment la D268 et l'A55) sont régulièrement saturés. Une desserte autoroutière performante en lien avec l'arc Méditerranée et le couloir Rhodanien serait un vrai atout pour le territoire.
- **Report modal.** Le territoire dispose d'atouts à mettre en valeur pour favoriser le report du transport de marchandises vers le ferroviaire: la gare de triage de Miramas (l'un des principaux sites français) ou encore l'instauration d'un Service de Proximité de Fret Ferroviaire avec la Métropole.
- **Logistique du dernier kilomètre** : L'amélioration des accès aux terminaux et aux plateformes logistiques est essentielle. Ainsi le dimensionnement du réseau ferroviaire d'accès à la ZIP doit suivre le dynamisme économique.

Accompagner les salariés pour une mobilité plus durable :
La ZIP de Fos attire chaque jour des milliers de travailleurs, dont une partie vient de territoires mal desservis en transports collectifs. Les offres de mobilité alternatives (transports en commun, covoiturage, modes doux) sont encore insuffisamment développées, posant des problèmes d'accessibilité pour certains bassins d'emploi.

Connecter la ZIP au territoire et à l'Europe :
Renforcer les liaisons entre Fos-sur-Mer, les zones urbaines voisines (Martigues, Istres, Marseille, Arles et Nîmes) et les grands axes de transport européens est un levier clé pour la compétitivité de la zone. Le développement de corridors logistiques décarbonés (rail, fleuve, électricité, hydrogène) est essentiel pour répondre aux objectifs environnementaux et climatiques.

4 – Pourquoi une desserte électrique forte et robuste de la zone de Fos-Berre-Provence voire plus ?

L'examen des données fournies, dans le cadre du présent débat de zone, permet d'estimer le besoin en électricité pour répondre aux besoins de décarbonation et de croissance économique de la zone à 5 800 MW à horizon 2030 pour une disponibilité de 3 700 MW en intégrant des renforcements nécessaires du réseau existant.

Ce constat de pénurie conduirait l'État, de fait, à choisir entre décarbonation des industries existantes et développement de nouvelles industries (et de nouveaux emplois associés...) pour le raccordement au réseau électrique, en vue de disposer de nouveaux besoins de puissance.

Notre club Marseille Provence Métropole, qui milite pour le développement économique raisonné du territoire, ne peut se satisfaire d'une telle contrainte et soutient complètement le renforcement de la desserte électrique de la zone Fos/ Étang de Berre.

La construction d'une ligne aérienne THT de 65 km entre Fos et Jonquières a déjà fait l'objet d'une concertation préalable achevée fin 2024. Celle-ci a permis à l'État de choisir une aire d'études privilégiée parmi 4 proposées et, dans un deuxième temps, de fixer le **fuseau de moindre impact** parmi 8 étudiés au sein de cette aire d'études.

Les contours du projet sont aujourd'hui clairs, tant en termes de solution technique, de coût, de tracé, de solutions et d'outils de compensation.

Une solution souterraine, en courant continu, est parfois présentée comme une alternative. Sans chercher à détailler la somme des impacts négatifs d'une telle solution (forte artificialisation, expropriation, tranchée paysagère, agricole, urbanistique et environnementale de première importance sur les 65km du projet), elle apparaît au plan financier 12 fois plus onéreuse que la solution aérienne retenue.

Tout projet industriel comporte également des impacts liés à sa nature, ce qui permet de comprendre que certains intérêts particuliers puissent être affectés par la réalisation de cet ouvrage aérien. Pour autant, il reste fondamental de souligner la dimension d'intérêt général de ce projet en même temps que son importance nationale et régionale, notamment sur les points suivants :

- L'allègement de l'axe principal 400 kV d'alimentation électrique de la région, en antenne à ce jour depuis Tavel jusqu'à Nice via Realtor, ce qui conduit à lui redonner des capacités supplémentaires futures pour permettre la décarbonation future de l'Est de la région Sud, dont le Var et les Alpes Maritimes ;
- La continuité de service et la sécurisation de l'alimentation électrique existante, en réduisant le tracé 400 kV en antenne sur le seul axe Realtor – Nice, grâce au bouclage de la ligne 400 kV créée Jonquières-Fos sur Realtor.
- La capacité à accueillir et à transporter l'électricité produite par les futurs parcs éoliens offshore en Méditerranée (plusieurs GW) sur le réseau HTB national depuis l'atterrage de ces parcs prévu à Fos ;
- D'améliorer la robustesse de l'ossature nationale du réseau électrique 400 kV, en vue de l'augmentation significative des puissances électriques supplémentaires installées à terme au plan national (éolien offshore, programme EPR2)
- La dépose concomitante de plusieurs lignes aériennes existantes de 20kV, 90 KV et 225 KV.

Si la ligne 400 kV Fos-Jonquières est souvent présentée, à juste titre, comme une nécessité incontournable et urgente pour décarboner l'activité industrielle existante de Fos et accueillir de nombreux et nouveaux projets structurants en attente de puissance électrique, le propos précédent permet de comprendre que cet ouvrage est surtout une brique essentielle, nationale et régionale du système électrique français, pour nous permettre de concrétiser, en tout point du territoire et dans les prochaines décennies, l'électrification de nos usages (bâti tertiaire et d'habitation, industrie et logistique, agriculture, équipements publics, mobilité terrestre, aérienne et maritime).

Dans l'esprit de ce qui précède, nous souhaitons ainsi prévenir de toute tentation qui pousserait l'idée de rechercher une solution dégradée (solution 225 kV, solution 400 kV de moindre capacité, ...) au seul bénéfice d'une vision de court terme, circonscrite au seul périmètre des besoins réajustés par défaut de la zone de Fos.

La décarbonation de l'économie nationale est une ambition fondamentale sur le chemin de la lutte contre le réchauffement climatique. Elle réclame une vision systémique, de long terme, devant favoriser des infrastructures électriques robustes et efficaces, tant du point de vue des outils de production que des ouvrages de transport et de distribution d'électricité. Ces ouvrages, qui contribuent de manière essentielle, par leur caractéristique d'intérêt général, à la souveraineté énergétique et économique du pays, doivent bénéficier, lorsqu'ils apparaissent indispensables dans l'équipement du pays, d'arbitrages impérieux et positifs de la part des pouvoirs publics.

Quelle conclusion ?

Le Club Marseille Métropole se positionne résolument pour la décarbonation et la réindustrialisation de la zone Fos/Étang de Berre, qui est un des poumons économiques de notre territoire.

Comme nous l'avons expliqué supra, cela passe par :
- Une desserte accrue en transport de marchandises et de personnes.
- Le développement d'énergies renouvelables
- La décarbonation des industries existantes
- La réalisation impérative de la ligne THT 400 kV aérienne

Et surtout, l'engagement de tous les acteurs locaux pour ne pas manquer cette opportunité.

À travers ce cahier d'acteur, le Club agit en responsabilité pour éviter le déclin économique de cette zone.

Sans oublier que l'ambition est de faire de la zone Fos-Étang de Berre le premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la région euro-méditerranéenne.