

2024 - 2030

FEUILLE DE ROUTE POUR LE DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL DU GOLFE DE FOS-ETANG DE BERRE

Table des matières

Objectifs de la feuille de route	3
Le Golfe de Fos-Etang de Berre : un espace central et pilier de l'industrie européenne, à l'aube d'une nouvelle révolution industrielle	4
Contexte et enjeux	4
Portrait du pourtour de l'Etang de Berre	5
Portrait et marqueurs économiques du territoire	6
Les enjeux liés à la réindustrialisation.....	7
Notre ambition : S'affirmer comme le premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la zone Euro-Med-Afrique	10
4 axes pour agir	10
A - Assurer une attractivité économique et résidentielle	11
B - Renforcer les infrastructures et réseaux d'utilités	15
C - Planifier un développement respectueux de l'environnement et de la qualité de vie des habitants.....	19
D - Mettre en place une gouvernance portant les dimensions stratégiques et opérationnelles.	21

Objectifs de la feuille de route

L'établissement d'une feuille de route Fos-Etang de Berre 2030 a été décidé par le Comité de pilotage d'accompagnement des projets industriels pour le secteur du Golfe de Fos-Etang de Berre constitué le 11 décembre 2023 sous la co-présidence du Préfet des Bouches-du-Rhône, du Président de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et de la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence, en lien étroit avec le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), les communes* du secteur, ainsi que les industriels réunis dans la démarche de zone industrielle bas carbone SYRIUS-ZIBaC. Elle constitue un préalable indispensable à la recherche et l'obtention des financements nécessaires et vise à fournir le cadre stratégique et opérationnel pour l'ensemble des acteurs privés et parties-prenantes au développement du territoire.

La feuille de route a ainsi pour objectifs :

- de forger une vision partagée de l'avenir du territoire en lien avec son destin industriel dans le respect de ses espaces naturels remarquables ;
- d'organiser les conditions de la réussite de l'implantation des projets industriels nouveaux et de la transformation vers la décarbonation des sites industriels existants ;
- d'assurer la transition globale de la plate-forme industrialo-aéro-portuaire de Fos-Etang de Berre vers une industrie décarbonée conformément aux objectifs nationaux de stratégie bas-carbone (SNBC) et européens (Fit for 55) ainsi que ceux de la planification écologique Etat-Région (COP régionale) ;
- de faire concourir la participation de la zone aux objectifs de réindustrialisation et aux impératifs de souveraineté productive fixés par les orientations, régionales (Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation 2022-2028), nationales et européennes ;
- d'assurer le respect des attentes des populations en termes de cadre de vie, d'aménagement du territoire et de préservation des équilibres environnementaux.

Cette ambition de développement « vers une industrie verte » doit être une opportunité, non pas une contrainte, pour les habitants et leur cadre de vie.

Il s'agit d'une part de favoriser la mise en cohérence de l'ensemble des politiques publiques sur le pourtour du Golfe du Fos-Etang de Berre et, d'autre part, de fluidifier l'accompagnement administratif et économique opérationnel des grands projets industriels, d'implantation et de décarbonation, au sein de cet espace. La démarche se décline au travers d'une comitologie à deux niveaux décisionnels :

- **un premier niveau** stratégique associant aux exécutifs des institutions publiques, État, Région et Métropole, les maires et les opérateurs publics, et en tout premier lieu le GPMM mais aussi les représentants du monde économique ;
- **un second niveau technique** impliquant l'ensemble des administrations pour l'analyse des données et la préparation des orientations d'une part, l'instruction partagée des dossiers d'implantation et de transformation industrielles d'autre part. Parallèlement, depuis mars 2023, le Laboratoire territorial industrie Fos-Berre associe les parties prenantes du territoire à la définition de ces orientations.

Cette feuille de route repose sur l'établissement d'un diagnostic approfondi du territoire industriel réalisé par **cinq groupes de travail thématiques** (planification industrielle, foncières et énergétiques ; planification environnementale et insertion écologique ; emplois, compétences et formation ; mobilités ; logements et services publics) ainsi que sur la définition d'une trajectoire commune à horizon 2030 s'insérant dans une vision prospective à horizon 2040 et 2050.

*Port-Saint-Louis du Rhône, Fos-sur-Mer, Saint-Mitre-les-Remparts, Port-de-Bouc, Martigues, Châteauneuf-les-Martigues, Maignane, Vitrolles, Rognac, Berre-l'Etang, Saint-Chamas, Miramas, Grans, Istres

Le Golfe de Fos-Etang de Berre : un espace central et pilier de l'industrie européenne, à l'aube d'une nouvelle révolution industrielle

Contexte et enjeux

Depuis plus d'un siècle, le territoire de Fos-Etang de Berre sur lequel se déploie l'activité du premier port de France, joue un rôle majeur dans les flux de matières premières et transformées. Ce territoire abrite également un pôle aéronautique majeur avec la base aérienne d'Istres (BA 125) et le site d'Airbus Helicopters. **Il concourt à la souveraineté nationale et européenne.**

Marqué par la présence d'espaces naturels exceptionnels (Crau, Camargue, Étang de Berre et Parc marin de la Côte Bleue), le territoire bénéficie d'un tissu industriel dense et diversifié (pétrochimie, chimie, sidérurgie, aéronautique, mécanique/chaudronnerie, énergies avec de grands donneurs d'ordre et sous-traitants), situé au cœur d'un écosystème métropolitain bénéficiant du plus haut niveau d'équipements, de services et de supports à la recherche et au développement.

Le territoire a été doté au long des années, par l'État, la Région, la Métropole, le Port et par les acteurs privés, d'investissements matériels et immatériels qui forment un capital stratégique national, dont la vocation concourt aux objectifs de réindustrialisation, de décarbonation et d'indépendance productive et énergétique du pays. En effet, en tant que porte d'entrée du sud de l'Europe, la zone possède des atouts importants pour la transition énergétique, notamment ses ports maritimes, ses voies d'eau et infrastructures aéroportuaires et ferroviaires pour le report modal et la logistique en connexion avec l'axe Méditerranée Rhône Saône. Du fait de cette vocation historique, il lui revient en conséquence la responsabilité de développer et faire croître sa capacité productive, au-delà de sa transformation vers la décarbonation. Ce développement exige une association étroite des populations et des parties-prenantes du territoire et, au-delà de l'atteinte d'objectifs environnementaux, des contreparties pour œuvrer à l'amélioration du cadre de vie.

Pour tenir à distance le scénario du déclin industriel, le secteur de Fos-Etang de Berre tient l'opportunité de **devenir l'avant-garde de l'industrie verte, bénéficiant à la fois à la souveraineté de la France et à ses objectifs de décarbonation**, tout en assurant un équilibre avec le respect de l'environnement. Cette transformation est indispensable pour atteindre les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'origine industrielle, la zone représentant un quart du total des émissions nationales. Au-delà de la décarbonation directe du deuxième site le plus émetteur de France, le territoire a un rôle essentiel à assumer en fournissant des innovations technologiques industrielles pour contribuer à la décarbonation des usages et de l'énergie au plan national et européen.

Réussir, dans un calendrier exigeant, une transition industrielle, écologique et énergétique massive et résolue, **garantira l'attractivité du territoire, assurera la compétitivité portuaire et industrielle et protégera les emplois** de certaines filières en mutation qui pourraient être menacés.

Portrait du pourtour de l'Etang de Berre



Figure 1- Situation du territoire

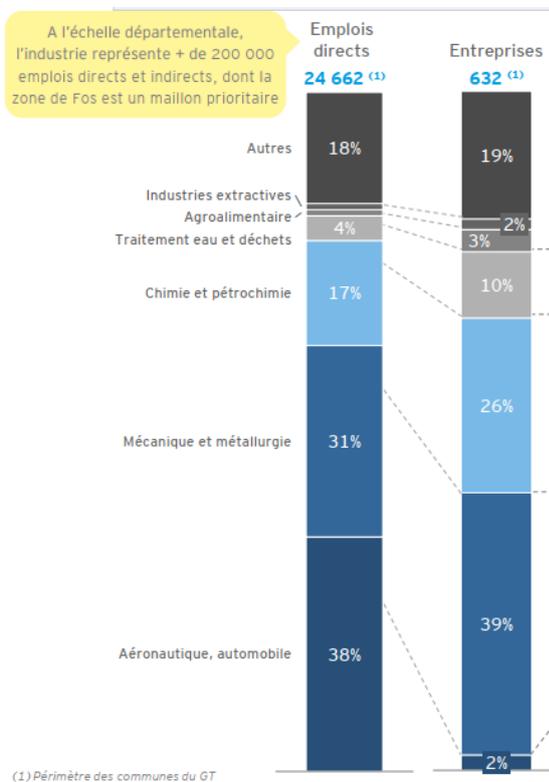


Figure 2 - Nombre d'entreprises et d'emplois sur le périmètre étudié (Source DIANE et SIRENE, INSEE 2023)

Portrait et marqueurs économiques du territoire

- **Un territoire d'exception** représentant 3 % de la surface des Bouches-du-Rhône, 21 % de son linéaire côtier
- En son centre, l'étang de Berre : 80 km de pourtour, s'étendant sur 15 500 hectares, soit une surface de 155 km², relié à la mer Méditerranée par le canal de Caronte
- **Un patrimoine environnemental unique** : + de 300 espèces animales vertébrées visibles, près de 400 espèces végétales
- **60 % de la superficie terrestre du département couverte par des aires protégées**, trois parcs naturels régionaux, un parc national, des réserves naturelles départementales, régionales et nationales et 1 parc naturel marin autour du site Fos-Etang de Berre
- **274 000 personnes** vivent sur le pourtour du Golfe de Fos et de l'étang de Berre et 126 000 y travaillent
- **3 filières industrielles principales** représentant plus de 25 000 emplois industriels directs sur les communes de Fos-sur-Mer et autour de l'étang de Berre dont : Filière aéronautique : 38 % / Filière mécanique/métallurgie : 31 % / Filière chimie/pétrochimie : 17 %
- **Une filière logistique et maritime compétitive** représentant 42 % des emplois dont CMA-CGM, 3^{ème} entreprise mondiale de transports maritimes en conteneurs
- **5,2 milliards d'euros de richesse dégagée par les industries** du pourtour de l'étang de Berre soit 60 % de la richesse produite par le secteur marchand localement
- **Du foncier stratégique encore disponible** au sein de la ZIP de Fos et sur le pourtour de l'étang de Berre et nécessitant des investissements importants pour être aménagés et commercialisés
- Le territoire métropolitain Aix-Marseille-Provence, 1,9 Millions d'habitants, 1^{er} pôle économique du Sud de la France, **véritable hub géostratégique Euro-méditerranée Afrique**
- **Le Port de Marseille-Fos** : 1^{er} port de France, 6^{ème} port d'Europe et 2^{ème} port de Méditerranée disposant d'**infrastructures portuaires majeures** connectées à l'hinterland régional, national et européen en multimodal (routier, fluvial, ferré, maritime et pipelines) avec des terminaux gaziers reliés à un site de stockage stratégique, représentant 24 000 emplois
- **L'Aéroport Aix-Marseille-Provence** : 2^{ème} aéroport français, hors Paris
- **Miramas : un nœud ferroviaire (passagers et fret)** connecté à la plate-forme logistique multimodale de Clesud
- **Istres : une base aérienne stratégique, la BA 125**, devenue le « Roissy des armées » ;
- **Vitrolles-Marignane : un site majeur Airbus Helicopters**, premier employeur dans la région Provence-Alpes Côte d'Azur avec 8 500 salariés et 4 000 employés dans la sous-traitance sur site auxquels s'ajoutent 2 500 employés de la sous-traitance hors site.
- **Un écosystème métropolitain d'innovation riche** : 11 pépinières et hôtels d'entreprises, 3 incubateurs académiques, 13 accélérateurs d'initiative publique ou privée, 9 clusters dont 6 pôles de compétitivité labellisés. Les pôles de recherche aixois et nord-marseillais et les réseaux de start-up l'innervant forment un point d'appui essentiel
- **Une offre de formation dédiée à l'Industrie locale dont un CFAi, 4 grandes écoles d'ingénieurs, Aix-Marseille-Université et un campus des métiers et des qualifications Industrie du Futur**
- **Des acteurs clés dans l'accompagnement des entreprises industrielles** : Piicto pour la décarbonation de l'industrie, Team Henri Fabre pour l'accélération vers l'industrie du futur et un cluster du numérique performant permettant la digitalisation de l'industrie.

Source : Chiffres INSEE 2018 et 2023

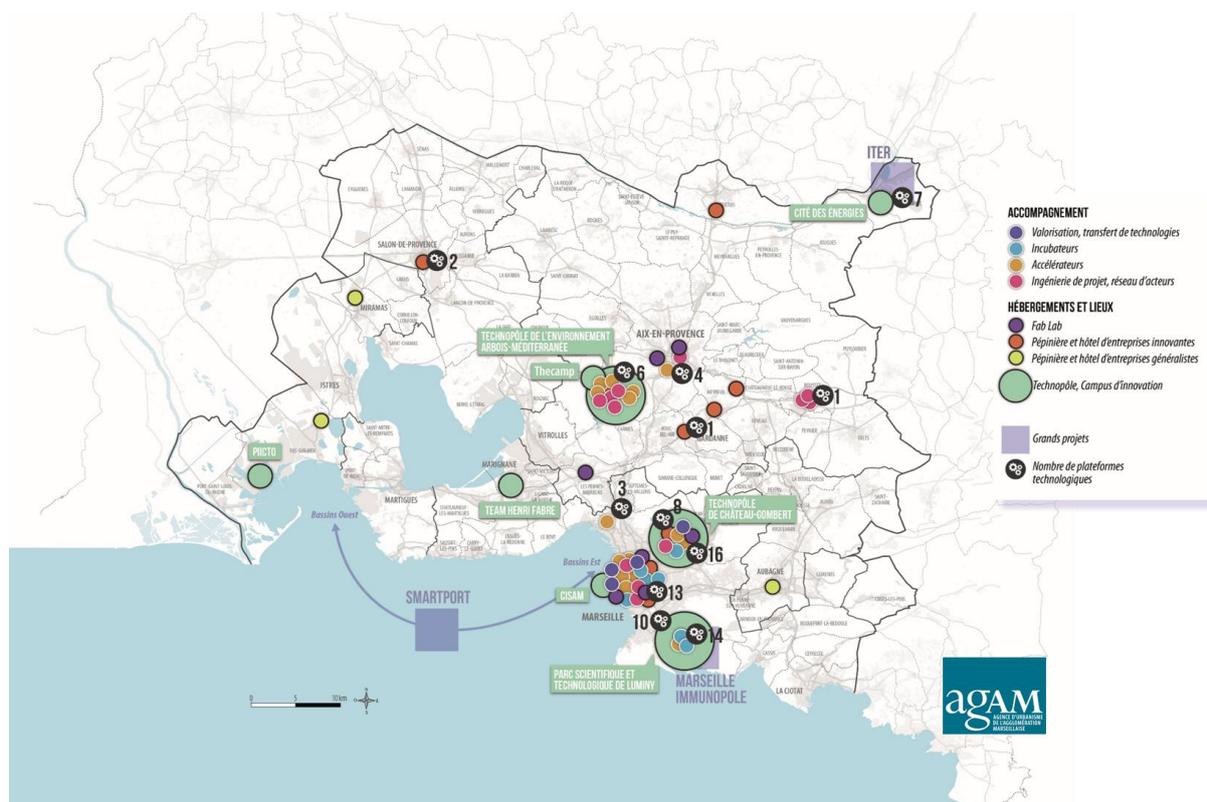


Figure 3-Un écosystème important de structure d'appui à l'innovation - Source : Agam, 2024

Les enjeux liés à la réindustrialisation

Les caractéristiques spécifiques de la zone, dédiée et aménagée pour l'activité économique appellent en conséquence à une conciliation sage et équilibrée entre la vocation industrielle de la zone aménagée à cette fin, la protection de la richesse écologique, et la gestion durable des ressources naturelles et énergétiques.

Les filières de la sidérurgie et de la chimie/pétrochimie positionnées en amont de la chaîne de valeur, font face à une forte concurrence internationale ainsi qu'à une mutation des marchés globaux.

Cette approche de filière doit s'accompagner de la prise en compte d'une interaction croissante des activités productives dans le cadre d'une économie décarbonée, avec une circularité et un partage de flux et d'infrastructures croissant. Afin de prendre en compte cette approche, France 2030 a proposé l'établissement d'un périmètre global d'études, les Zones industrielles bas carbone (ZIBaC), doté de crédits croisés avec les contributions d'entreprises industrielles réunies sous les thématiques d'études les intéressant. La démarche ZIBaC pour la zone a été confiée par France 2030 à l'association PICTO sous le label SYRIUS et sur un espace associant la zone de Gardanne-Meyreuil.

Plusieurs industriels s'inscrivent dans des domaines novateurs : des énergies décarbonées (photovoltaïque, éolien flottant, hydrogène, ...), aciérie décarbonée et carburants durables pour l'aviation. Les projets majeurs comme Carbon ou GraviHy en sont l'illustration, tout comme la reprise du site d'Ascometal par Marcegaglia - trois projets industriels récemment qualifiés d'intérêt national majeur (PIINM) au sens de la loi Industrie verte. Ces développements sont soutenus par le programme France 2030, le crédit d'impôt pour l'industrie verte (C3IV) et le Fonds de Transition Juste (programmation européenne 2021-2027) ainsi que par les démarches qui lient l'État et les principaux émetteurs industriels pour réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre.

En complément, un mouvement de transformation et de diversification est également en marche dans les secteurs aéronautique et spatial avec :

- le développement d'un pôle de grande ampleur à Istres, organisé autour du Centre d'essai en vol de la base aérienne 125, désormais le « Roissy des armées » et du pôle aéronautique Jean Sarrail ;
- la modernisation du site historique d'Airbus Helicopters à Vitrolles-Marignane (projet « Sud Avenir Helico »), fer de lance de la transformation de toute la filière Hélicoptère en Europe dont l'objectif est de renforcer la compétitivité de cette industrie et de bénéficier du développement de l'aéronef bas-carbone pour capter de nouveaux marchés. Un pacte territorial spécifique est par ailleurs engagé pour soutenir cette démarche de filière.

L'ensemble de ces projets industriels, ainsi que le développement de nouveaux espaces dédiés à la logistique (Distriport2, Fos 3XL, ZSP2) vont alimenter les flux traités par le Port de Marseille-Fos.

*Zoom Programme SYRIUS-ZIBaC, lauréat France 2030

Avec un budget de 9 M€, le Programme SYRIUS fédère 40 industriels, PIICTO, le Port de Marseille-Fos, la Région, la Métropole Aix-Marseille-Provence, ainsi que les pôles de compétitivité Capenergies et Novachim. À fin 2023, 25 études ont été réalisées, révélant des leviers intersectoriels de décarbonation pour transformer le territoire Fos-Etang de Berre.

L'étude chapeau du programme SYRIUS, intitulée « Trajectoires de décarbonation et écologie industrielle et territoriale » propose des scénarios pour réduire les émissions de GES de plus de 80 %¹ d'ici 2050, grâce à un changement de mix énergétique, tout en préservant l'activité économique locale. Les leviers clés incluent l'efficacité énergétique, l'électrification des procédés industriels, la substitution d'intrants, l'utilisation d'hydrogène ainsi que la revalorisation et le stockage (CCUS) du CO₂ dès 2030.

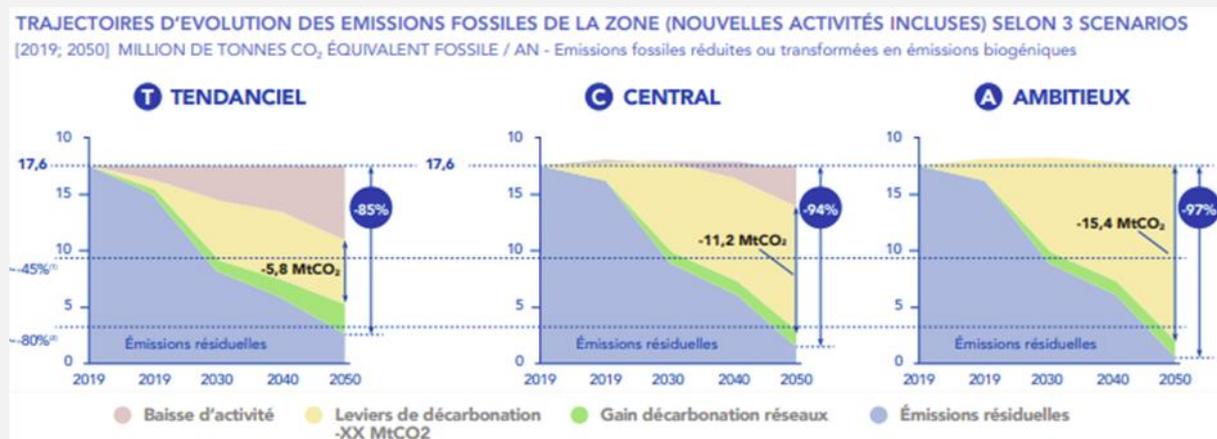


Figure 4 - Trajectoires d'évolution des émissions fossiles de la zone (nouvelles activités incluses) selon 3 scénarios - PIICTO, synthèse de l'étude n°1 du programme SYRIUS, novembre 2024

Nécessitant des investissements productifs significatifs des industriels, ces projets devraient réduire les émissions et améliorer la qualité de l'air. L'étude identifie des axes prioritaires pour guider la transformation du territoire : structuration de hubs ; affinement des trajectoires et organisations des parties prenantes.

Portées par cette dynamique et par d'importants **investissements tant publics que privés**, les pouvoirs publics, État, Région et Métropole mais aussi le Port et les industriels, se mobilisent pleinement et souhaitent créer les conditions optimales pour assurer la réussite de ces projets. Cette transformation est une opportunité afin de repenser le logement, la mobilité, les ressources, pour un projet de territoire au service du bien-être des habitants et des salariés des entreprises.

Conscients de la nécessité d'accélérer pour atteindre de premiers objectifs, maximiser les atouts du territoire et franchir des étapes cruciales dans les 5 prochaines années, l'État, la Région et la Métropole viseront à aller encore plus loin dans la simplification et la rapidité des procédures de conduite et d'instruction des projets.

En agissant dès maintenant, l'objectif est d'assurer les conditions de réussite de la transformation de la zone d'ici à 2030 et d'engager le territoire dans une trajectoire partagée et volontaire s'insérant dans une vision prospective à horizon 2040 et 2050.

Démarche « Provence, Fabrique des Possibles », mouvement initié par les industriels du secteur

Pour réussir les défis de transformation et de développement de ce territoire, une centaine de dirigeants de groupes nationaux ou régionaux se sont engagés pour faire de la Provence un territoire leader de la décarbonation en y investissant massivement.

Ils considèrent que la décarbonation est non seulement une nécessité, mais aussi une opportunité pour la région et pour la France. Cette révolution industrielle et écologique doit permettre à ce territoire de devenir la vitrine de la transformation industrielle décarbonée au service de la qualité de vie de ses habitants.

Pour réussir cette transformation, le mouvement identifie plusieurs conditions de réussites :

- Un accès à une énergie électrique renouvelable, bas-carbone et fiable
- un accès à un espace foncier disponible, aménageable et situé à proximité des réseaux de transports multimodaux
- une politique d'aménagement concertée avec l'ensemble des parties prenantes et respectueuse des écosystèmes
- des talents désireux de s'engager aux métiers industriels

Cela passe par 4 priorités d'actions que ces industriels rassemblés dans une démarche commune entendent plaider auprès des leaders industriels et des décideurs publics européens, nationaux et locaux :

- Une implication urgente et renforcée des grands décideurs industriels ;
- Une accélération du financement et de la mise en œuvre des infrastructures de transports adaptées ;
- La mise en place d'une gouvernance intégrée avec l'ensemble des acteurs du territoire ;
- Une accélération des leviers d'attractivité et de formation des métiers industriels d'avenir.

Le collectif rappelle la nécessité d'adopter une vision long terme et globale en matière de planification industrielle, indispensable pour donner une perspective de développement positive à notre territoire.

Démarche « Territoires d'industrie Aix-Marseille-Provence »

D'Ouest en Est, du Nord au Sud, l'industrie est présente sur l'ensemble du territoire métropolitain autour de 5 filières d'excellence à fort potentiel de croissance. Les industriels qui viendront s'implanter sur le pourtour du Fos-Etang de Berre rejoindront un écosystème territorial structuré et engagé pour favoriser leur développement et leur compétitivité.

Ainsi, par exemple, la dynamique partenariale État/Région/Métropole/Industriels est déjà à l'œuvre avec la labellisation d'Aix-Marseille-Provence comme Territoire d'Industrie dans le cadre de la phase II du programme, permettant notamment un accompagnement des entreprises vers les dispositifs de financement public dont le Fonds Vert.

La gouvernance de notre Territoire d'Industrie, copilotée par un binôme élu métropolitain/industriel, a été mise en place en associant 16 organisations membres dont l'objectif est d'ajuster le plan d'action métropolitain en fonction des besoins du territoire et de faire avancer les 34 actions prévues à ce stade.

Notre ambition : S'affirmer comme le premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la zone Euro-Med-Afrique

La feuille de route industrielle doit non seulement assurer à échéance 2030 la réalisation et la réussite dans les meilleures conditions des projets en cours mais aussi s'inscrire dans une ambition de plus long terme 2040/2050. Notre ambition collective est d'accompagner la transformation de l'espace de Fos-Etang de Berre pour qu'il s'affirme en tant que le pôle leader sud européen de Méditerranée pour les activités portuaires, l'industrie décarbonée et la logistique, en harmonie avec l'environnement et les habitants du territoire, dans une logique de durabilité et de résilience.

La transformation de la zone de Fos-Etang de Berre est ancrée dans le territoire mais son rayonnement et son impact dépasse l'enjeu local et régional. C'est un projet ambitieux qui permet d'atteindre les objectifs nationaux et européens en matière de décarbonation et de réindustrialisation, et qui contribue au renforcement de la souveraineté industrielle. Il permet de donner une vision d'avenir du territoire sur le long terme.

4 axes pour agir

Pour y parvenir, quatre piliers majeurs doivent devenir les principaux axes d'efforts collectifs pour assurer une transformation harmonieuse et durable du territoire :

Notre ambition : S'affirmer comme le premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la zone Euro-Med-Afrique

4 axes pour y parvenir



Assurer une attractivité économique et résidentielle

- Attractivité territoriale et transformation en hub d'innovation
- Logements, cadre de vie, qualité des services et aménités
- Création d'emplois pour les nouvelles industries de demain
- Développement des compétences et de l'offre de formation (GPECT)
- Équilibrage entre grands donneurs d'ordre et TPE/PME
- Marketing territorial



Planifier un développement respectueux de l'environnement et de la qualité de vie des habitants

- Conservation et protection de la richesse écologique du territoire
- Réhabilitation des sites industriels/Protection des zones humides/Gestion de la ressource en eau
- Prise en compte des nuisances potentielles
- Amélioration de la qualité de l'air et de la santé des habitants



Renforcer les infrastructures et réseaux d'utilités pour soutenir les technologies vertes et offrir une plateforme multimodale

- Mettre à niveau les infrastructures routières et ferroviaires
- Plateforme multimodale connectée
- Développement du réseau électrique garantissant une alimentation sécurisée
- Utilités mutualisées (H₂, CO₂, O₂, chaleur...)
- Synergies industrielles et économie circulaire
- Infrastructures numériques partagées



Mettre en place une gouvernance portant les dimensions stratégiques et opérationnelles

- Alignement des politiques et vision partagée
- Gouvernance associant partenaires publics et privés
- Consultation et participation locales
- Simplification des procédures
- Portage renforcé auprès des niveaux national et européens
- Recherche de solutions innovantes pour le financement

Réunir les conditions pour devenir le pôle leader sud européen de Méditerranée pour les activités portuaires, l'industrie décarbonée et la logistique, en développant en harmonie avec l'environnement et les habitants du territoire

Cette transformation nécessite une coordination entre tous les acteurs du territoire et au-delà

A - Assurer une attractivité économique et résidentielle

Constats et principales orientations

L'attractivité économique et résidentielle doit être confortée sur ce territoire afin de capter les compétences, talents et capitaux qui permettront le développement et la bonne conduite des projets industriels à la fois endogènes et exogènes.

En tant que plateforme multimodale connectée, l'industrie du territoire aspire à rayonner au niveau européen et méditerranéen. Cette ambition passe par :

- l'engagement fort vers la décarbonation de l'écosystème industriel, logistique et portuaire ;
- la recherche systématique d'une plus forte valeur ajoutée industrielle, notamment via le renforcement des centres R&D ;
- la nécessité de la sécurisation de l'approvisionnement en matières premières pour les filières du territoire nationales et internationales et de l'export des produits du territoire ;
- la volonté claire de proposer une offre foncière « clé en main » qui favorise l'installation d'acteurs industriels et assurant la complémentarité avec l'écosystème déjà présent.

La disponibilité foncière est actuellement importante mais sous tension dans la ZIP : 1 000 hectares sont disponibles, dont 709 hectares exempts de décompte à l'échelle locale au titre de l'artificialisation des sols (reconnus Projets d'Envergure Nationale et Européenne, PENE), parmi lesquels 669 hectares sont déjà fléchés vers des projets en cours de développement.

En dehors de la ZIP, des pôles dédiés aux filières d'avenir sont déjà lancés sur le secteur par la Métropole (Aéronautique et spatial à Marignane, Vitrolles et Istres, Windtech en soutien à l'Eolien offshore flottant et le nautisme à Port Saint-Louis du Rhône), qui déploie par ailleurs un nouveau réseau de pépinières d'entreprises. 700 ha supplémentaires aménageables ont été identifiés sur le secteur à horizon 2040. Ce potentiel foncier économique brut pour lequel la faisabilité d'un aménagement reste à réaliser, est constitué d'espaces publics et privés déjà urbanisés à requalifier et à densifier sur les parcs d'activités mais également de projets d'extension ou création de ZAE. Ce potentiel reste soumis au régime de l'artificialisation des sols, des compensations environnementales et de la gestion des risques dans certains cas. Il a vocation à accueillir des projets économiques en cohérence avec les axes de développement économique de la Métropole (activités industrielles, de sous-traitance, d'artisanat, de logistique mais également de pôles tertiaires et d'innovation adossés) ne nécessitant pas le même niveau d'aménités industrielles que celles disponibles sur la ZIP et pouvant s'accommoder de parcelles plus modestes en superficie.

Ce développement doit être construit en lien avec la réflexion engagée sur l'Axe Méditerranée Rhône Saône, concernant les fonciers à dédier aux activités logistico-portuaires et à la réindustrialisation et les infrastructures à renforcer pour le transport des marchandises (routières, fluviales et ferrées).

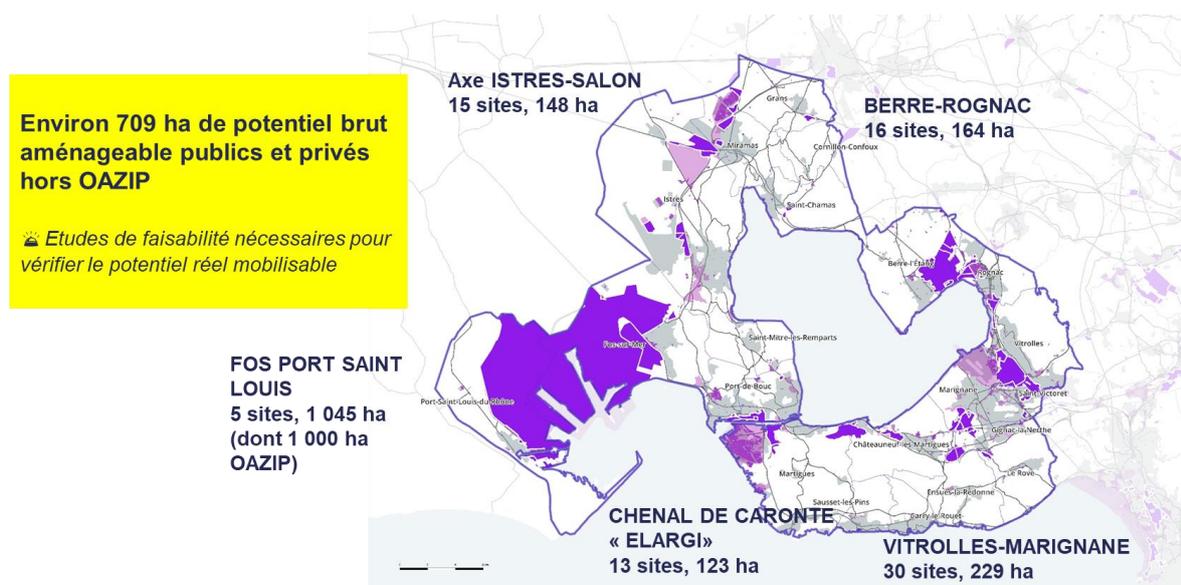


Figure 5- Potentiel foncier économique brut sur le secteur d'étude dans le cadre du Dispositif d'Offre Foncière et Immobilière pour les Entreprises (Source : MAMP 2024)

L'enjeu pour les entreprises existantes relève des questions d'innovation, d'investissements dans l'outil productif et de compétitivité. Il s'agira de capitaliser sur l'écosystème d'innovation métropolitain performant et déjà tourné vers l'industrie du futur. **La mise en place d'un « territoire coopératif »** entre filières historiques et manufacturières (acier, aéronautique, chimie et logistique internationale) et nouvelles filières, (hydrogène, chaîne CO₂, carburants durables, éolien offshore flottant, recyclage des matières, ...) **basé sur des synergies industrielles**, permettra de limiter les risques de fermeture de site, d'anticiper et de mieux maîtriser les mutations des plateformes industrielles. Ainsi, **la pérennité des industries locales et leur contribution à la souveraineté nationale et européenne seront renforcées.**

En termes d'équilibrage des fonctions métropolitaines, la stratégie de développement doit également **favoriser l'accueil des fonctions supports, des sièges d'entreprises, de la R&D** (en complémentarité avec l'ensemble de l'écosystème d'innovation) **et de la formation**. Il s'agit d'installer durablement sur le secteur l'ensemble des chaînes de valeur, incluant les fonctions tertiaires et la R&D, rompant avec la période passée où les seuls emplois « cols bleus » étaient proposés sur le territoire.

Pour accompagner le développement de ce foncier économique et optimiser les retombées pour les populations locales (création d'emplois rémunérateurs, amélioration de la qualité et du cadre de vie), l'enjeu est d'aménager au mieux le territoire avec la construction de nouveaux logements, d'infrastructures et de services de mobilité, d'équipements et services publics de proximité adaptés. Il s'agit de **viser un aménagement équilibré et durable basé sur la sobriété foncière et la qualité environnementale et énergétique des installations.**

A horizon 2030, **plus de 10 000 nouveaux emplois directs sont annoncés**, appelant la création de logements et le renforcement des offres de formation.

Le scénario de développement industriel a maxima à horizon 2030 implique un besoin d'environ 5.600 logements, en prenant l'hypothèse d'une main d'œuvre à 70 % exogène. Les résultats montrent que la programmation de logements, au titre du Programme Local de l'Habitat métropolitain, et les zones à urbaniser des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux permettent de répondre aux besoins engendrés par les nouveaux projets industriels jusqu'en 2030, tout en respectant la trajectoire Zéro Artificialisation Nette (ZAN) déployée par la Métropole dans le cadre du SCOT.

Cependant, cette réponse à 2030 aux besoins engendrés par le développement industriel nécessite de mobiliser l'ensemble des fonciers aujourd'hui disponibles.

Ce constat renforce le besoin d'élaborer les trois Plans Locaux d'Urbanisme Intercommunaux (PLUi) de l'espace Fos-Etang de Berre et de les mettre en œuvre dès 2028 pour éviter un blocage des marchés fonciers et immobiliers. L'élaboration des PLUi apparaît ainsi comme un facteur clé de la réussite de l'intégration territoriale des projets industriels, en veillant à la bonne cohérence entre vocation économique, habitat et transport.

Le SCoT arrêté par le Conseil métropolitain du 27 juin 2024 intègre d'ores et déjà la vocation industrielle du territoire et donne une spatialisation indicative et un cadre qualitatif aux secteurs de projet à vocation résidentielle ou économique.

Dans une logique de cohérence urbanisme-transport, les nouvelles offres d'habitat devront se situer préférentiellement dans les zones déjà urbanisées, aux abords des gares ou des lignes performantes de transport en commun (actuelle ou à venir), dans le respect des principes d'aménagement durable inscrits dans le SCOT Métropolitain.

Afin de pourvoir les emplois, l'objectif est d'adapter, d'acquérir et de renforcer les compétences du territoire nécessaires aux projets de décarbonation et de réindustrialisation verte, **en s'appuyant à la fois sur les dispositifs et offres existants et en développant de nouveaux programmes de formation spécialisés déployés en proximité.** Ceux-ci, élaborés en collaboration avec les entreprises locales, prépareront **une main-d'œuvre qualifiée et formée aux nouvelles technologies vertes et aux industries de demain, idéalement pourvue par les habitants du secteur** et plus largement de la métropole Aix-Marseille Provence et ses territoires limitrophes au Nord et à l'Ouest du département. Cet objectif nécessaire à la transformation de la zone se veut résolument inclusif et devra s'adresser aux personnes éloignées de l'emploi.

L'attractivité de la zone passe également **par un équilibre entre les grands donneurs d'ordre et l'écosystème de TPE/PME. Une vision claire et exhaustive** sur les besoins des industriels en termes de compétences sur le long terme est essentielle pour garantir la compétitivité de la région au niveau national et européen. Il convient également par ailleurs d'assurer le maintien et l'adaptation de ce riche tissu de TPE et PME du territoire qui, au-delà de la nécessité d'avoir une vision sur ses plans de charges, doit anticiper et s'adapter aux besoins futurs de ses clients. Disposant de compétences, de technologies clés, de services spécifiques et sources d'innovation, ces entreprises jouent souvent un rôle significatif dans l'installation, la maintenance et la réhabilitation et la sécurité des installations industrielles.

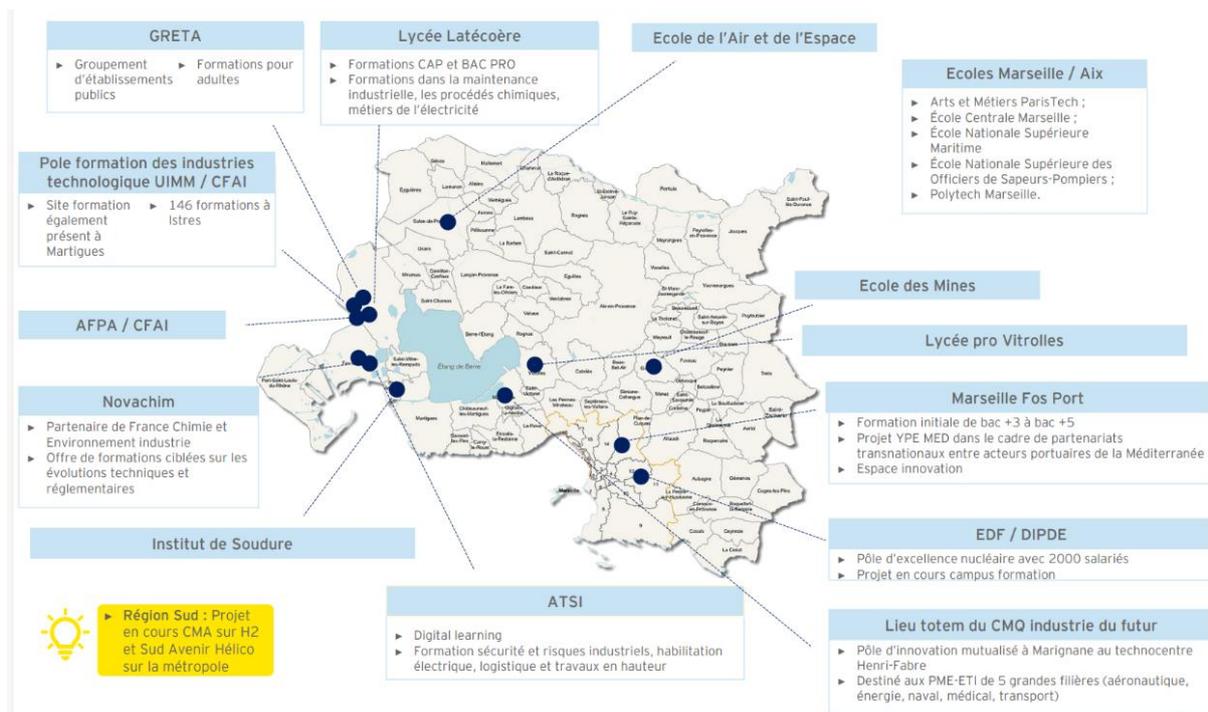


Figure 6- Panorama de l'écosystème de la recherche et de la formation - (Source : EY et MAMP, 2024)

Conditions de réussite/actions à mettre en œuvre : Assurer une attractivité économique et résidentielle

- **Compléter la connaissance** des fonciers à vocation économique mobilisables pour l'industrie dans et hors ZIP et **mettre en place les outils permettant leur aménagement** et la **mobilisation des friches** et **requalification de fonciers** économiques existants, dans une démarche de sobriété foncière visant à optimiser l'utilisation des terrains et encourager une densification foncière.
- Capitaliser sur les atouts du territoire pour **capter des nouveaux projets dans des secteurs à forte valeur ajoutée en optimisant les synergies industrielles** pouvant bénéficier à l'écosystème tout en apportant de la résilience.
- **Renforcer le rôle de facilitateur auprès des industriels dans leur développement (endogène) et l'accueil des nouveaux projets (exogène)** avec en amont et en aval la mobilisation coordonnée des services de l'État, de la Région, de la Métropole, du Port et des agences régionale - Rising Sud - et métropolitaine – Provence Promotion, pour :
 - l'accompagnement des industriels dans leur accès aux dispositifs notamment de financement, en amont et en aval des projets, dans le cadre de la Task-Force projets à enjeux de la Région ou de Territoire d'Industrie Aix-Marseille-Provence ;
 - une offre de services globale par les développeurs économiques métropolitains pour les démarches d'implantation et d'insertion dans le tissu local ;
 - la détection de nouveaux projets et d'investisseurs ciblés, en lien avec Business France.
- **Sensibiliser les porteurs de projets industriels dès l'amont du process d'implantation** sur une mise en œuvre anticipée, dynamique et pro-active de la séquence de « Eviter-Réduire » afin d'optimiser leur emprise foncière.
- **Garantir la bonne mise en œuvre des opérations d'aménagement** inscrites dans le Programme Local de l'Habitat Métropolitain et **des procédures d'aménagement** nécessaires à la réalisation des projets urbains prévus dans les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) communaux.

- **Approuver en 2028 les 3 PLUi de l'Ouest métropolitain « Pays de Martigues », Istres Ouest Provence » et « Pays Salonais »** afin d'éviter un blocage des marchés foncier et immobiliers.
- **Structurer les coopérations nécessaires à la réalisation des grands projets urbains de requalification d'intérêt métropolitain à dominante résidentielle** (gouvernance, financements stratégie foncière, habitat, promoteurs...), notamment dans la prise en compte des risques naturels ou technologiques.
- **Faire bénéficier des crédits ad hoc** alloués par l'État, la Région et les organismes dédiés pour favoriser **les opérations de renouvellement urbain**.
- **Prendre en compte les enjeux spécifiques de l'habitat pour la phase chantier** des projets industriels.
- En lien avec **la réalisation du contournement Martigues-Port de Bouc et de la liaison Fos-A54/contournement de Fos-sur-Mer, anticiper la transformation des RN 568 et 569 en boulevard urbain** dans les traversées de Martigues, Port-de-Bouc et Fos-sur-Mer pour permettre la réalisation de nouvelles opérations de logements ou de requalification et amorcer dès à présent les études d'urbanisme opérationnel en ce sens.
- **Mettre en place une gouvernance dédiée Communes-Métropole-État** pour le respect des délais des procédures urbanisme et aménagement.
- **Renforcer l'offre de soins libérale et hospitalière** sur le secteur.
- **Adapter les équipements collectifs** à la croissance démographique, en optimisant ou en renforçant l'existant, notamment en lien avec les communes.
- **En complément des actions déjà engagées déployer un dispositif emploi-compétences (GPECT)** sur 5 ans permettant de **recueillir et de quantifier les besoins industriels** et le confronter aux compétences disponibles et à venir sur le territoire (salariés, demandeurs d'emploi, étudiants sortants...) et élaborer un plan de communication marketing.
- **En s'appuyant sur l'existant, renforcer l'offre de formation** dont les CFA et écoles d'ingénieurs, en proximité et synergie avec les sites industriels en visant le rapprochement avec les habitants du territoire et en assurant leur accessibilité (liens TC performants, temps de trajet « raisonnable »).
- **Construire un récit industriel partagé** pour une résilience et une transformation pérenne du territoire, incluant notamment les travaux conduits par le Laboratoire territorial industrie Fos-Berre.
- **Déployer une stratégie de marketing territorial avec une campagne dédiée** afin d'attirer les investisseurs, les projets et les compétences vers l'industrie, en lien avec risingSUD, l'Agence One Provence et les industriels réunis dans la Fabrique des possibles.
- **Développer une Cité de l'industrie et du Port à Fos-sur-Mer**, accueillant les fonctions tertiaires recherche et développement et le futur Port Center, ainsi que le Lab territorial à terme.

B - Renforcer les infrastructures et réseaux d'utilités

Constats et principales orientations

Les grands projets industriels ou militaires (autour de la Base Aérienne 125) en cours de développement sur le territoire entraîneront une augmentation significative des flux de personnes et de marchandises, générant de nouveaux besoins en mobilité. Cette croissance va non seulement augmenter le nombre de déplacements domicile-travail, mais aussi modifier la répartition des flux de salariés et des horaires de trafic, avec des pics hors des heures de pointe habituelles en raison des emplois postés prédominants dans l'industrie.

Le transport de matières dangereuses, notamment à proximité des installations industrielles, des habitations et des établissements publics scolaires dans les zones denses traversées porte des

enjeux cruciaux de sécurité des usagers et de santé publique, d'autant plus aggravés lorsque la congestion est forte. Malgré la rigueur des procédures qui s'y appliquent, et les moyens qui sont consacrés aux contrôles exercés sur ces transports, l'hypothèse d'un scénario catastrophe, comme ont pu le connaître d'autres pays, existe.

Les interventions des acteurs publics en matière de mobilité ont vocation à s'articuler autour des 4 axes d'intervention :

- L'amélioration et l'optimisation de la desserte routière,
- La mobilisation et l'accompagnement des entreprises et des industriels sur la mobilité,
- Le développement et la massification du report modal pour les voyageurs,
- Le soutien au report modal du fret routier.

Pour chacun de ces axes un programme d'actions prioritaires à court terme (entre 2024 et 2027), à moyen terme (entre 2027 et 2030) et à long terme (au-delà de 2030) sera soumis à l'aval des décideurs de chaque entité pour aboutir à terme à un engagement financier et opérationnel de chaque partie. L'ensemble des préconisations listées concourt à l'amélioration de la qualité de vie des habitants.

Concernant les enjeux énergétiques et les utilités induites, la zone de Fos-Etang de Berre se transformant progressivement en un hub d'innovation pour l'industrie, les énergies et les technologies bas carbone, les acteurs du territoire portent des projets novateurs qui nécessitent de renforcer les infrastructures dédiées.

L'ambition est de développer la production d'énergies bas carbone (éolien flottant, photovoltaïque notamment) pour renforcer le mix énergétique et la production et l'utilisation des molécules nécessaires à la décarbonation de l'industrie (hydrogène bas carbone, ammoniac, CO2 liquéfié/capturé). A ce titre, le savoir-faire des industriels de la ZIP sur la production et la transformation de carburant et de produits pétro-sourcés est un avantage concurrentiel important au regard des transformations en cours parmi les zones industrialo-portuaires mondiales. La proximité de certaines infrastructures maritimes et aériennes est également un facteur d'attractivité pour le développement de la production de carburant durable pour l'aviation (e-SAF) et le maritime.

En accompagnement du développement de la production de ces molécules, le développement des infrastructures électriques ainsi que celles mutualisées H2 et CO2 est un prérequis nécessaire pour atteindre les objectifs de décarbonation à court-terme, mais également permettre une décarbonation profonde à long-terme de l'industrie existante sur le territoire (aciérie, pétrochimie notamment). Le Programme SYRIUS-ZIBaC permet d'appréhender des projets et sujets structurants pour le territoire que sont les hubs CO2 et H2 comprenant des :

- infrastructures à créer (production, transport, stockage de l'H2, du CO2, etc.) ;
- équipements à mutualiser (captage de CO2, traitement de gaz résiduels, etc.) ;
- approches conjointes à réaliser (sur l'utilisation et la valorisation du CO2, etc.).

Des investissements massifs sont prévus pour développer des liaisons par hydrogénéoduc vers les capacités de stockage de Manosque et des terminaux d'exportation de CO2, catalysant ainsi la transition énergétique de la zone.

La sécurisation de la demande en puissance électrique est un impératif. Aujourd'hui la demande électrique est estimée à 5 800 MW à horizon 2030 pour une disponibilité en base de 3 700 MW à horizon 2030, et ce même avec des renforcements de réseau. Cet écart important entre offre et demande conduira à une mise en flexibilité d'office de la fourniture électrique pour les nouveaux projets nécessitant des puissances de raccordement importantes, avec un raccordement possible post 2030 uniquement. La possibilité donnée au Préfet de région de prioriser pour la fourniture électrique les projets de décarbonation, d'hydrogène ainsi que les projets reconnus PIINM permettra de sécuriser les projets importants pour le territoire. Toutefois, pour tenir la trajectoire de décarbonation de la zone et permettre la réindustrialisation, **il sera nécessaire de réaliser des investissements dans les infrastructures critiques, comme la modernisation des réseaux électriques et énergétiques (ex : nouvelle ligne très haute tension,**

aménagement du réseau de distribution d'électricité, hub CO2, hub H2). Il sera attendu des industriels de participer au financement de certaines de ces infrastructures mutualisées.

Conditions de réussite/actions à mettre en œuvre : Renforcer les infrastructures, réseaux d'utilités et de services pour soutenir les technologies vertes et offrir un hub multimodal

- **Infrastructures de transport routier** : engagement de l'État, de la Région, du CD13 et de la Métropole Aix Marseille Provence, pour la réalisation des infrastructures de contournement de Martigues-Port de Bouc, de la liaison Fos-A54, du contournement de Fos et des aménagements capacitaires de la RD 268, notamment dans le cadre de l'avenant mobilité du CPER 2024/2027 et des suivants mais aussi en allant rechercher d'autres sources de financement s'appuyant notamment sur les externalités positives ou négatives générées par ces infrastructures, suivant une logique de partenariats public-privé. **S'agissant des mesures transitoires et de court terme** :
 - pour les RN 568 et 569 : régulation horaire du trafic sur certains tronçons, aménagement capacitair des points d'échange et mises en dénivelé, aménagement de la desserte Clesud depuis la RN 569 ;
 - aménagements de certains points d'échanges de la RD 268 en vue d'améliorer la capacité d'écoulement de l'infrastructure ;
 - incitation à des horaires décalés d'embauche par zone ou grandes unités.
- **Mobilité des personnes** : répondre aux fortes attentes exprimées en termes de décongestion routière en :
 - **aménageant en avance de phase** des points d'échanges congestionnés pour réduire les effets du décalage temporel de réalisation entre les projets industriels et les infrastructures routières ;
 - **poursuivant et amplifiant les démarches de concertation des employeurs** pour faire évoluer les pratiques existantes au profit du report modal et diminuer la part d'autosolisme sur le territoire ;
 - **organisant la mobilité interne notamment au sein de la ZIP**, en articulation avec les offres de services publics.
- **Développer et massifier le report modal pour les voyageurs** :
 - développement tant des services routiers du Réseau Express Métropolitain que des services ferroviaires régionaux et de toutes les intermodalités pertinentes dans le cadre des Services Express Régionaux Métropolitains d'Aix-Marseille ;
 - création de liaison par câble gare Vitrolles-aéroport Marseille-Provence via Airbus Helicopters et amélioration des accès au site industriel ;
 - mise en place de stations intermodales au droit des 5 zones de la ZIP, créations de services de transport adapté au territoire, de navettes autonomes (avec réflexion sur la réduction du stationnement au sein des entreprises) et de nouveaux PEM (pôles d'échanges multimodaux),
 - mise en œuvre d'itinéraires cyclables sécurisés (lignes 1,2,3 du PDM notamment) et de stationnements vélo sécurisés ;
 - développement de services de vélo électrique en libre-service et en location longue durée ;
 - développement du covoiturage au sein des collectifs de travail publics et privés.
- **Report modal pour les marchandises** : favoriser le développement de la logistique ferroviaire et fluvio-maritime, effectuer des investissements nécessaires pour adapter les capacités du réseau ferroviaire et fluvial dont le développement de nouveaux terminaux de transport combiné et l'extension du site Distriport (foncier et voie nouvelle). Conforter la viabilité économique des services du fret ferroviaire et fluvio-maritime avec les parties prenantes dont les chargeurs. Suivi des flux par mode de trafic, sachant que cela existe déjà pour les conteneurs.

- **Répondre aux besoins en électricité** en renforçant le réseau (ligne très haute tension) et la production énergétique locale, afin de garantir une alimentation sécurisée techniquement et économiquement pour la décarbonation et le développement industriel. Engager une réflexion sur les renforcements du réseau post-2030 et définir un schéma de mix énergétique à horizon 2040, incluant les formes de production de proximité.
- **Impulser les études de faisabilité de réseaux d'utilités mutualisées** (hub CO2, hub H2) afin d'ancrer le positionnement du territoire comme hub d'énergies bas carbone et permettre la décarbonation profonde de l'industrie. Intégrer dans les priorités d'une nouvelle gouvernance l'organisation de leur financement et de leur maîtrise d'ouvrage sous un calendrier défini. Pour une mise en œuvre de ces infrastructures à 2030, **les décisions d'investissements devront être prises entre 2026 et 2028 par les industriels concernés.**

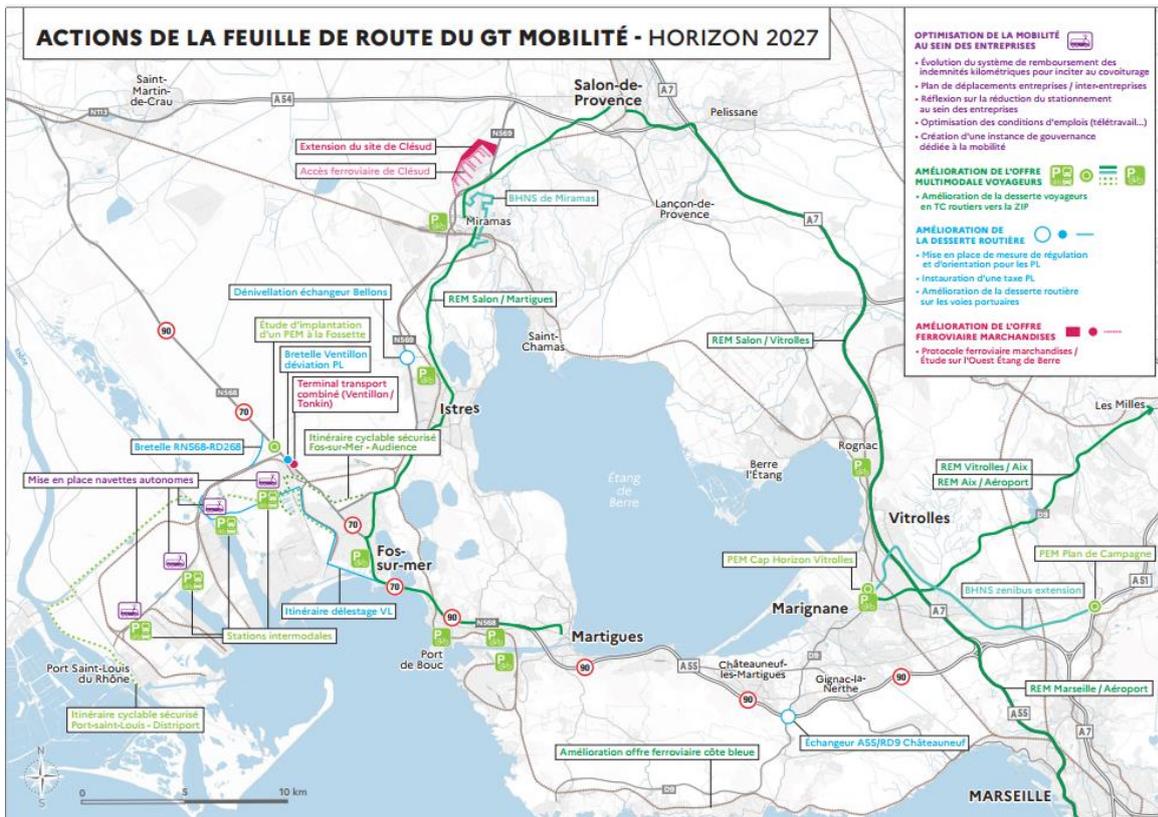


Figure 5- Actions pour la Mobilité à l'horizon 2027- (Source : GT4, 2024)

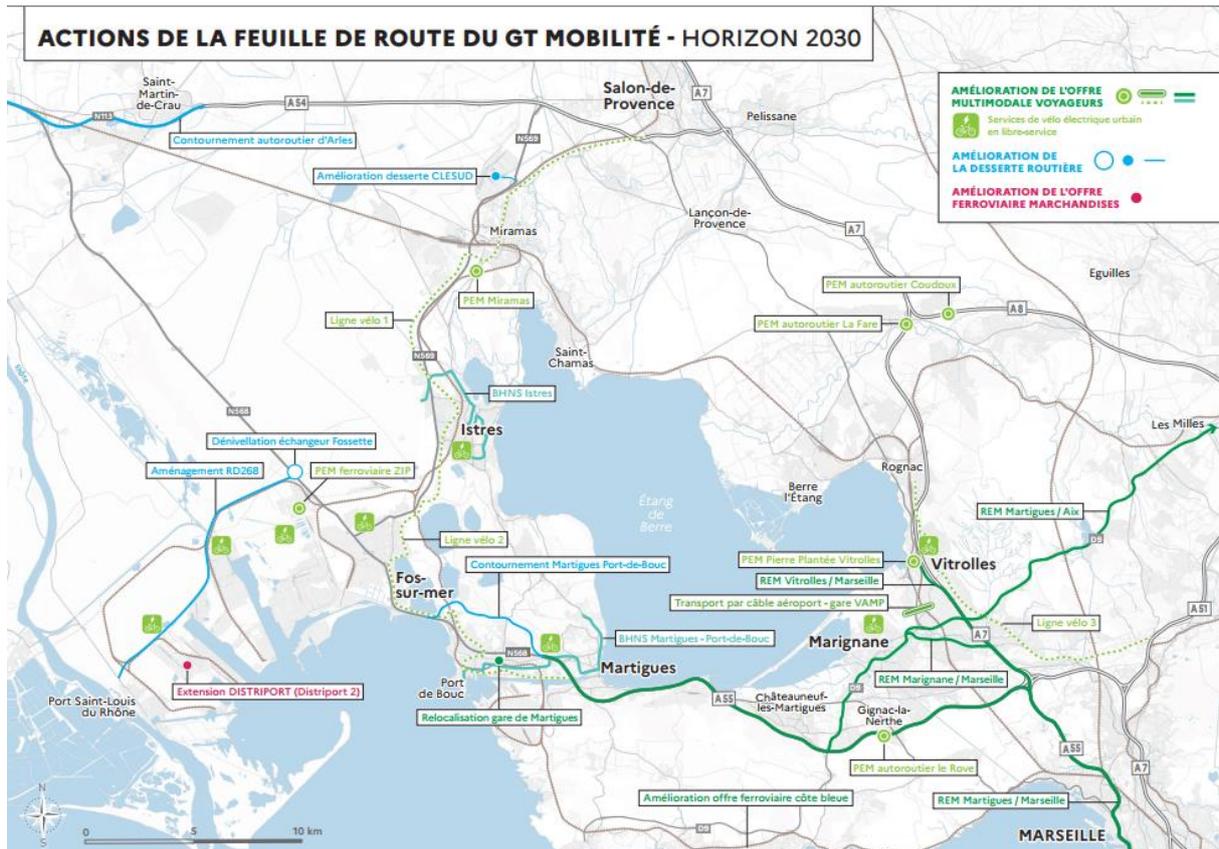


Figure 6- Actions pour la Mobilité à l'horizon 2030- (Source : GT4, 2024)

C - Planifier un développement respectueux de l'environnement et de la qualité de vie des habitants

Constats et principales orientations

Le secteur de Fos-Etang de Berre se caractérise par une richesse écologique remarquable avec une concentration d'espaces exceptionnels unique (Camargue, Crau, étangs, Massif de la Nerthe, milieu littoral et marin). L'intégration de nouveaux projets industriels doit permettre le développement économique de la zone tout en **respectant les habitants de la région et leur environnement**. La transition vers une économie durable impose des initiatives majeures pour réduire les émissions industrielles, optimiser la gestion des ressources (sobriété) et restaurer les écosystèmes naturels. **La réhabilitation de certains sites industriels abandonnés, la protection des zones humides et des milieux à haute valeur environnementale tels que la Crau sèche, la gestion de la ressource en eau, la réduction des nuisances et des risques générés directement ou indirectement par les activités économiques** sont des priorités essentielles de cette stratégie.

Malgré la grande disponibilité des ressources en eau, le territoire, classé comme zone humide, est confronté à la nécessité d'une gestion sobre de cette ressource vitale. Les interconnexions des systèmes d'eau, notamment pour répondre aux nouveaux usages de la Zone Industriale-Portuaire (ZIP) notamment sur sa partie Est, sont importantes pour assurer la durabilité et l'efficacité de l'utilisation de l'eau dans un contexte de demande croissante et de sensibilité environnementale accrue.

L'objectif est de favoriser l'émergence d'une industrie verte au sein de la zone, avec un impact positif sur l'attractivité résidentielle et sans dégrader l'attractivité touristique du territoire ou le potentiel de développement des activités de pêche, pisci-conchyli- agriculture. Cette ambition vise

à créer un espace où le développement industriel et la préservation de l'environnement coexistent harmonieusement, assurant ainsi un développement soutenable pour la région et ses habitants.

Sur l'aspect foncier, au sein des 10 000 hectares de la ZIP de Fos, l'OAZIP a permis de protéger 4 400 hectares, dont 2 600 hectares en couronne verte gérés par le GPMM au travers d'un plan d'action 2017-2022. L'identification des zones à fort enjeu pour la biodiversité et leur évitement est à poursuivre sur le reste du territoire Fos-Etang de Berre en veillant à proposer des solutions proportionnées et atteignables. Pour le déploiement de nouvelles industries ou le développement d'activités existantes, il convient d'intégrer l'ensemble des risques naturels et les risques technologiques (PPRT).

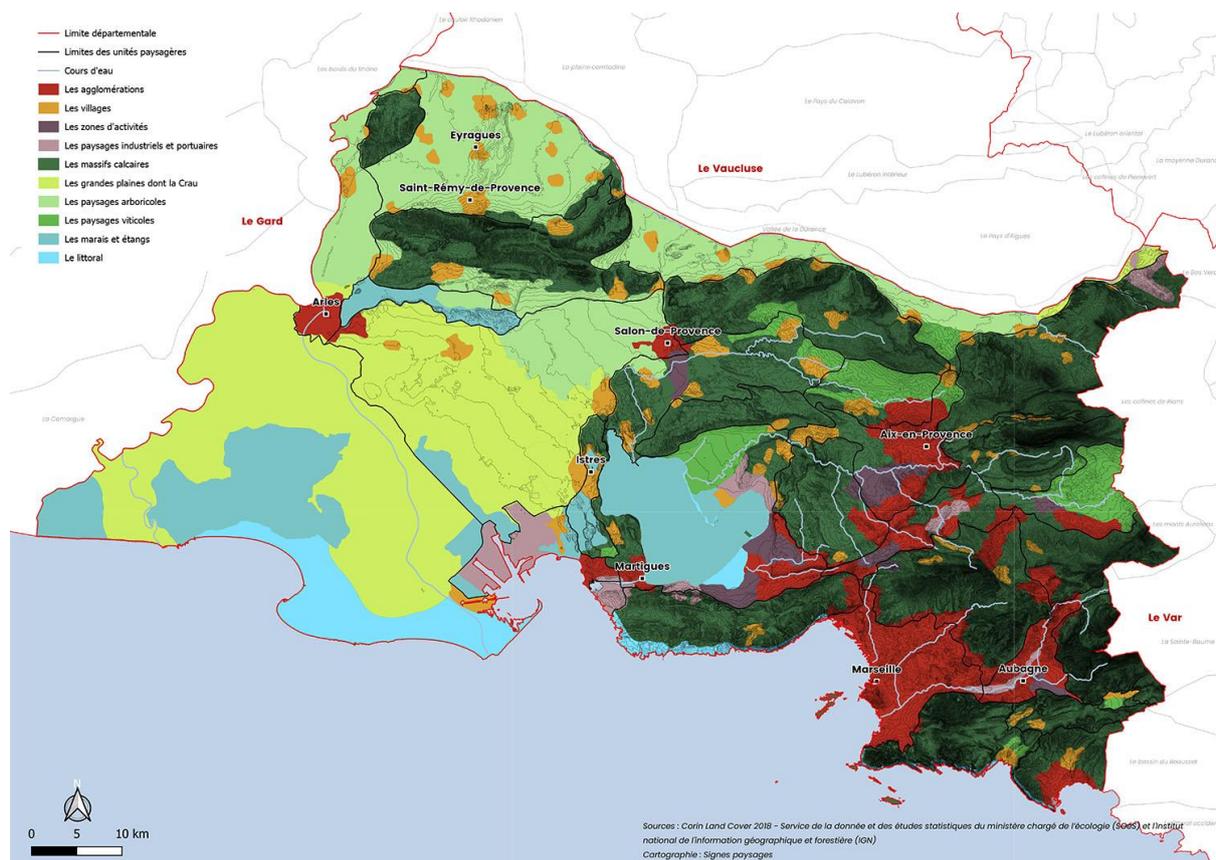


Figure 7- Typologies paysagères - Atlas des paysages - (Source : Département 13, 2024)

En matière de bien-être et de santé des populations, des améliorations significatives de la qualité de l'air ont été constatées depuis 2017 et cet effort doit se poursuivre avec l'arrivée de nouveaux projets. Entre 2007 et 2021, les émissions d'oxydes d'azote ont diminué de 31 %, soit une réduction de 10 400 tonnes. La majorité des sites industriels sont certifiés ISO 50001, témoignant de leur engagement en matière de gestion énergétique.

À noter que dans le cadre des travaux du Programme SYRIUS-ZIBaC, **tous les scénarios produits conduisent à une réduction significative des émissions de GES d'ici 2050** (plus de 80 % de réduction par rapport à 2019).

Les principaux leviers de la décarbonation comprennent l'efficacité énergétique, l'électrification des procédés industriels, la substitution d'intrants et notamment l'utilisation d'hydrogène ainsi que la revalorisation et le stockage (CCUS) du CO₂ dès 2030. Il apparaît nécessaire d'activer l'ensemble de ces leviers pour tendre vers la neutralité carbone en 2050. **La mise en œuvre de ces trajectoires de décarbonation** pourrait nécessiter des investissements significatifs mais également **se traduire par une réduction notable des émissions polluantes sur le territoire**. Bien que cette décarbonation entraîne une hausse des besoins en foncier et en eau, ces transformations devraient contribuer à une amélioration notable de la qualité de l'air.

Les trafics et la congestion routières sont responsables d'une part importante de la pollution atmosphérique et des émissions de CO2 et de particules fines, ainsi que des niveaux importants de nuisances sonores pour les riverains des infrastructures. Ces nuisances ont un impact direct sur l'espérance de vie des habitants et travailleurs qui y sont exposés. L'extension des zones logistiques au sein du port (Distriport2, Fos3XL, ZSP2) va entraîner des flux supplémentaires. En matière de report modal pour la logistique des marchandises, le développement des terminaux de transport combiné rail/route, tels que le site du Tonkin, celui de Ventillon et de Clésud, représente une opportunité de massification des flux de marchandises et de réduction du transport routier sur de longues distances. La décarbonation des matériels roulants dans les transports (bus, poids-lourds, motrice transport ferroviaire) permettra d'améliorer aussi à terme la qualité de l'air sur ce territoire.

Conditions de réussite/actions à mettre en œuvre : Planifier un développement respectueux de l'environnement et de la qualité de vie des habitants

- **Sécuriser la ressource en eau.** Augmenter les prélèvements sans impacter les milieux naturels. **Travailler sur la sobriété avec tous les industriels de manière systématique**, en généralisant les plans de sobriété hydrique et la réduction des prélèvements avec la mobilisation des meilleures techniques disponibles. Évaluer de manière accélérée la mobilisation en appui à la capacité des réseaux existants, notamment portuaire, de la dérivation projetée de Saint-Chamas (Provence bleue) et expertiser une participation complémentaire industrielle via une sur-redevance eau spécifique à ce projet.
- **Organiser une expertise d'appui pour les porteurs de projets industriels** visant à promouvoir la mise en œuvre de l'ensemble de la séquence éviter-réduire-compenser (ERC) afin de minimiser les impacts en commençant par « éviter » d'impacter les milieux naturels à plus forte valeur écologique.
- **Identifier et éviter les zones à plus forts enjeux et déployer la démarche de Sites Naturels de Compensation de Restauration et de Renaturation (SNCRR)** pour faciliter les démarches de compensation avec des gains écologiques pérennes, dans et hors la ZIP.
- Étudier avec les administrations centrales de l'État la **possibilité d'établir une définition claire de la proportionnalité des compensations** dans les zones industrielles d'intérêt national
- **Renforcer l'information auprès des habitants sur les pollutions et la qualité de l'air** en invitant les dispositifs existants à des actions coordonnées
- **Apporter une information sur les enjeux sanitaires** liés à la pollution des milieux (air, eau et sol...) sur le périmètre, apporter une connaissance sur la situation actuelle d'exposition et également montrer l'évolution de la situation.
- **Étudier la possibilité d'expérimenter l'outil d'évaluation d'impact santé (EIS)** sur la zone afin de développer une aide à la décision permettant de maximiser les impacts positifs des projets industriels et d'en minimiser les impacts négatifs.
- **Encourager les porteurs de projet à l'Écologie Industrielle et Territoriale** par la mise en place de réglementations incitatives pour promouvoir l'économie circulaire entre les industriels.
- **Maintenir un encadrement exigeant des activités industrielles** pour maîtriser les risques émergents occasionnés par les installations industrielles dans un contexte de changement climatique.

D - Mettre en place une gouvernance portant les dimensions stratégiques et opérationnelles

Constats et principales orientations

La gouvernance devra inclure l'ensemble des acteurs concernés, publics et privés, portant ensemble le développement du territoire selon la vision partagée dans la feuille de route.

La mobilisation de financements publics et privés exceptionnels est un impératif pour répondre aux enjeux et défis concentrés sur ce territoire au service d'un développement industriel concourant à la souveraineté industrielle nationale et européenne et à la transition vers une économie décarbonée au cœur du hub Euro-Med-Afrique.

La gouvernance devra être opérationnelle et agile pour mettre en œuvre dans les meilleurs délais les actions et conditions de réussite identifiées, en demeurant attentive et à l'écoute des aspirations des habitants et des parties-prenantes du territoire. Elle doit pouvoir intervenir sur la ZIP et hors la ZIP.

Conditions de réussite/actions à mettre en œuvre : Mettre en place une gouvernance portant les dimensions stratégiques et opérationnelles

- **Structurer la gouvernance** par la mise en place d'un ou des outils permettant de rassembler les financements, d'assurer leur cohérence, leur affectation la plus efficace et de coordonner, selon une programmation pertinente, les maîtrises d'ouvrage, ainsi que l'ensemble des missions de maîtrise d'œuvre et d'ingénierie d'accueil des projets. Le choix des outils comme l'organisation feront l'objet d'échanges entre les acteurs concernés, prenant en compte d'une part, les préconisations du rapport inter-inspections et d'autre part, la maîtrise des enjeux fonciers comme le partage de la valeur créée sur la ZIP pour répondre aux besoins en équipements et services publics.
- Dès l'adoption de la feuille de route, sera installée **une équipe de préfiguration** de la nouvelle gouvernance et sera amorcée **une action de mobilisation des acteurs nationaux et européens** pour obtenir les moyens nécessaires à sa réalisation.
- **Impliquer les acteurs nationaux et locaux** à la transition de Fos-Étang de Berre notamment à la faveur du débat global territorial décidé par le Préfet sous l'égide de la CNDP prévu au premier semestre 2025 et pérenniser la démarche collective en synergie avec les territoires limitrophes.
- **Organiser la fluidité et la cohérence** des échanges inter-administrations **et garantir la simplification des procédures** dans l'instruction des projets notamment en ouvrant le chantier de l'expérimentation
- **Mobiliser les politiques et fonds européens** pour entreprendre les investissements et actions nécessaires sur la transition industrielle à court terme :
 - Utiliser la démarche de la feuille de route pour positionner le territoire Fos-Étang de Berre comme un laboratoire et un modèle au niveau européen ;
 - Solliciter, de façon stratégique, l'ensemble des guichets de financements européens de la programmation 2021-2027 (ex : Fonds pour une transition Juste, Fonds pour l'innovation, Horizon Europe) et de la future la programmation post-2027 (ex : Fonds pour la compétitivité) ainsi que le soutien de la Banque européenne d'investissement ;
 - Guider, à travers son exemple, la préparation des nouvelles initiatives de l'Union européenne en matière de politique industrielle pour relancer la productivité, renforcer la compétitivité, assurer l'autonomie stratégique et accélérer la décarbonation en Europe.
- **Rechercher des solutions innovantes pour le financement** des investissements mobilisant le privé lorsque c'est possible.
- Afin d'appliquer cette vision prospective, **des critères de priorisation des projets industriels** ont été identifiés, au regard desquels les partenaires de la feuille de route sélectionneront dans le cadre de la nouvelle gouvernance et prioriseront les projets exogènes qui se présentent. Les nouveaux projets industriels devront notamment respecter les principes suivants :
 - création d'emplois en adéquation avec les compétences disponibles sur le territoire ;
 - limitation de l'impact environnemental ;
 - optimisant les retombées locales dans un esprit de réciprocité.

Le travail collectif, partant des travaux du Lab territorial de Fos, a permis d'identifier parmi plus de 20 critères ceux qui apparaissent comme prioritaires pour l'ensemble des acteurs décisionnaires et agences d'attractivités (Rising Sud et Provence Promotion).

Critères	Type de critères	Thématique	Description
Sécurité économique	Éligibilité	Économique	Nature de l'actionariat et sécurité économique du projet et de l'entreprise
Adéquation stratégies	Éligibilité	Stratégie	Comptabilité du projet avec la stratégie partagée par les acteurs et en adéquation avec les stratégies politiques nationales (France 2030), régionales (SRDEII) et locales (GPMM, Métropole, communes)
Ressources et densité foncière	Sélection	Ressource	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Quantité de matière utilisée et niveau de valorisation ▪ Optimisation du foncier au regard de la création d'emploi ▪ Gestion de l'eau (ressource suffisante à date mais pouvant être menacée sur le long terme) ▪ Consommateur énergie
Relations avec les grands donneurs d'ordres et synergies industrielles	Sélection	Économique / Territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niveau de complétude de la chaîne de valeur industrielle ▪ Structuration de filière ▪ Intérêt à mobiliser les utilités
Solidité du business plan et maturité du projet	Sélection	Économique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Solidité financière du porteur ▪ Plan de financement consolidé ▪ Accords de financement acquis ▪ Degré d'exposition aux risques (compétitivité des molécules et fragilité des marchés, notamment liée aux risques géostratégiques) ▪ Réalité du modèle économique ▪ Niveau de TRL ▪ Caractère différenciant de la technologie
Emplois	Sélection	Économique	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Capacité du bassin d'emploi à absorber le projet (compétences mobilisables localement) ▪ Insertion ▪ Niveau de l'emploi local ▪ Création d'emploi nette ▪ Précarité de l'emploi
Impacts environnementaux et site	Sélection	Environnement / Territoire	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nécessité d'analyser le projet sur un site donné ▪ Analyse des risques cumulés ▪ Insertion du site dans son environnement immédiat ▪ Compensation ▪ Mobilité