



Contrat de projet partenarial d'aménagement du Golfe de Fos – Étang de Berre

(2026-2030)



Résumé exécutif

Le Golfe de Fos – Étang de Berre est reconnu comme l'un des principaux pôles industriels, portuaires et logistiques de France et d'Europe. Il joue un rôle clé dans la souveraineté industrielle et énergétique nationale et européenne : il accueille des filières stratégiques capables, dans les années qui viennent, de porter des ruptures technologiques et des innovations (acier, chimie, énergie, logistique, aéronautique), le premier port français pour le fret, et des infrastructures essentielles à la sécurité d'approvisionnement du pays et du continent.

Ce territoire, moteur économique de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, concentre près de **50 000 emplois** et plus de **1 500 établissements industriels et logistiques**. Il représente **25 % des émissions industrielles de CO₂ en France** et **40 % des émissions régionales toutes sources confondues**. Sa transformation vers une industrie décarbonée, innovante et compétitive est un enjeu majeur pour la France et l'Europe, tant pour la préservation de certaines activités déjà en place, la relocalisation de filières stratégiques, que pour la réussite de la transition écologique.

Au-delà de sa puissance économique, le Golfe de Fos – Étang de Berre se distingue par la **richesse de ses paysages et de sa biodiversité** : la Crau, la Camargue, l'étang de Berre et le parc marin de la Côte Bleue forment un patrimoine naturel unique en Méditerranée, qui contribue à l'attractivité et à la qualité de vie de ce territoire.

La **feuille de route signée en février 2025** par l'État, la Région Provence-Alpes Côte d'Azur et la Métropole Aix-Marseille Provence, fixe un cap ambitieux : faire du Golfe de Fos – Étang de Berre le **premier pôle industrialo-portuaire décarboné de la zone Euro-Méditerranée-Afrique**, tout en préservant et valorisant ses atouts environnementaux.

Pour accompagner cette transformation, le territoire s'engage dans une dynamique collective et innovante :

- **15 à 20 milliards d'euros d'investissements privés** sont envisagés sur dix ans, portés par des groupes internationaux et des start-ups industrielles ;
- **30 projets industriels majeurs** sont identifiés, susceptibles de créer **8 000 à 10 000 emplois nouveaux** ;
- les **besoins en électricité** de la zone devraient de ce fait **doubler d'ici 2035-2040**, nécessitant des infrastructures énergétiques et de transport adaptées ;
- la réussite de cette mutation passe aussi par la **construction de nouveaux logements, d'infrastructures, d'équipements publics, par de la formation (centres de formation des apprentis, écoles de production) et par la montée en compétences des salariés**.

Le **présent contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA)**, élaboré par l'État, le Conseil régional Provence-Alpes Côte d'Azur, la Métropole Aix-Marseille Provence, le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône et le Grand Port Maritime de Marseille, donne le **cap pluriannuel des investissements prioritaires et nécessaires pour répondre**

concrètement à l'ambition de la feuille de route, aux enjeux industriels, écologiques et sociaux de ce territoire et réussir le pari de la transformation et du leadership.

Ce contrat **engage les acteurs publics dans un exercice inédit** de programmation, de coordination, de financement et de gouvernance dans la durée.

Le PPA offre ainsi un **cadre partagé, ouvert et évolutif**, pour piloter et adapter la transformation, en cohérence avec ses ambitions industrielles, environnementales et sociales.

Ce **PPA formalise l'action collective pour 2026-2030**. Il vise à accompagner les projets prioritaires à horizon 2030, conditions de réussite pour la transition industrielle, écologique et sociale du Golfe de Fos – Étang de Berre, en affirmant son attractivité, la qualité de vie de ses habitants et la préservation de son environnement exceptionnel, tout en contribuant à la souveraineté industrielle et à la compétitivité de la France et de l'Europe.

Il s'agit d'accompagner le développement et la mutation de ce territoire en combinant excellence industrielle et exigence environnementale.

Préambule : le Golfe de Fos – Étang de Berre a besoin d'une gouvernance forte pour accompagner sa transformation

1. Le Golfe de Fos – Étang de Berre : un bassin doté d'importants atouts et confronté à de nombreux défis pour contribuer à la décarbonation et à la réindustrialisation de la France

Le Golfe de Fos – Étang de Berre est l'**un des plus grands pôles industriels français**. Structuré depuis les Trente Glorieuses, il concentre des activités diversifiées et stratégiques pour l'économie nationale, en particulier dans les secteurs de la chimie et pétrochimie, de la sidérurgie, de la métallurgie, de la logistique, de l'aéronautique, de l'énergie, et emploie environ 50 000 personnes. Ce territoire accueille la base aérienne d'Istres (BA125) et le site d'Airbus Helicopters. Il concourt ainsi à la souveraineté nationale et européenne.

Cet ensemble industriel et logistique **s'appuie sur le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), et en particulier sur ses bassins Ouest**, qui constituent un socle de la vocation économique du Golfe de Fos. Acteur public de l'aménagement et du développement territorial, le GPMM joue un rôle historique **d'aménageur d'espaces économiques** et de **support des activités industrielles et logistiques** qui structurent le bassin. Deuxième port français en tonnage, troisième en Méditerranée et sixième en Europe, il accueille des flux de vracs liquides et solides, en grande partie d'origine fossile, qui alimentent les chaînes de production des filières pétrochimiques, chimiques et métallurgiques installées localement. Il constitue également l'une des principales portes d'entrée de l'Europe du Sud pour le trafic conteneurs, et s'inscrit dans un vaste réseau logistique et industriel structuré tout au long de l'axe Méditerranée Rhône-Saône (MeRS).

Cette force industrielle majeure est une chance, mais elle implique également des transformations **face aux enjeux du changement climatique**. En effet, la zone est la deuxième plus émettrice de CO₂ de France. Ces problématiques sont d'autant plus contraignantes que cette région est également marquée par la présence d'**espaces naturels exceptionnels** (Crau, Camargue, Etang de Berre et parc marin de la Côte Bleue), qui hébergent un patrimoine environnemental unique et participent de son attractivité.

Leur préservation et leur valorisation constituent des enjeux majeurs pour le développement du bassin, en lien avec les objectifs de transition écologique et de qualité de vie. Plusieurs acteurs publics et privés sont historiquement impliqués sur cet enjeu, dont notamment le Parc naturel régional de Camargue, le Conservatoire du littoral, le GPMM, le Parc marin de la Côte Bleue, le Conservatoire d'espace naturel de Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Tour du Valat ou encore la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO). Intégrés aux stratégies d'aménagement, ces espaces naturels participent pleinement à l'attractivité et à la recherche d'un équilibre durable entre performance industrielle et exigence environnementale. Les deux éléments doivent progresser.

Dotée de nombreux atouts, la zone de Fos – Étang de Berre est confrontée à d'importants **défis à relever** pour préserver les activités et emplois existants, jouer un rôle majeur dans la décarbonation et la réindustrialisation de la France.

La transformation du Golfe de Fos - Étang de Berre revêt ainsi une **importance capitale pour l'économie et l'environnement du pays et de l'Europe**. Cette transformation doit permettre aux industries présentes de jouer à la fois un rôle majeur dans la réindustrialisation de la France et un rôle pionnier dans la création d'une nouvelle industrie européenne décarbonée.

Depuis plusieurs années, près de **15 Mds€ d'investissements privés sont envisagés**, portés par des groupes internationaux et des start-ups industrielles. Ils pourraient se traduire par l'émergence, dans les dix prochaines années, d'une trentaine de projets industriels, **créateurs de 8 000 à 10 000 emplois** qui doivent profiter majoritairement aux habitants du territoire.

Ce puissant mouvement de transformation industrielle va également se traduire par l'**arrivée de nouveaux salariés, le besoin d'infrastructures et de réseaux d'utilité supplémentaires, le développement de nouvelles compétences**, et aura des effets d'entraînement sur l'ensemble du tissu économique local.

Dans ce contexte, **une feuille de route a été signée par l'État, la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Métropole Aix-Marseille-Provence en février 2025** (cf. annexe 1). Elle définit une vision partagée à l'horizon 2030 des objectifs de transformation de la zone et des projets à développer pour atteindre les ambitions définies pour le territoire. Elle est structurée autour de 4 axes et de 40 actions, résumant les conditions de réussite du projet d'ensemble.

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 résiliente

- 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

2. Les enseignements du débat public global : une transformation industrielle qui suppose d'importants investissements en matière d'aménagement et la prise en compte des effets des projets sur les populations et l'environnement.

Le cumul de projets industriels, d'infrastructures énergétiques, de transport, et plus largement la transformation qui s'engage sur le territoire comportant de nombreux enjeux pour les industriels, les élus, les habitants ou les associations, **la Commission nationale du débat public (CNDP) a été saisie par les préfets des Bouches-du-Rhône, du Gard et des Alpes-de-Haute-Provence, pour organiser du 2 avril au 13 juillet 2025 un débat public global**, comme le permet la loi industrie verte du 23 octobre 2023.

Pour la première fois en France, ce débat ne s'est pas focalisé sur un projet isolé, mais sur l'ensemble des dynamiques de réindustrialisation et de décarbonation du **Golfe de Fos – Étang de Berre, étendu au pays d'Arles, au Gard et au territoire de Manosque**. Il a porté en priorité sur la vocation industrielle du Golfe de Fos – Étang de Berre, mais aussi sur les projets qui y contribuent et sur les enjeux liés (énergie, environnement, économie, santé, risques, mobilités, emploi, logements, etc.).

Ce débat public a concerné une **quarantaine de projets** : des projets industriels dans les secteurs de l'hydrogène, de l'acier, de la chimie ou de la pétrochimie, de l'aéronautique, de décarbonation de l'industrie existante, etc., et des projets d'infrastructures électriques, de transport et de logistique.

Ouvert à tous, il a permis d'informer et de recueillir la parole du public, et plusieurs enseignements en ont été tirés.

Le débat a montré la pertinence d'une vision stratégique unifiée pour les projets industriels et d'infrastructures, prenant en compte leurs **impacts cumulés et les besoins** qu'ils engendrent en retour. Il a aussi permis de préciser les **conditions à mettre en place** pour permettre la décarbonation de l'industrie existante et l'installation de nouvelles usines décarbonées.

Pour permettre cette décarbonation, les **besoins en électricité** du Golfe de Fos – Étang de Berre vont augmenter au cours des prochaines années. La consommation électrique de la région pourrait doubler et les besoins de puissance électrique de la zone de Fos – Étang de Berre augmenter de 4 à 5 GW à l'horizon 2035-2040. Un renforcement du réseau de transport d'électricité, à l'échelle de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et du Golfe de Fos – Étang de Berre, est indispensable pour acheminer la quantité d'électricité dont les industriels auront besoin, au moment où ils en auront besoin, tout en assurant la résilience du réseau.

La nécessité de **renforcer les réseaux** de gaz naturel, d'hydrogène, de CO₂, d'alimentation en eau industrielle et potable, ainsi que les réseaux de transport routier et ferroviaire pour le transport des marchandises et de personnes sur le Golfe de Fos – Étang de Berre a également fait consensus.

Il est aussi apparu que cette évolution rapide ne peut prendre forme qu'à condition que **du foncier soit mobilisable et sécurisé** pour développer les nouvelles activités industrielles, pour répondre à la montée en puissance des besoins en logement, et pour disposer d'une offre de terrains de compensation environnementale, une fois que toutes les mesures d'évitement et de réduction auront été déployées par les porteurs de projet.

Le caractère critique de la disponibilité du foncier et de l'impact environnemental de sa consommation incite à son utilisation économe dans chaque projet, dès sa conception.

Les participants au débat ont également souligné que si l'**industrie locale** est perçue comme un **héritage vital**, elle a longtemps été **source de « sacrifices »** qui n'apparaissent plus acceptables dans la perspective de la transformation qui s'engage. Celle-ci doit apporter une plus-value aux habitants du territoire. Il faut donc **préserver, voire améliorer, leur cadre de vie** en limitant les impacts sanitaires et environnementaux des activités (qualité de l'air, de l'eau, bruit), en décongestionnant les routes, en offrant des transports collectifs, des logements abordables, en déployant des espaces publics, des équipements structurants et une offre de soins modernisée.

La **disponibilité des compétences et des « forces vives » répondant aux besoins des industriels** constitue un autre enjeu clé. Il est nécessaire de pouvoir exercer, à l'échelle de ce territoire, une véritable gestion prévisionnelle des emplois et des compétences et de disposer de formations initiales, professionnelles et continues, adaptées à la transformation en cours. Il s'agit de pouvoir **régénérer la main d'œuvre des entreprises existantes, d'alimenter les futurs sites**, le tout en participant dans la mesure du possible à **créer des opportunités d'emplois dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)**.

Des actions concrètes devront être conduites en direction des plus jeunes (collèges, lycées) pour les entraîner dans ce mouvement et vers les métiers qui recrutent. L'information des jeunes sur les métiers, la consolidation et le développement de l'offre de qualification, en mettant l'accent sur le **déploiement des centres de formation des apprentis (CFA), des écoles de production et d'un enseignement professionnel renouvelé**, en partenariat étroit avec les industriels, joueront un rôle décisif.

Cette mise en mouvement **ne doit pas oublier les salariés expérimentés, en investissant sur la formation continue**, pour leur permettre de faire évoluer leurs compétences pour trouver des emplois au sein des sites industriels qui vont muter ou de ceux qui vont s'installer.

Dans cet ensemble, **le rôle des industriels est clé** : être ambassadeurs de leurs filières et de leur métier, proposer des stages et des contrats d'apprentissage, organiser une fonction « ressources humaines » prospective et territorialisée.

Un travail devra également être conduit avec les **écoles d'ingénieurs** de la région et les **universités**, afin qu'ils s'approprient les grandes transformations de ce territoire et puissent être des relais de ces opportunités de carrière vis-à-vis de leurs étudiants.

Il faudra également déployer des **services de transport plus adaptés** pour acheminer les salariés vers les zones d'emploi. Cela passe par un renforcement des infrastructures routières (contournement de Martigues – Port-de-Bouc, Liaison Fos-Salon, RD 268, routes portuaires), ferroviaires, et de faire évoluer les services de mobilité.

Enfin, pour que la transition vers une économie durable soit réellement maîtrisée, il conviendra de **protéger les zones humides et les milieux à haute valeur environnementale** tels que la Crau sèche, la Camargue et les espèces animales et végétales qui les caractérisent. Il faudra également continuer à **réhabiliter la qualité de l'Étang de Berre et des étangs présents sur son pourtour**.

Il s'agit donc d'accompagner le développement et la mutation de ce territoire en combinant excellence industrielle et exigence environnementale.

3. Une gouvernance indispensable pour porter le projet de transformation du Golfe de Fos – Étang de Berre

Le débat a confirmé l'**impérieuse nécessité de mettre en place une gouvernance** pour décliner la feuille de route signée par l'État, la Région, la Métropole et le Port en février 2025 et pour traduire concrètement l'ensemble des besoins identifiés dans le cadre du débat.

La réussite de cette gouvernance repose avant tout sur la **mobilisation collective et la coopération de l'ensemble des acteurs concernés**. Si l'État, la région, le département, la métropole, le grand port jouent un rôle déterminant dans la mise en œuvre opérationnelle du projet, les communes et les industriels constituent également des partenaires incontournables. Leur implication est essentielle pour garantir la cohérence des projets avec les besoins des habitants, veiller à leur acceptabilité et accompagner les mutations urbaines, sociales et environnementales qu'ils induisent.

Cette gouvernance s'organise à deux niveaux :

- **la gouvernance du PPA**, composée des acteurs publics signataires de la feuille de route, vise à prioriser, le déploiement des actions et coordonner les maîtrises d'ouvrage des projets indispensables à la modernisation et à l'attractivité du bassin de Fos - Étang de Berre. Elle devra veiller à l'obtention des financements. Incluant le suivi de la mise en œuvre de l'opération d'intérêt national (OIN) comme la mobilisation d'outils opérationnels dédiés, elle a vocation à associer également le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, le Grand Port Maritime de Marseille et les 14 communes ;
- **la gouvernance globale du projet de transformation autour d'un pacte de gouvernance**, s'appuie sur une implication élargie de l'ensemble des parties prenantes de la feuille de route. Elle permet la coordination des acteurs publics et privés engagés dans la mise en œuvre des projets et actions, dans leurs domaines de responsabilité respectifs, garantissant ainsi une dynamique inclusive et cohérente dans la durée.

Les industriels se sont organisés pour porter ce projet de transformation de la zone, autour de la démarche « Provence, fabrique des possibles », qui renforce les organisations professionnelles existantes. Les industriels seront étroitement associés à la gouvernance à travers ces entités fédératrices.

S'agissant des enjeux fonciers, **trois grandes stratégies seront déployées** :

- une première visant à **maîtriser et aménager du foncier industriel**, que ce soit dans la zone industrialo-portuaire et sur les fonciers du GPMM, ou en dehors, afin d'aboutir à des sites véritablement « clés en main » ;
- une deuxième visant à **rendre possible des projets d'aménagement et d'équipements publics nécessaires à l'implantation des projets industriels et à leur acceptabilité** (requalification de quartiers, construction de logements dans une logique de densité et de mixité, déploiement de solutions de mobilité, d'offre de soins, etc.) ;
- une troisième visant à **identifier des terrains permettant d'offrir des solutions de compensations environnementales** aux projets des industriels ou aux projets d'aménagement, à une échelle suffisamment large, dans le cadre de la démarche « éviter, réduire, compenser » (ERC).

En outre, compte tenu de la multiplicité et de la complexité des actions à mener pour accompagner l'aménagement de ce territoire, il est prévu de créer **une opération d'intérêt national**.

En mettant en place une OIN, l'État met en exergue sa volonté de déployer des moyens humains et financiers renforcés, pour intervenir avec le conseil régional, le conseil départemental, la métropole, les communes et le GPMM, en tant qu'aménageur sur un **périmètre stratégique dont le développement est caractérisé par un intérêt national**.

L'OIN sera utilisée, ici, pour faciliter principalement l'implantation de projets d'aménagement urbain et de logement indispensables à l'accueil des nouvelles populations, ainsi que de projets industriels, vecteurs de développement économique et de création d'emplois. En regard de ces projets, l'enjeu d'identifier des terrains de compensation et de mettre en œuvre les opérations de renaturation est prégnant.

L'OIN viendra s'articuler étroitement avec le PPA, afin d'assurer une cohérence d'ensemble. Elle permettra d'accélérer la réalisation de certains projets, de sécuriser leur mise en œuvre et d'apporter une capacité d'intervention renforcée de l'État. L'OIN constitue ainsi un levier supplémentaire de transformation du territoire, en complémentarité avec les engagements et les financements portés par le PPA.

Dans un premier temps, l'État et les collectivités territoriales pourront **s'appuyer sur leurs opérateurs pour sécuriser du foncier à vocation industrielle, de construction de logements ou de compensation environnementale, et intervenir pour l'aménager**. À ce titre, le recours à un Établissement Public Foncier (EPF) pourra être envisagé comme solution alternative, notamment lorsque les outils classiques de maîtrise foncière s'avèrent

insuffisants ou inadaptés. Ce recours s'effectuera dans le respect des procédures prévues par le code de l'urbanisme.

Dans un second temps, et sur la base d'une étude confortant son modèle économique, une société publique locale d'aménagement d'intérêt national (SPLA-IN) sera créée pour intervenir sur les fonciers retenus dans le périmètre de l'OIN, en priorisant les sites industriels et les opérations de logement les plus structurantes identifiées dans le PPA. Cette société pourra être capitalisée à la fois par les opérateurs de l'État, GPMM et EPF, et les collectivités, selon la proposition de loi de simplification du droit de l'urbanisme et du logement (dite PPL Huwart).

S'agissant des fonciers destinés à la compensation environnementale, les besoins estimés notamment pour les équipements et infrastructures publics, ne pouvant être satisfaits par la seule mobilisation des réserves identifiées au sein de la ZIP ou par les fonciers de l'OIN, des solutions devront être proposées en priorisant des terrains les plus proches des activités ou projets compensés, dans le périmètre du PPA, sans exclure des solutions plus éloignées géographiquement.

A. Périmètre, objectifs et parties du contrat de projet partenarial d'aménagement (PPA)

A.1. Périmètre du contrat de PPA

Le contrat de PPA prend forme sur **14 communes du Golfe de Fos – Étang de Berre**, tel que défini par la feuille de route validée par l'ensemble des parties prenantes (Port-Saint-Louis-du-Rhône, Fos-sur-Mer, Saint-Mitre-les-Remparts, Port-de-Bouc, Martigues, Châteauneuf-les-Martigues, Marignane, Vitrolles, Rognac, Berre-l'Etang, Saint-Chamas, Miramas, Grans, Istres). En outre, une démarche d'opération d'intérêt national est actuellement à l'étude par l'État sur certaines parties de ce territoire.

Les modalités de mise en œuvre de l'OIN et d'articulation avec le PPA seront précisées ultérieurement, en fonction des décisions qui seront prises à l'échelle nationale et dans le respect de la logique partenariale qui préside à la transformation du Golfe de Fos – Étang de Berre.

De nombreux sites industriels majeurs sont implantés dans le périmètre du PPA (liste non exhaustive) :

- la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Fos-sur-Mer, avec notamment les installations d'ArcelorMittal, Rhône Énergies, Marcegaglia, LyondellBasell, Kem One, etc. ;
- la zone de Lavéra à Martigues, regroupant Petroineos (raffinerie), Ineos Naphtachimie (vapocraqueur), Kem One, Arkema, ainsi que la centrale à gaz EDF ;
- la plateforme de La Mède à Châteauneuf-les-Martigues, avec la bioraffinerie de TotalEnergies et le projet Masshylia de production d'hydrogène ;
- la zone de Berre-Rognac, où se trouvent le site de LyondellBasell (propylène) et la ZAC Euroflory ;
- le site aéronautique de Vitrolles-Marignane, où se situent Airbus Hélicoptères (troisième site industriel français) et l'aéroport Marseille-Provence ;
- la base aérienne 125 et le pôle aéronautique Jean Sarail à Istres, avec plus de 5 000 emplois et un fort potentiel de développement ;
- le parc logistique Clésud et la gare de triage de Miramas, à la croisée des flux logistiques régionaux et nationaux ;
- les terminaux conteneurs de Fos-sur-Mer, ainsi que la zone logistique de Graveleau à Port-Saint Louis du Rhône (Distriport, ZSP1, etc.).

Ces sites industriels sont reliés aux bassins de consommation et de vie via un réseau d'infrastructures complexe et déjà en voie de saturation.

Ce tissu industriel dense est complété par des activités dans l'énergie : centrales à cycle combiné gaz Combigolfe, CycloFos et EDF Ponteaux à Martigues.

A.2. Objectifs du contrat de PPA

Instauré par la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique (ELAN) et renforcé par la loi 3DS (2022), le PPA permet de fédérer l'ensemble des acteurs (État, établissements publics ou collectivités territoriales ainsi que des opérateurs publics et privés) autour d'une stratégie partagée d'aménagement et de développement.

Il offre ainsi un cadre contractuel pour articuler les interventions dans le temps et dans l'espace, mutualiser les expertises, sécuriser les opérations, et répondre aux défis spécifiques de ce type de territoire industrielo-portuaire complexe.

En suivant ce cadre, le PPA poursuit le double-objectif :

- **d'appuyer la mise en œuvre des aménagements indispensables** à la transformation des activités existantes et à l'accueil de nouvelles activités industrielles ;
- **d'améliorer le cadre et la qualité de vie des habitants et des salariés.**

Il permet de :

- **structurer l'action publique autour d'un programme commun de projets stratégiques prioritaires inscrits dans la feuille de route selon les quatre axes qui la composent**, en lien étroit avec les dynamiques industrielles, portuaires, environnementales et urbaines à l'œuvre sur le territoire ;
- **lever les freins opérationnels identifiés** pour la conduite des différentes actions répertoriées dans le PPA en favorisant la coordination entre les différentes collectivités et maîtrises d'ouvrage ;
- **faciliter l'articulation entre initiatives publiques et privées** à l'échelle de la zone ;
- **définir les projets les plus prioritaires et identifier les financements** à accorder ainsi que leur répartition par typologie d'acteur.

Le PPA est également un **outil évolutif**, conçu pour s'adapter dans le temps à l'évolution des projets, des besoins des acteurs et du contexte territorial. Il fera l'objet de revoyures autant que de besoin par avenant.

Il couvre la **période 2026-2030** et aura **vocation à être prolongé au-delà** de cette première période.

S'agissant du financement, le principe retenu repose, d'une part sur l'identification pour chaque projet des montants déjà mobilisés par les signataires en fonds propres ou dans les contrats et dispositifs existants (CPER, SEGUR, fonds vert, ...) et, d'autre part, sur un reste à financer au titre du PPA pour lequel les signataires s'engagent à faire leurs meilleurs efforts.

Le concours des acteurs privés pourra également être sollicité après la signature du présent contrat.

A.3. Les Parties

Les Parties sont les signataires du PPA :

- L'État, représenté par le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur ;
- Le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, représenté par le président ;
- Le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, représenté par la présidente ;
- La Métropole Aix-Marseille-Provence, représentée par la présidente ;
- Le Grand port maritime de Marseille, représenté par le président du directoire.

B. Le Projet partenarial d'aménagement

B.1. Les modalités de réalisation des projets retenus dans le cadre du contrat de PPA

Le plan d'actions présenté en annexe 2 du contrat rassemble les projets, identifiés lors de la réalisation de la feuille de route et définis comme les plus structurants pour la transformation de cet espace.

Les actions sont classées en deux catégories :

- **les études** : elles portent sur des projets stratégiques qui nécessitent un appui technique et financier pour structurer leurs différents volets (études juridiques, économiques, de gouvernance, etc.). Le PPA constitue un cadre de coordination permettant d'identifier les besoins en ingénierie et les sources de financement mobilisables par les partenaires, en fonction de leurs compétences et de leurs capacités d'intervention. Cette démarche vise à favoriser l'émergence de propositions opérationnelles concrètes, dans une logique de coopération et de complémentation ;
- **les travaux** : projets suffisamment matures pour être engagés à court et moyen termes, mais dont la mise en œuvre requiert des financements complémentaires.

En complément de ces projets soutenus par le PPA, le contrat identifie une troisième catégorie dite « **projets à suivre** ». Ces projets font partie intégrante de la feuille de route territoriale. Portés par différents maîtres d'ouvrage, ils peuvent, dans un premier temps, progresser sans le soutien financier ou la gouvernance du PPA. Toutefois, ils représentent un vivier de projets nécessaires à la transformation du territoire, et constitueront la base des futures revues du PPA (voir paragraphe C.2) pour d'éventuelles intégrations ou requalifications.

Pour chaque action, un pilote est désigné comme responsable de son bon déroulement et de la coordination du ou des maître(s) d'ouvrage s'ils sont différents. Les dispositifs de financement existants sont rappelés et le plan de financement prévisionnel par les partenaires du PPA pour la période 2026-2030 est précisé.

Les actions retenues dans le PPA représentent un coût total à horizon 2030 de **679,5 M€**. Elles émargent déjà à hauteur de 355 M€ dans d'autres dispositifs, essentiellement le CPER 2023-2027. Il reste donc 324 M€ à rassembler. Il est proposé de mobiliser le prochain CPER à hauteur de 93 M€. **Les partenaires du PPA ont déjà identifiés 124 M€. Il reste donc 107 M€ à mobiliser sur 5 ans (2026-2030)** par l'ensemble des partenaires du PPA dans les conditions décrites ci-dessous et en annexe 2.

L'État et les collectivités locales auront vocation, à réaliser leurs meilleurs efforts, sur la période 2026-2030, afin de réunir ces 107 M€.

Les montants seront consolidés à chaque comité de pilotage pour intégrer les **ajustements de périmètre** (et **nouveaux arbitrages**).

Actions au titre du PPA 2026-2030	Dispositifs de financement déjà prévus (dont CPER)	Besoins de financement restants	À financer dans prochain CPER (post 2028)	Crédits déjà rassemblés (autofinancement GPMM, crédits MAMP, ...)	Reste à financer dans le cadre du PPA 2026-2030
679,5 M€	355 M€	324 M€	93 M€	124 M€	107 M€

B.2. Les actions retenues dans le cadre du contrat de PPA

B.2.1. Assurer une attractivité économique et résidentielle

Pour accueillir les implantations industrielles à venir, améliorer durablement la qualité de vie et garantir un développement équilibré, la feuille de route identifie dans son premier axe une série d'actions structurantes à conduire à court et moyen termes.

Il s'agit notamment de rendre le foncier économique pleinement opérationnel, de densifier ou requalifier les zones d'activités existantes, de mettre à jour les documents d'urbanisme pour permettre l'émergence de nouveaux projets, d'anticiper les besoins en logements et en équipements publics liés à l'arrivée de nouveaux salariés, et d'élever les compétences disponibles localement pour répondre aux besoins industriels de demain.

Ces actions sont portées par l'ensemble des acteurs du territoire – État, métropole, conseil régional, conseil départemental, GPMM, communes – et devront, toutes, être menées à bien pour que la transformation du territoire soit effective.

La capacité des industriels et des porteurs de projets à planifier et objectiver leurs recrutements est cruciale pour permettre aux institutions d'anticiper et de calibrer leurs réponses dans les politiques publiques dont elles ont la charge : logements, équipements publics, formation, mobilité des personnes. Il est rappelé que l'objectif est de rapprocher les habitants et en particulier les demandeurs d'emploi avec les besoins en recrutement, en veillant à ne pas déstabiliser le tissu économique existant.

Quatre projets apparaissent comme particulièrement décisifs et urgents. C'est sur eux que le PPA concentre ses moyens et son accompagnement, afin de créer un effet d'entraînement au service de l'ensemble de la feuille de route.

Le premier de ces projets est l'**aménagement de la zone d'aménagement concerté de la Fossette**, emprise stratégique au sein de la ZIP, sur laquelle doit notamment s'implanter la **cité de l'industrie et du port**. Véritable porte d'entrée de la ZIP, elle proposera une offre

de services complète : pôle pour les salariés, espace tertiaire et d'innovation, aire de services pour poids lourds, et la future cité de l'industrie et du port. En lien étroit avec la commune de Fos-sur-Mer, ce projet contribuera à **renforcer l'attractivité du territoire**, à **améliorer le quotidien des travailleurs** et à **valoriser une image renouvelée du bassin industriel**, plus ouverte, innovante et durable.

Aujourd'hui encore en grande partie non aménagée, la zone nécessite un important travail de définition et de planification. Des **études de faisabilité** seront conduites par le GPMM, maître d'ouvrage de l'aménagement, et la Métropole AMP pour définir **les fonctionnalités, le programme immobilier du site et offrir une accessibilité adéquate en transports collectifs**.

Le second projet prioritaire concerne les **aménagements des fonciers économiques hors de la ZIP**, pour lesquels deux études sont visées. Premièrement, le **schéma d'aménagement économique du chenal de Caronte** constitue un levier clé pour renforcer l'attractivité productive du territoire hors ZIP en lien avec les opérations de réaménagement qui seront rendues possibles avec la réalisation du contournement de Martigues - Port-de-Bouc. Située entre Martigues et Port-de-Bouc, cette zone stratégique en façade sur le chenal offre un fort potentiel à la fois de requalification économique, et de restructuration urbaine, dans un secteur marqué par des enjeux fonciers complexes, des problématiques d'accessibilité et une forte imbrication entre tissus urbains et activités industrielles existantes. Cette étude sur le secteur des rives nord du chenal de Caronte s'inscrit dans la continuité d'un schéma directeur réalisé en 2021. Il s'agit ici d'enclencher les études de programmation urbaine et pré-opérationnelles préalablement au montage d'opération et à l'aménagement de ce site.

Dans le cadre de la réalisation du Schéma directeur, plusieurs enjeux ont été identifiés, portant notamment sur :

- l'amélioration de l'accessibilité du secteur ;
- l'intégration des enjeux environnementaux ;
- la production du foncier et de l'immobilier économique ;
- la cohabitation des différentes fonctions ;
- l'élaboration de la programmation urbaine et architecturale ;
- l'identification des priorités opérationnelles et le phasage ;
- la caractérisation de manière précise des contraintes techniques et des coûts pour la mise en œuvre du projet d'aménagement.

Ce projet est porté par la Métropole AMP, qui assurera la coordination du diagnostic territorial, des études d'accessibilité, de portage foncier et de faisabilité économique.

Sur l'ensemble du périmètre du PPA, la Métropole AMP et l'État entreprendront également une étude visant à identifier **les fonciers industriels privés à enjeux**, afin d'identifier les terrains pouvant faire l'objet de politiques publiques ciblées : acquisitions, préemptions, reconversions ou réaffectations à de nouveaux usages, notamment résidentiels ou économiques. Cette démarche vise à construire une **vision prospective du foncier industriel** et à outiller les acteurs publics pour piloter, à long terme, la mutation des espaces économiques.

Le troisième projet concerne **l'accueil de nouvelles populations**. Porté par la Métropole AMP, il s'articule en deux volets complémentaires. Le premier concerne la mise en place de solutions d'hébergement temporaire pour les ouvriers, afin de répondre aux pics de main-d'œuvre attendus lors des phases de construction des projets industriels majeurs, et cela en lien avec les industriels. Ce volet est crucial pour éviter une tension excessive sur le parc résidentiel existant et garantir des conditions d'accueil dignes et fonctionnelles. Le second volet vise à préfigurer des projets de logements structurants, en lien avec les grandes zones de développement du territoire. Avec une hypothèse de 10 000 emplois directs sur la ZIP, environ 5600 logements seront nécessaires pour accueillir les nouveaux salariés.

Trois secteurs ont été identifiés comme prioritaires :

- **le secteur Nord canal à Port-Saint-Louis-du-Rhône**, où pourraient être implantés des logements, à proximité directe de la ZIP, dans la continuité du centre-ville. Il s'agit de reconvertir un secteur marqué par la présence de friches issues d'anciennes activités économiques et de répondre aux enjeux d'articulation logement-mobilité-emplois. Les principaux objectifs des études urbaines et pré-opérationnelles sont les suivants : identifier une programmation architecturale et urbaine en adéquation avec les enjeux posés par la dynamique industrielle actuelle, caractériser de manière précise les contraintes techniques pour la mise en œuvre du projet d'aménagement, définir et phaser les interventions prioritaires et les procédures ;
- **le projet urbain Martigues – Port-de-Bouc** permet d'engager les premières phases d'un projet qui pourrait répondre à une part significative des enjeux posés par les implantations industrielles. Ce projet est conditionné par la livraison de l'ouvrage de contournement Martigues–Port-de-Bouc. Les principaux objectifs de l'étude urbaine puis des études pré opérationnelles portent sur la réactualisation des orientations d'aménagement, l'élaboration de la programmation urbaine et architecturale, la caractérisation de la future hiérarchie viaire autour de cet axe, l'identification des priorités opérationnelles et le phasage des interventions dans un souci de cohérence entre urbanisme et transport. Par son envergure, ce projet est essentiel pour le territoire, tant du point de vue de l'amélioration du cadre de vie rendue possible par le contournement, que pour la production de logements et la cohérence entre urbanisme et transport ;
- **Le projet de Rassuen**, porté par la Ville d'Istres, vise à requalifier une ancienne friche industrielle de 140 hectares. Il prévoit la création d'un quartier à haute valeur environnementale comprenant de nombreux logements, des commerces et des équipements publics. Le projet implique également la dépollution du site. Il permettra de répondre de manière significative aux besoins et aux enjeux de logement liés aux nouvelles implantations industrielles. L'objectif pour la gouvernance du PPA est d'accompagner la mise en œuvre opérationnelle du projet.

Ces sites présentent des enjeux environnementaux, des configurations d'accès complexes et des fonciers à mobiliser, mais ils constituent de véritables leviers de mutation territoriale. Ils devraient permettre de couvrir le besoin de l'ordre de 5600 logements.

Ces travaux, conduits en parallèle de l'élaboration des plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUI) actuellement en cours, visent à définir les conditions de faisabilité des opérations de logements, à préciser les programmations envisageables, à assurer une insertion urbaine cohérente et à garantir l'articulation de ces projets avec les autres politiques publiques, notamment en matière de mobilité, d'environnement et d'habitat.

En complément de ces études stratégiques, un **suivi spécifique de l'ensemble des opérations de logements en cours sur les communes concernées par le PPA** sera mis en place. Il s'appuiera sur les travaux réalisés dans le cadre du programme local de l'habitat (PLH) et permettra de préciser pour chaque opération, son niveau d'avancement, son calendrier prévisionnel et la typologie des logements produits. Ce suivi contribuera à objectiver la capacité du territoire à répondre à un besoin estimé à 5 600 logements à horizon 2030, sur la base d'une hypothèse de création de 10 000 emplois directs.

Un **dispositif de suivi conjoint des créations de logements et des créations d'emploi** sera mis en place, afin de mesurer l'adéquation entre les nouvelles implantations économiques et la capacité résidentielle locale. L'objectif est de **mieux articuler développement industriel et planification urbaine** : la montée en puissance des projets d'emplois servira ainsi de **référentiel dynamique pour affiner le rythme et la localisation des programmes de logement**, garantissant un équilibre durable entre habitat, emploi et mobilité.

En outre, 115 fonciers identifiés dans le programme local de l'habitat (PLH) ainsi qu'un grand nombre de zones 1AU des plans locaux d'urbanisme (PLU) bien que non inscrites au PPA, feront l'objet d'un suivi attentif. Leur avancement conditionnera la cohérence d'ensemble de la programmation et permettra d'ajuster les priorités d'aménagement. Il en ira de même avec les zones d'activités économiques dédiées à l'économie productive, dont la mise en œuvre devra être coordonnée avec les besoins résidentiels et les trajectoires d'emploi du territoire.

Le quatrième projet concerne le programme « **Talents 2030 golfe de Fos – Étang de Berre** » qui vise à organiser une fonction de gestion prévisionnelle des emplois et des compétences à l'échelle du territoire.

Il associe les acteurs publics, les industriels et les branches et doit répondre à un triple objectif : **connaître, mesurer, anticiper les besoins en compétence, adapter les formations** (initiales, continues), **accompagner** les transitions professionnelles pour des actifs déjà présents sur le territoire. Piloté par le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce programme se distingue des autres projets du PPA, car reposant sur une gouvernance publique/privée, et sur des financements en fonctionnement (RH, études, outils numériques).

Ce travail d'animation territoriale permettra d'alimenter les outils de pilotage existants, de repérer les signaux faibles de tension et de construire des réponses rapides et ciblées, notamment en matière de montée en compétences, de création de parcours sur mesure ou

de reconversion ; en mobilisant les solutions offertes sur le territoire (Campus des métiers et des qualifications d'excellence « industrie du futur », carte des formations, organismes de formation des branches industrielles (structures des branches de la métallurgie, AFPA, AFPI, institut de soudure, etc.) et dans le respect des dispositions d'achat public.

Il s'agit de mieux faire coïncider l'offre et la demande dans un contexte de transformation accélérée du tissu économique. Ce soutien traduit la conviction partagée que la question des compétences est un levier stratégique : sans main-d'œuvre formée et disponible, les projets industriels les plus ambitieux ne pourront se concrétiser.

Dans cette logique, **les signataires du PPA veillent à accompagner à la fois la montée en compétences des salariés des entreprises déjà implantées et les besoins liés à l'installation de nouveaux projets industriels.**

Ils devront pouvoir s'appuyer sur un partenariat étroit avec les industriels, les branches, les OPCO, France travail et les acteurs de l'emploi, de l'enseignement supérieur et de la formation concernés. Dans le cadre de Talents 2030, une méthode de travail fondée sur le partage d'informations et l'analyse croisée des données disponibles permettra d'établir un diagnostic partagé, un panorama précis et actualisé des formations existantes ou en projet, en particulier dans la filière des lycées professionnels, et en tenant compte des projets industriels lauréats des appels à manifestation d'intérêt Compétences et métiers d'avenir France 2030, comme Sud Avenir Hélico.

Cette démarche vient compléter les partenariats déjà établis dans le cadre du développement des compétences industrielles, notamment avec le Campus des métiers et des qualifications d'excellence « Industrie du futur », les opérateurs de compétences, les branches professionnelles ainsi que les établissements d'enseignement supérieur.

Sur cette base, et en fonction des besoins exprimés par les industriels, les branches professionnelles et les acteurs de la formation, les évolutions attendues en termes de capacités et de typologies de formation (CFA par exemple) seront définies en concertation étroite avec les parties prenantes, puis soumises à validation lors des comités de pilotage.

En complément des initiatives avec les industriels dans le cadre de « Talents 2030 » et des partenariats structurants pour le développement des compétences industrielles (Campus des métiers et des qualifications d'excellence « Industrie du Futur », opérateurs de compétences, universités), un élargissement significatif de l'offre de formation destinée aux jeunes est également à l'étude (renforcement ou développement d'école de production pour ajouter 80 places ou accroissement de places en CFA par exemple).

Enfin, les entreprises pourront, si elles le souhaitent, ouvrir leur propre section de formation en interne (conformément à la loi « Avenir professionnel » de 2018), ou accueillir un plateau technique du CFAI d'Istres « hors les murs ». L'ambition est d'ajouter jusqu'à 300 places aux 900 actuellement disponibles.

Cible 2030 de nouvelles places à ouvrir	
Ecole de production	+ 80 places Evolution à affiner sur la base du diagnostic GPECT/Talents 2030 et du panorama des besoins industriels.
Formation professionnelle	+ 300 places, réparties en : + 150 en CFA de l'industrie (UIMM) + 100 en lycées professionnels (3 classes) + 50 en centre de formations pour adultes (AFPA, AFPI, institut de soudure ...) Evolution à affiner sur la base du diagnostic GPECT/Talents 2030 et du panorama des besoins industriels

Ces projets constituent le socle de l'effort à conduire pour renforcer l'attractivité économique et résidentielle. Ils concentrent les opportunités les plus fortes (foncier, coordination, portage), tout en portant le plus haut potentiel de transformation.

B.2.2. Renforcer les infrastructures et réseaux d'utilités pour soutenir les technologies vertes et offrir une plateforme multimodale

L'essor du territoire du Golfe de Fos – Étang de Berre ne pourra prendre forme sans un renforcement majeur de ses infrastructures. Pour **fluidifier les mobilités et répondre aux besoins croissants en énergie et en ressources**, il est indispensable d'anticiper les évolutions à venir. Le territoire dispose d'atouts structurants – plate-forme intermodale et logistique – mais ceux-ci doivent être modernisés, adaptés et coordonnés pour répondre aux exigences d'une industrialisation durable et décarbonée.

Les tensions actuelles – qu'il s'agisse de congestion routière, de besoins énergétiques en hausse ou de complexité d'accès à certains sites – sont bien identifiées par les acteurs du territoire. L'objectif est d'y apporter des réponses concrètes, ambitieuses et concertées. Les projets retenus dans l'axe 2 du PPA constituent des leviers essentiels pour garantir la soutenabilité auprès des populations locales et consolider la compétitivité logistique du territoire à l'horizon 2030. Ils dépassent le cadre de simples mesures d'accompagnement en structurant les conditions de réussite du développement du bassin.

Quatre priorités composent cet axe : garantir l'accès aux ressources essentielles à la production, fluidifier les déplacements routiers sur les grands axes de circulation, améliorer la mobilité des personnes pour connecter habitat et emploi, et renforcer le report modal pour les marchandises.

B.2.2.1. Garantir l'accès aux ressources essentielles à la production

Aucun projet industriel ne pourra se concrétiser sans un accès fiable aux ressources fondamentales que sont l'électricité et l'eau industrielle. Ces deux éléments conditionnent la faisabilité technique des implantations et doivent impérativement être sécurisés à un horizon

2030. Le renforcement du réseau d'alimentation électrique régional qui ne constitue pas un projet porté au sein du présent PPA (dans la mesure où il prend forme sur un territoire plus large que le périmètre du PPA) ne sera pas développé dans le présent document.

Le projet de **développement du réseau d'eau industrielle** porté par le GPMM vise à renforcer et étendre le réseau de distribution d'eau industrielle de la ZIP. Concrètement, il s'agit de rénover le réseau existant et de déployer de nouvelles canalisations d'eau brute et d'eau potable pour desservir les nouvelles implantations industrielles. Ce projet permettra notamment de rétablir la capacité nominale des canalisations Vigueirat-Caban et de sécuriser la distribution en eau des projets du môle central sécurisée, et plus largement, d'offrir une ressource compétitive aux industries du territoire.

Ce projet est étroitement articulé avec deux études complémentaires en cours portant sur la sécurisation de l'approvisionnement en eau brute (voir B.2.3.3.).

B.2.2.2. Fluidifier les déplacements routiers sur les grands axes de circulation

Le développement du territoire ne peut reposer sur des infrastructures routières saturées. Pour accompagner la réindustrialisation du Golfe de Fos – Étang de Berre, il est indispensable de **moderniser les grands axes de circulation**, de **réduire les points de congestion** et de **sécuriser les déplacements** des personnes comme des marchandises. Trois projets structurants concentrent les efforts du PPA : le **contournement routier de Martigues–Port-de-Bouc**, la **liaison Fos–Salon** et la **requalification de la RD 268**, qui dessert les bassins Ouest du port et viennent en complément d'un autre projet structurant : le contournement autoroutier d'Arles. Pour mener à bien ces différents projets, la coordination des maîtrises d'ouvrage est un enjeu majeur.

Le **contournement routier de Martigues – Port-de-Bouc**, porté par l'État à travers la DREAL, en lien étroit avec le conseil régional, le conseil départemental, la métropole et le GPMM, est l'un des projets les plus emblématiques du territoire. Il vise à créer une nouvelle infrastructure de contournement, indispensable pour améliorer les temps de trajet, sécuriser les flux et accompagner les futurs développements industriels. Il permet également d'améliorer la liaison entre les bassins ouest et les bassins est du GPMM, et d'une manière générale de fluidifier les flux vers l'est de la région.

Des **études préalables et de projet de la liaison Fos-Salon sont également engagées dans le cadre du CPER**. Elles devront comprendre les modalités de compensation et anticiper les pollutions air et bruit.

En complément, plusieurs aménagements anticipés de la **liaison Fos–Salon sont déjà programmés dans le CPER** pour améliorer dès à présent la circulation sur cet axe stratégique : dénivellation de l'échangeur de la Fossette, création de l'échangeur des Bellons, amélioration de la desserte de Clésud, bretelle RN568–RD268 au nord de la Fossette. Ces travaux sont pilotés par la DREAL et sous maîtrise d'ouvrage de la métropole pour l'échangeur des Bellons. En sus, est envisagé la réduction de la vitesse entre Saint-Gervais et

la Fossette et la suppression des pincements à une voie, sous maîtrise d'ouvrage de la DIRMED.

Le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône engage **une phase d'études pour la requalification de la RD 268**, axe structurant pour desservir les terminaux à conteneurs, les entrepôts logistiques et les futures industries qui doivent s'implanter en particulier sur le môle central. Ces études permettront de définir les modalités d'aménagement de la voirie pour sécuriser, fluidifier et accompagner la croissance des flux induits par les nouvelles implantations. En complément de ces études et en avance de phase, des stations intermodales seront aménagées par la Métropole AMP le long de la RD 268 afin de soutenir le report modal et un échangeur routier sera réalisé par le GPMM pour constituer un nouvel accès au secteur de Distriport 1 et du futur Distriport 2.

L'ensemble de ces travaux présente une **forte complexité opérationnelle** : diversité des maîtres d'ouvrage (État, conseil départemental, métropole, GPMM), multiplicité des interfaces techniques et emboîtement des calendriers de réalisation. Leur réussite dépendra donc d'une **coordination étroite entre les partenaires publics** et d'un **pilotage partagé** permettant de hiérarchiser les priorités, d'articuler les études et d'assurer la cohérence entre les chantiers.

Au sein de la ZIP, le GPMM a engagé un programme de modernisation des dessertes routières de la ZIP, ainsi qu'un schéma directeur d'amélioration de la desserte ferroviaire et routière du secteur Graveleau. Ces études prévoient de nombreux aménagements routiers et ferroviaires, tels que l'élargissement de la RP 535 afin de faciliter l'accès à Fos 3XL, la dénivellation du carrefour du relai, la reconfiguration du faisceau ferroviaire de Graveleau ou encore l'amélioration de la desserte routière et ferroviaire (fret) du môle central –, qui constituent un prérequis essentiel à l'accueil de certains grands projets industriels sur le môle central. Bien que ces projets ne soient pas directement financés dans le cadre du PPA, ils feront l'objet d'un suivi et d'une coordination entre les acteurs afin que la totalité des opérations soient réalisées dans les meilleurs délais.

B.2.2.3. Améliorer la mobilité des personnes pour connecter habitat et emploi

Dans un territoire marqué par des distances importantes entre les lieux de vie et les bassins d'emploi, le développement de la mobilité des personnes est un levier essentiel d'attractivité. Il permet d'améliorer la qualité de vie, de faciliter les recrutements et de réduire la dépendance à la voiture individuelle. À ce titre, deux projets structurants sont identifiés.

La Métropole Aix-Marseille-Provence pilote la **création ou la modernisation de plusieurs pôles d'échanges multimodaux (PEM)** à Miramas, Le Rove, Vitrolles Aix-Marseille-Provence et Rognac, ainsi que **l'aménagement de l'itinéraire cyclable Port-Saint-Louis-du-Rhône – Distriport**. Ces aménagements visent à structurer une offre de mobilité cohérente, accessible et interconnectée, en lien avec les besoins des salariés et des usagers du territoire.

Sous pilotage de la Région Provence-Alpes-Côte d’Azur et sous maîtrise d’ouvrage de SNCF Réseau, il est essentiel de pouvoir engager **la régénération de la ligne ferroviaire de la côte bleue, l’amélioration de l’accueil dans les gares de Port-de-Bouc et Croix Sainte, et d’étudier le déplacement de la gare de Fos-sur-Mer** au plus près de la ZIP. Ces investissements visent à renforcer l’attractivité du train pour les trajets domicile-travail et à améliorer la desserte ferroviaire des zones d’activités. Ce projet est essentiel pour faire émerger un système de transport efficace, intégré et à faible empreinte carbone.

En complément, un système de suivi et projection de la mobilité sur le territoire sera élaboré.

Au-delà de ces deux projets, de nombreuses actions sont également réalisées sur le plan des **mobilités douces** avec le développement des voiries multimodales et l’installation d’abris vélos dans les gares de proximité. Enfin, les **bus à haut niveau de service (BHNS)** portés par la métropole sont en voie de déploiement dans toute la zone.

B.2.2.4. Renforcer le report modal pour les marchandises

Dans une logique de décarbonation et d’optimisation logistique, le développement du fret ferroviaire et combiné constitue un enjeu majeur. Il permet de réduire la pression sur les routes, de sécuriser les chaînes logistiques industrielles et de renforcer la compétitivité du territoire.

Pour accompagner cette dynamique, l’État prévoit **d’étendre le terminal de transport combiné (TTC) de Clésud au niveau de Miramas et Grans**. Parallèlement, le GPMM projette **l’implantation d’un nouveau terminal de transport combiné dans le secteur du Ventillon**, idéalement situé à l’entrée de la ZIP. Ces infrastructures permettront d’accompagner la montée en puissance des flux de marchandises tout en limitant leur impact environnemental.

B.2.3. Planifier un développement respectueux de l’environnement et de la qualité de vie des habitants

La transformation du Golfe de Fos – Étang de Berre ne peut être pleinement réussie sans une ambition environnementale forte et un souci constant de l’amélioration du cadre de vie qui constitue le 3^{ème} axe de ce PPA. Les projets industriels et logistiques à venir porteront, pour certains, des effets significatifs sur l’environnement et les usages du territoire. Dès lors, la planification de leur déploiement doit s’accompagner d’une stratégie d’évitement, de réduction et de compensation des impacts, en cohérence avec les attentes locales et les contraintes réglementaires.

A cela s’ajoute la question de l’adaptation des aménagements, existants et à venir, au changement climatique. Dans le cadre du **Programme SYRIUS piloté par PIICTO**, une étude sur l’adaptation des sites industriels au changement climatique a été réalisée avec les industriels en Phase 1 du programme et sera approfondie en Phase 2.

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur a également engagé un partenariat avec le **CEREMA**, centre d'expertise public en aménagement durable. Ce partenariat vise à mieux intégrer les risques dans les projets du territoire, qu'ils soient industriels, naturels (inondations, submersions, incendies) ou technologiques. Il permet d'appuyer les collectivités dans l'identification des zones sensibles, la sécurisation des implantations et la conception d'aménagements plus résilients. Grâce à des outils de cartographie, d'analyse et de conseil, le CEREMA accompagne les acteurs locaux pour anticiper les aléas, adapter les projets au changement climatique et garantir une meilleure protection des populations et des infrastructures. Cette démarche contribue à une planification plus sûre, plus durable et mieux acceptée par les habitants.

Cet axe 3 s'organise autour de trois grandes priorités : la mise en place d'une **stratégie collective de compensation environnementale** à l'échelle du bassin, la structuration d'une **offre foncière compatible avec les enjeux écologiques**, et **l'amélioration du cadre de vie et de la santé des habitants**, avec une attention particulière portée aux questions de changement climatique.

B.2.3.1. Mieux connaître les impacts environnementaux et améliorer le cadre de vie (lien avec l'analyse des effets combinés)

L'accompagnement des transformations du territoire nécessite une **connaissance fine des impacts environnementaux**, notamment sur la qualité de l'air, de l'eau, les nuisances sonores ou les risques industriels. Si plusieurs outils réglementaires existent (étude d'impact, plan de protection de l'atmosphère, PPRT, surveillance qualité de l'air), leur articulation au service d'une stratégie globale reste à construire. Le PPA soutiendra les démarches permettant une meilleure mutualisation des études, une transparence accrue des données environnementales. Il s'agit de mettre à jour la connaissance des effets combinés des différents projets sur les populations et l'environnement de la zone, afin que chaque porteur de projet puisse disposer des connaissances des effets combinés de la situation initiale et des projets qui ont déjà fait l'objet d'autorisation environnementale et, en retour, que ses impacts soient intégrés dans une vision globale. L'étude sera pilotée par l'État en lien avec le GPMM pour les projets prenant forme au sein de la zone industrialo-portuaire.

Cette démarche a pour but de sécuriser juridiquement les autorisations délivrées et de permettre une vue d'ensemble des enjeux environnementaux sur la zone élargie.

B.2.3.2. Mieux mesurer et limiter les effets sur la qualité de l'air

Les enjeux de pollution de l'air sont les premiers qui touchent la santé des populations de la zone Fos-Etang de Berre et une attention toute particulière est portée depuis de nombreuses années sur la capacité d'AtmoSud à mesurer le plus précisément possible les niveaux de pollution et une surveillance des effets cocktails des différents polluants. Il s'agira de **moderniser et rendre plus performant le dispositif de surveillance de la qualité de l'air**.

Par ailleurs, **sur proposition de l'Agence régionale de la santé (ARS)**, il est prévu d'accompagner la communication des résultats qui seront produits par Atmosud d'une

démarche d'évaluation des impacts sur la santé (EIS) permettant d'évaluer l'impact global des travaux et installations à venir sur la population et son cadre de vie. L'EIS est une « *combinaison de procédures, de méthodes et d'outils par lesquels une politique, un programme ou une stratégie peuvent être évalués selon leurs effets potentiels sur la santé de la population et selon la dissémination de ces effets dans la population. Il s'agit d'un processus multidisciplinaire structuré par lequel une politique ou un projet sont analysés afin de déterminer leurs effets potentiels sur la santé* ».

La réduction de la dépendance aux énergies fossiles constitue un levier essentiel pour limiter les impacts environnementaux, notamment dans le secteur maritime, à la fois fortement émetteur et stratégique pour l'économie du golfe de Fos-Etang de Berre. Dans cette perspective, le PPA soutiendra l'électrification progressive des infrastructures portuaires, en accompagnant le GPMM dans son projet **d'alimentation électrique à quai**. L'objectif est d'équiper d'ici 2029 les **terminaux à conteneurs pour permettre la connexion électrique des navires à quai (Cenaq)**, afin de permettre l'arrêt des moteurs des navires lors des escales. Cette évolution contribuera directement à l'amélioration de la qualité de l'air locale et à la réduction des émissions de CO₂.

B.2.3.3. Sécuriser la ressource en eau et en améliorer la qualité

Les besoins croissants en eau industrielle exprimés par les nouveaux projets implantés sur la ZIP font de la sécurisation de l'approvisionnement en eau un enjeu stratégique majeur pour le territoire.

Dans cette perspective, outre l'amélioration du réseau de desserte en eau industrielle de la ZIP évoqué au B.2.2.1., le GPMM a engagé concomitamment deux études structurantes destinées à identifier les solutions d'approvisionnement les plus adaptées :

- **une étude d'impact** visant à évaluer la possibilité d'augmenter les prélèvements dans l'ancien canal de navigation d'Arles à Fos, sans compromettre l'équilibre hydrologique des marais de la nappe de Crau ni la biodiversité des milieux associés. Cette étude doit confirmer la possibilité d'atteindre la capacité nominale de la station de pompage du Vigueirat, et viendra en appui de la demande administrative d'augmentation des seuils de prélèvement annuels ;
- **une étude d'interconnexion** entre le réseau d'eau industriel du GPMM et le réseau d'eau de la Société du Canal de Provence. À terme, ce projet d'interconnexion prévoit de raccorder la station de pompage du Vigueirat, exploitée par le GPMM, au réseau d'eau brute de la SCP qui contourne l'Etang de Berre, via une canalisation d'adduction connectée au sud de la commune d'Istres. Cette interconnexion permettra de diversifier et sécuriser les sources d'approvisionnement en eau de la ZIP, de renforcer la résilience du système face aux aléas climatiques, de réduire la pression sur le canal d'Arles à Fos-sur-Mer, et de répondre durablement aux besoins industriels futurs.

Ces deux études constituent les **premières étapes d'un schéma directeur sur l'approvisionnement en eau industrielle du GPMM** qui permettra de disposer d'une vision stratégique afin d'anticiper les tensions hydriques et d'offrir une ressource compétitive et durable aux industries du territoire, dans le contexte du changement climatique.

À plus long terme, le projet **Provence Bleue** constitue également une opportunité de sécurisation dont la faisabilité technique et économique nécessite d'être plus précisément étudiée.

Ce projet, qui consiste à acheminer l'eau de la chaîne Durance depuis l'usine hydroélectrique de Saint-Chamas jusqu'au Rhône, en passant en tunnel sous l'Etang de Berre puis dans un canal relié au Rhône, mérite d'être préparée dès à présent. En effet, il permet :

- de **diminuer l'apport d'eau douce vers l'Etang de Berre** et minimiser les impacts du fonctionnement de la chaîne hydroélectrique pour la basse-Durance ;
- de produire **davantage d'énergie renouvelable** en retrouvant la capacité de production des usines hydroélectriques de Salon-de-Provence et de Saint-Chamas ;
- d'apporter de **nouvelles possibilités de gestion de l'eau douce** (eau industrielle, eau potable et eau agricole) en permettant des alternatives et interconnexions entre les ressources locales, de la Durance et du Verdon pour alimenter les réseaux de la Société du Canal de Provence (SCP), de la métropole et du GPMM ;
- au passage se pose la question d'un **approvisionnement au nord des herbaciers** (producteurs de foin de Crau). Une antenne « remontée » d'eau au nord sera à étudier.

Une mission de préfiguration est engagée, comprenant des études sur la nappe de Crau, des études environnementales liées au passage du futur canal qui reliera l'Etang de Berre au Rhône, ainsi que des études financières dont une étude de faisabilité juridique et économique lancée par le conseil régional avec l'appui de la Banque européenne d'investissement (BEI). Cette étude a permis de définir le business plan du projet Provence bleue. De nouvelles études vont être conduites.

Parallèlement, dans une perspective d'amélioration de la gestion hydrique, des études préparatoires seront menées en vue de la **réouverture à la courantologie du canal du Rove**, pouvant aider à la restauration de l'Etang de Bolmon et de l'Etang de Berre. Ces études devront comprendre les modalités d'évitement de remise en suspension des sédiments pollués du fond du canal du Rove et du fond de l'étang du Bolmon afin d'éviter tout transport par la courantologie vers l'étang de Berre ou La Lave/Corbière.

B.2.3.4. Structurer une stratégie collective de compensation écologique

Afin de permettre le développement des projets industriels et des projets d'aménagement induits sur cet espace, tout en respectant les équilibres environnementaux, deux projets phares sont inscrits dans le PPA pour structurer l'offre de compensation à l'échelle du territoire.

Le premier dispositif est le **portefeuille d'offres de compensation** porté par le GPMM dans le cadre de son schéma directeur du patrimoine naturel (SDPN). Le GPMM souhaite devenir opérateur de compensation en développant une offre territoriale d'écosystèmes restaurés à travers la **mise en place de sites naturels de compensation, restauration et renaturation (SNCRR)**. Cette démarche repose sur l'identification — et, le cas échéant, l'acquisition — de fonciers à fort potentiel écologique, la réalisation d'études environnementales, la mise en

œuvre d'opérations de renaturation, ainsi que la commercialisation d'unités de compensation à destination des industriels intéressés. Elle implique notamment le Conservatoire du littoral et le Parc naturel régional de Camargue.

En parallèle, la Métropole AMP met en place diverses actions dans le cadre de la compensation environnementale. Ces actions se concentrent sur plusieurs axes clés, afin de répondre aux obligations légales et de garantir une gestion efficace des impacts des projets métropolitains. Cela inclut **l'acquisition foncière**, permettant de sécuriser des terrains à réhabiliter ou à renaturer pour compenser les projets d'aménagements urbains, indispensables à l'émergence des projets industriels. Parallèlement, des **études de détermination des mesures à conduire** seront réalisées pour définir les actions nécessaires en matière de **dépollution**, de **réhabilitation** ou de **renaturation**, en lien direct avec les projets métropolitains tels que les logements, équipements, voiries et autres infrastructures.

Cette approche vise à mettre en œuvre des **opérations de compensation structurées**, pour assurer que chaque projet métropolitain, qu'il soit d'ordre résidentiel, d'infrastructure ou économique en accompagnement des projets industriels, puisse être compensé de manière équilibrée, durable et conforme aux exigences environnementales. L'objectif est de mutualiser les obligations de compensation sur un même territoire et d'éviter une approche projet par projet, peu visible et coûteuse.

Un exercice analogue est également réalisé pour les projets qui prennent forme sur le territoire métropolitain mais qui ne sont pas sous maîtrise d'ouvrage de la métropole.

En complément des actions portées par chaque partenaire, il est souhaité que la coordination des études et dispositifs environnementaux s'effectue à l'échelle du Golfe Fos – Étang de Berre, voire à une échelle régionale si pertinent. Les études et dispositifs portés dans ce cadre viseront systématiquement une échelle territoriale adaptée, au minimum celle du bassin du Golfe Fos – Étang de Berre, afin de garantir une approche globale et partagée des enjeux environnementaux. Les modalités de coordination et de suivi pourront être précisées en comité de pilotage, en associant l'ensemble des parties prenantes concernées.

B.2.3.5. Améliorer l'offre de service public et en particulier de santé à l'échelle locale

L'accueil de nouvelles populations liées au développement économique engendre des **besoins accrus en infrastructures publiques et en équipements collectifs**. Ces évolutions, structurantes pour la qualité de vie et l'équilibre territorial, nécessitent une anticipation et une planification concertée avec les communes concernées. Il est donc prévu de lancer une étude prospective sur les besoins à venir et les réponses adaptées à prévoir.

Parmi les attentes les plus fortes figure l'accès à des services de santé adaptés, modernisés et renforcés. Une attention particulière sera portée au parcours de soin en s'appuyant sur une complémentarité entre offre hospitalière et offre de soin de ville notamment au travers des centres de santé. Le projet de **modernisation de l'hôpital de Martigues** s'inscrit pleinement dans cette dynamique. Piloté par l'État via l'ARS avec le soutien des acteurs

hospitaliers locaux et des collectivités, ce projet vise à moderniser les infrastructures, améliorer les conditions d'accueil des patients et renforcer les capacités de prise en charge sur le territoire.

Enfin, des opérations pour lutter contre les nuisances sonores et l'aménagement de trois zones de requalification paysagère seront engagées. Le PPA prévoit également des actions en faveur de la qualité de vie, de la santé, de la compensation environnementale et de l'accueil des nouvelles populations, telles que détaillées dans l'annexe dédiée à la programmation des projets.

B.2.4. Consolider les moyens financiers au service des ambitions du territoire

Le financement de l'ensemble de ces opérations représente un enjeu majeur, tant par l'ampleur des montants en jeu que par la diversité des projets à conduire. Pour chaque action structurante du PPA, un tableau de répartition des financements par partenaire est annexé au contrat et actualisé à chaque comité de pilotage, une fois par an *a minima*. En cas d'évolution des besoins ou de nouvelles opportunités de financement, la répartition pourra être ajustée par avenant, dans le respect des engagements et des capacités de chaque partenaire. Ce suivi permettra d'assurer la lisibilité et l'adaptabilité du financement des projets tout au long de la mise en œuvre du PPA. Leur réussite suppose une réflexion stratégique approfondie pour établir des priorités claires, identifier les bons leviers de financement et mobiliser l'ensemble des parties prenantes.

Au-delà des contributions publiques locales et nationales, il sera nécessaire de rechercher des **accompagnements spécifiques de l'Union européenne**, et **de concevoir des montages financiers innovants** permettant d'associer non seulement les acteurs publics mais aussi les entreprises concernées et, lorsque cela est pertinent, les bénéficiaires finaux. Les industriels du territoire pourront également être sollicités. Les critères de sollicitation et les modalités de participation seront définis collectivement en comité de pilotage, afin de garantir une approche équitable et adaptée à chaque projet. Cette approche collective et intégrée doit garantir la faisabilité et la soutenabilité financière des projets à long terme. Afin d'appuyer cette démarche, une **étude d'ingénierie financière** sera conduite, constituant une étape décisive dans la sécurisation des ressources nécessaires et la mise en cohérence des investissements.

B.2.5. Projets complémentaires au PPA pour nourrir la vision d'ensemble

Les projets identifiés et financés dans le cadre du PPA, constituent les leviers les plus structurants pour accompagner la transformation du Golfe de Fos – Étang de Berre. Ils concentrent les enjeux les plus critiques – foncier, infrastructures, mobilités, environnement, cadre de vie – et mobilisent des engagements financiers et partenariaux forts pour garantir leur mise en œuvre à court et moyen terme.

Mais ces projets ne sauraient résumer à eux seuls l'ensemble de l'effort à produire. La réussite du territoire repose sur une mobilisation collective bien plus large, impliquant l'ensemble des actions inscrites dans la feuille de route. À côté de ces priorités financées dans le PPA, une liste complémentaire de projets devra également être établie, pilotée et suivie par les maîtres d'ouvrage concernés. Cette dynamique globale est indispensable pour que la transformation du territoire soit pleinement effective, équilibrée et partagée.

Cette liste complémentaire de projets, non financés dans le cadre du PPA, fera l'objet d'une discussion et validation lors du premier comité de pilotage, après signature du PPA par l'ensemble des partenaires.

C. La mise en œuvre du contrat

C.1. Les instances de pilotage

Les parties au PPA (État, Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur, Conseil départemental des Bouches-du-Rhône, Métropole Aix-Marseille-Provence, GPMM) entendent coordonner leurs actions en constituant **un comité de pilotage** dont les 14 communes du périmètre du PPA seront membres.

Le **comité de pilotage se réunira chaque fois que nécessaire, et au minimum une fois par an**. Cette instance veillera à ce que la mise en œuvre du PPA soit effective et cohérente dans tous ses volets.

Le comité de pilotage aura **sept missions principales** :

- assurer le suivi du financement des actions inscrites au PPA ;
- assurer le suivi de l'avancement des différents travaux et études en cours ;
- arbitrer la stratégie et la priorisation des actions à mettre en œuvre en fonction du calendrier prévu ;
- assurer l'efficience et la performance de la démarche vis-à-vis des objectifs de mutations industrielle et territoriale ;
- assurer la transmission des éléments issus des différents travaux aux organes délibérants de ses membres ;
- associer éventuellement d'autres partenaires ;
- proposer et organiser les clauses de revoyure du contrat.

Le comité de pilotage sera **co-présidé** par le Préfet de région, le Président du Conseil régional Provence-Alpes-Côte-d'Azur et la Présidente de la Métropole Aix-Marseille-Provence.

Le comité de pilotage sera assisté par **un comité technique qui se réunira au minimum une fois tous les trois mois** et dont les **cinq missions principales** sont les suivantes :

- assurer un suivi régulier de l'avancement des travaux et études lancés dans le cadre du PPA ;
- apporter un appui opérationnel à la mise en œuvre des projets ;
- fournir les indicateurs de performance de la démarche ;
- préparer les séances de comité de pilotage ;
- proposer des arbitrages à prendre dans le cadre du comité de pilotage.

Le **comité technique** rassemblera des **techniciens issus de chacun des signataires**, mobilisés spécifiquement pour accompagner la mise en œuvre du projet. Ils consacreront une partie de leur temps de travail au suivi opérationnel des actions. Leur rôle sera central dans le **pilotage des études stratégiques**, la coordination des expertises et la préparation des décisions soumises aux instances de gouvernance. Ce dispositif garantira une **animation technique robuste, continue et partagée**, condition essentielle à la cohérence et à la réussite du projet de transformation du Golfe de Fos – Étang de Berre.

Par ailleurs, un **pacte de gouvernance sera conclu courant 2026** entre les membres signataires du PPA, les 14 maires du périmètre ainsi que les représentants du monde économique et autres parties prenantes directement concernés par cette transformation du Golfe de Fos – Étang de Berre.

Enfin, une démarche de concertation continue telle que prévue dans les conclusions du débat public global avec l'ensemble des parties prenantes (industriels, pouvoirs publics, habitants et associations) sera déployée par la suite dans l'objectif de rapprocher le monde industriel et les citoyens.

C.2. Durée de validité du contrat et possibilité de modification

La durée de validité du contrat est fixée à **5 ans à compter de sa signature et sera reconduit pour une nouvelle période de 5 ans autant que de besoin, jusqu'à la réalisation complète des projets qui y sont inscrits**. Sa durée initiale correspond à la durée estimée de mise en œuvre de la première phase de transformation de la zone de Fos-Berre.

Le contrat fera l'objet de modifications **par voie d'avenant** lorsqu'elles seront considérées comme substantielles.

L'avenant doit être présenté et validé au préalable en comité de pilotage par l'ensemble des parties. Les modifications suivantes sont considérées comme substantielles et doivent faire l'objet d'un avenant :

- la modification de la composition du comité de pilotage ;
- la modification de projets ou l'identification de projets nouveaux ;
- la modification de la répartition des co-financements ;
- toute modification des règles relatives à la gouvernance.

En complément du passage en revue des actions qui pourra être mené lors des comités de pilotage, **une évaluation de la réalisation du contrat sera menée en 2030**. Elle permettra de préparer la suite qu'il conviendra de donner à ce contrat.

Fait à Marseille, le

Pour l'Etat

Le préfet de région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Jacques Witkowski

Pour le Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le président

Renaud Muselier

Pour la Métropole Aix-Marseille Provence

La présidente

Pour le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône

La présidente

Martine Vassal

Martine Vassal

Pour le Grand Port Maritime de Marseille

Le président du directoire

Hervé Martel

Liste des annexes

Annexe 1 : La feuille de route pour le développement industriel du Golfe de Fos- Etang de Berre

Annexe 2 : Liste des projets du PPA Fos-Berre 2026-2030