

Réunion De Concertation Continue

Projets Gravithy et Mistral

Fos-sur-Mer, 3 février 2026

Intervenants

- GravitHy
 - José Noldin
 - Benjamin Perdreau
- Marcegaglia
 - Jacques-Yves Floch
 - Michel Nègre
- Néocarb
 - Jérôme Giraud
- Préfecture
 - Pierre Franc
- Animateur
 - Jean-Baptiste Poinclou

I. **Introduction et cadre de la concertation**

René Raimondi ouvre la réunion en rappelant l'importance stratégique des projets industriels bas carbone pour Fos-sur-Mer et plus largement pour le territoire. La dynamique engagée est présentée comme porteuse de perspectives économiques et d'emplois, notamment pour les jeunes générations, tout en supposant d'anticiper un certain nombre de contraintes pour garantir la réussite des projets et la décarbonation du territoire.

Les garants de la CNDP rappellent le cadre légal de l'après-débat public, organisé sous la forme de concertations continues spécifiques aux projets. Cette phase est désormais pilotée par les porteurs de projets, sous la vigilance des garants, dont le rôle est d'assurer le droit à l'information et un équilibre des temps de parole. L'objectif de cette réunion



publique est de partager le temps de parole entre le public et les porteurs de projets afin de garantir un certain dialogue.

II. Avancements du projet GravitHy

José Noldin présente l'état d'avancement du projet Gravithy. Plusieurs millions d'euros ont déjà été investis, traduisant un projet entré dans une phase concrète de réalisation. Il explique que 2025 était l'année de la consolidation du projet, notamment sur les volets de faisabilité techniques, économiques et environnementales.

Principales avancées :

- Participation au débat public et signature d'une convention de réservation avec le GPMM ;
- Signature d'un accord avec HES à l'automne ;
- Obtention d'une avance remboursable de la Région Sud, marquant un soutien institutionnel fort ;
- Présentation du projet lors du Business Meeting de Fos.

Perspectives et calendrier :

- 2026 identifiée comme une année charnière avec le dépôt des permis et l'obtention des autorisations en fin d'année ;
- Premier trimestre 2027 consacré à la décision finale d'investissement et aux premières interventions biodiversité ;
- Phase de construction prévue de 2027 à 2029 ;
- Démarrage des tests industriels à partir de mi-2029 ;
- Premières productions en 2030.

Le projet est accompagné par un groupement d'architectes constitué d'Enia et de Rougerie + Tangram. Des visuels 3D ont été publiés fin 2025 afin d'illustrer l'intégration paysagère du site, notamment de la tour industrielle, dans le paysage de Fos-sur-Mer.

Engagements environnementaux

Benjamin Perdreau rappelle les engagements issus de la concertation préalable, dont la présentation de la séquence éviter, réduire, compenser du projet.

- **Éviter** : Deux bandes d'évitement sont prévues, le long de la roubine et de la darse ;



- **Réduire** : mesures préalables aux travaux pour respecter la saisonnalité des espèces et limiter les impacts sur la biodiversité ;
- **Compenser** : identification de quatre terrains de compensation, situés sur la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône, dont une zone de rizières. Ces choix ont été réalisés avec le GPMM et des bureaux d'études spécialisés, dans une logique de mise en réseau avec d'autres projets afin de créer des continuités écologiques à plus grande échelle.

Besoins en eau :

- Présence d'électrolyseurs impliquant une consommation significative d'eau brute ;
- Utilisation d'eau de mer pour le refroidissement, à hauteur d'environ 20 millions de m³ par an ;
- Travail avec Ecolab pour optimiser la sobriété hydrique et limiter l'usage de produits chimiques ;
- Un volet spécifique de l'étude d'impact portera sur les rejets en mer, notamment sur la question du chlore, avec des modélisations en cours afin d'éviter tout impact sur le milieu marin.

Autres points d'avancement :

- Classement du site en Seveso seuil bas ;
- Réalisation des prises de vue paysagères suite à l'atelier de mars 2025 ;
- Travaux en cours sur la mobilité, l'effacement électrique et la translocation d'espèces protégées, en lien avec Aix-Marseille Université ;
- Absence de commission de suivi de site spécifique au Seveso seuil bas, compensée par un dialogue continu via les dispositifs existants ;
- La charte de bonne conduite sur l'emploi reste à élaborer.

Échanges avec le public sur le projet Gravithy

Compensations écologiques

Des représentants associatifs regrettent **l'absence de terrains de compensation situés sur la commune de Fos-sur-Mer et questionnent la cohérence de la compensation entre les différents projets**. Il est répondu que de nombreux sites ont été étudiés, y compris en Camargue, mais que les terrains retenus sont ceux répondant le mieux aux critères écologiques et réglementaires, dans un contexte de fortes contraintes foncières. Le GPMM précise que la sélection repose sur un cahier des charges exigeant, privilégiant des terrains écologiquement dégradés et restaurables. Des



échanges se tiennent entre les porteurs de projet pour conserver une trame écologique entre les différentes parcelles proposées à la compensation.

Le maire de Fos-sur-Mer indique que le projet aurait dû être porté par le port, lequel en détient pourtant la compétence au titre du SDPN. Selon lui, il aurait été souhaitable de disposer d'une vision d'ensemble intégrant à la fois l'aménagement des terrains et les mesures compensatoires. Il juge regrettable que ces sujets soient aujourd'hui renvoyés aux industriels, alors qu'en tant qu'aménageur, le port aurait dû les anticiper et les prendre en charge.

Eau et rejets en mer

Le public exprime une vigilance particulière sur le traitement de l'eau de mer, au regard de pollutions passées ayant affecté le golfe de Fos, notamment les cultures de moules. Gravithy réaffirme **l'objectif d'écartier tout risque lié au chlore** et se dit ouvert à des échanges avec des industriels du territoire disposant d'un retour d'expérience, en complément du travail mené avec Ecolab.

Économie et modèle financier

Des questions portent sur **le coût de l'hydrogène, la rentabilité du projet** et la capacité du marché à absorber un produit bas carbone face à la concurrence internationale. Le porteur de projet indique que les éléments de prix restent confidentiels, mais soulignent que les hypothèses économiques ont convaincu les investisseurs. **Les projections montrent qu'à l'horizon 2030, le coût d'un produit vert pourrait s'aligner sur celui d'un produit conventionnel**, notamment grâce à la disponibilité et au prix compétitif de l'électricité bas carbone sur le territoire.

Lien avec le tissu économique local

Les représentants de TPE et PME locales expriment leur volonté d'être pleinement intégrés à la dynamique industrielle, en tant que prestataires ou partenaires. Gravithy confirme son intention de travailler avec le tissu économique existant et d'aller à la rencontre des acteurs locaux, ce qui a été déjà réalisé à plusieurs reprises avec la participation au Business Meeting de Fos, le B2B Industrie organisé par le GMIF.



III. Avancement du projet Marcegaglia

Marcegaglia rappelle être déjà implanté sur le territoire et porter un projet d'extension significatif, Mistral, avec un changement d'échelle important de la production, passant de 200 000 tonnes à 2 millions 150 000 tonnes.

Principaux enseignements du débat public

- Forte attention portée à la mobilité et à la logistique, avec un engagement à limiter le transport routier et à privilégier le ferroviaire et le fluvial ;
- Sensibilité accrue aux émissions globales, avec un travail approfondi mené avec un organisme indépendant pour garantir la fiabilité des chiffres ;
- Importance stratégique de la logistique, considérée comme un facteur clé pour la compétitivité du site.

Sur l'eau et l'énergie

- Aucune utilisation d'eau de mer pour la nouvelle installation ;
- Recours à des tours de refroidissement uniquement ;
- Finalisation d'une configuration industrielle compacte et frugale en énergie.

Sur l'emploi et le territoire

Le projet est présenté comme porteur d'un fort engagement social, avec des besoins variés en compétences et en niveaux de qualification. La phase à venir sera marquée par l'organisation des recrutements et la poursuite du dialogue avec l'écosystème local, à travers des visites de sites, réunions thématiques et réunions publiques.

Échanges avec le public sur le projet Mistral

Logistique et approvisionnement

Les questions portent sur **l'acheminement des matières premières et la réduction du trafic routier**. Marcegaglia confirme la **volonté d'utiliser le terminal minéralier, le fluvial et le ferroviaire** afin de limiter le recours aux camions. La ferraille proviendra majoritairement d'Europe, notamment de France et du nord de l'Europe.



Mobilité des salariés

Les inquiétudes liées aux flux de salariés et à la congestion routière sont abordées. Selon les estimations présentées, environ 200 véhicules seraient concernés. Des discussions sont en cours avec la Métropole sur les transports en commun et la **mutualisation inter-entreprises**, y compris via des navettes ou l'organisation de prise de poste en décalé.

Lien avec GravitHy et usage du DRI

Il est rappelé que certains procédés sidérurgiques nécessitent une part de DRI, comprise entre 15 et 30 %. Marcegaglia a annoncé son intention de se fournir auprès de GravitHy pour disposer de fer réduit. En cas de décalage du projet Gravithy, des solutions transitoires d'importation sont possibles et envisagées.

IV. Interventions de l'État et de Néocarb

Intervention de l'Etat

Il s'agit de la première intervention publique de la préfecture à la suite de la publication des conclusions du débat public à la mi-décembre. Les services de l'État réaffirment leur volonté d'accompagner les projets, tant sur le plan des autorisations que des financements, tout en veillant à l'amélioration du cadre de vie des habitants. Les principaux engagements issus du débat sont annoncés.

Engagements :

- Soutien aux projets de desserte multimodale de la zone industrielo-portuaire ;
- Mise en place d'un programme d'actions partagé entre l'État, la Métropole, la Région et le GPMM sur la mobilité, le logement et la formation, avec près de 700 millions d'euros mobilisables d'ici 2030 ;
- Suivi des effets cumulés des projets, avec des rapports publiés et mis à jour sur le site de la DREAL ;
- Organisation d'une concertation continue globale s'appuyant sur les dispositifs existants, notamment le SPPPI et PIICTO, combinant temps d'écoute citoyenne et temps de réponse.



Avancement Néocarb

Le projet Néocarb, porté par Elyse Energy, poursuit la concertation continue engagée en septembre 2025. Il vise la production de carburants de synthèse bas carbone à destination des secteurs aérien et maritime, avec une logique de phasage permettant une montée en puissance progressive du projet.

L'état d'avancement du projet est précisé :

- Dépôt d'un premier permis en septembre 2025 pour la création de la plateforme et l'implantation des activités logistiques,
- Choix d'un phasage destiné à sécuriser le calendrier et à accélérer le lancement opérationnel du projet.

Échanges avec le public

La préfecture est questionnée sur la ligne THT et la solution retenue par RTE. Le sous-préfet précise que ce débat a déjà eu lieu et que cette réunion publique n'est pas dédiée au traitement de ce sujet. Les réponses sur la ligne ont déjà été apportées lors des précédents échanges.

À la suite d'interrogations d'associations sur la faisabilité du calendrier annoncé, Néocarb a apporté des précisions. Il est reconnu l'avance de la Chine dans le secteur des électrolyseurs. Néanmoins, le maintien de ce projet est jugé stratégique, notamment au regard des enjeux de souveraineté industrielle et énergétique. Les premières molécules livrées en 2029-2030 seront produites sur le site de Lyon, où la source de CO2 est d'ores et déjà identifiée et sécurisée. La production des molécules directement à Fos-sur-Mer est, quant à elle, envisagée à l'horizon 2032, ce qui justifie le phasage retenu.

V. Synergies entre GravitHy, Marcegaglia et Néocarb

Un protocole d'accord a été annoncé entre les trois porteurs de projets afin d'identifier et de développer des synergies opérationnelles. Celles-ci portent notamment sur :

- **Logistique**
 - La logistique ferroviaire, routière et maritime, considérée comme un levier clé d'efficacité et de décarbonation.
- **Economie Circulaire**
 - Mutualisation des utilités et des flux de matières entre les sites.
- **Services**



- Coordination de toutes les initiatives visant à mutualiser et optimiser les services et infrastructures collectives que ce soit pour la phase chantier ou opérationnelle.

- **Permis**

- Partage des informations relatives aux permis.

La concomitance des calendriers de développement des trois projets est identifiée comme une opportunité facilitant la mise en œuvre de ces coopérations. **Le volet ferroviaire est présenté comme indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble**, avec une réflexion menée à trois dans le cadre du protocole d'accord.

Ces synergies entre grands industriels constituent une première étape et ont vocation à s'élargir progressivement à l'ensemble de l'écosystème économique local, notamment aux entreprises de taille intermédiaire et aux PME du territoire.

VI. Conclusion

Les garants de la CNDP concluent en soulignant le respect global de l'équilibre des temps de parole et la qualité des échanges. Les questions posées ont été tracées et alimenteront la suite de la concertation continue. La réunion met en évidence une forte ambivalence du territoire, mêlant inquiétudes environnementales, vigilance sur les infrastructures et réel espoir de renouveau industriel et économique.