

La Provence

Marseille

Vendredi 4 avril 2025

Viols en série à l'AP-HM
Les explications
délirantes du
docteur Adida

Pages Grand Sud

Football OM

Les dessous de la mauvaise
passe de Greenwood

/PHOTO FRÉDÉRIC SPEICH

Pages Sports



Violences sexuelles

L'Église doit "mieux
faire", affirme
Monseigneur Aveline

Page 5

Décarbonation, ligne haute tension...

"La Provence" lance le débat



Acteurs économiques, politiques et associatifs de la région ont débattu hier matin au siège de "La Provence" de la réindustrialisation et la décarbonation du territoire de Fos-Étang de Berre. Nos trois pages spéciales.

Pages Grand Sud / PHOTO FRANCK PENNANT



Marseille
L'actrice
américaine
Jennifer
Garner en
tournage

/PHOTO DAVID ROSSI

Page Culture

Éducation
Ces profs qui
manquent
à l'appel
dans la
région

Pages Grand Sud



**DEMAIN
avec
votre
journal**

2,90



Le débat

La Provence a organisé hier un débat sur la décarbonation avec les principaux acteurs de ce dossier.
/ PHOTO FRANCK FENNANT

Éditorial

L'union des forces pour faire la différence



PAR OLIVIER BISCAVE,
DIRECTEUR DE LA RÉDACTION

Un plateau exceptionnel pour un débat qui l'était tout autant, organisé ce jeudi 3 avril par La Provence au siège de notre journal. Au cœur des échanges, le dynamisme harmonieux du territoire, la réindustrialisation et la décarbonation de Fos-Étang de Berre. Avec des conséquences réelles sur l'économie, l'emploi, la formation, les axes routiers ou encore l'environnement sur une zone où les ambitions sont nombreuses et les espoirs illimités.

On l'a observé pendant cette rencontre de près de deux heures, le chemin pour parvenir à l'objectif du développement prend des tonalités diverses d'un interlocuteur à l'autre, surtout lorsqu'il est question de la ligne de très haute tension, mais tous restent convaincus que dans la compétition mondiale, seule l'union des forces, pouvoirs publics, collectivités, entreprises et citoyens, fera la différence.

Un message probablement en guise de réponse à tous ceux qui voudraient s'en prendre à notre économie. Au moment où nous débattions, Donald Trump annonçait en effet le relèvement brutal des droits de douane, bouleversant l'activité des groupes qui commerceront avec les États-Unis et assombrissant les prochains mois de filières majeures. Une guerre commerciale à laquelle la France et l'Europe doivent riposter dans l'union, la cohérence et l'efficacité. Pour préserver l'essentiel, notre savoir-faire, nos compétences et notre tissu entrepreneurial.



Quel avenir décarboné pour notre territoire ?

ÉCONOMIE Lors du débat organisé, hier, au siège de notre journal, les échanges ont largement porté sur la réindustrialisation de notre territoire ainsi que sur le projet de ligne haute tension, cruciale pour l'approvisionnement énergétique des futures industries, avec des désaccords sur une ligne aérienne jugée plus rapide et une solution souterraine ou sous-marine, moins impactante pour l'environnement.

Autour du grand débat global qui vient de s'ouvrir sur la réindustrialisation et la décarbonation du territoire de Fos-Étang de Berre comprenant quatre réunions thématiques et cinq réunions territoriales, trois ateliers par "filière" et l'accès à une cartographie interactive, des auditions et un questionnaire en ligne, débats mobiles et une plateforme participative, La Provence a voulu se saisir du dossier et réunir dans ses locaux, hier, les principaux acteurs à l'occasion d'une rencontre animée par Olivier Biscaye, le directeur de la rédaction de notre journal.

Avec l'ambition d'apporter des réponses concrètes, là où un débat public aussi large qu'il soit, expose les enjeux, donne la parole aux experts, institutions, associations et citoyens, sans forcément titiller les élus et porteurs de projet. Dans ce contexte tendu, parfois électrique autour de la fameuse ligne haute tension, les langues se sont déliées, avec quelques annonces importantes et des visions portées vers l'avenir.

Car l'enjeu ici est bien sûr de sécuriser l'alimentation énergétique indispensable à la décarbonation de l'industrie mais aussi de mettre en place les

conditions de transports et de logements nécessaires à l'accueil de milliers de salariés. Sans oublier l'indispensable prise en compte des impacts environnementaux sur la santé des habitants. Cela passe par l'aménagement de routes et d'infrastructures, sans lesquelles les industries innovantes désireuses de s'installer dans ce bassin pourraient être tentées d'aller voir ailleurs.

"Je suis très fier de ce que j'ai vu et entendu lors du lancement de ce débat public, se réjouit le préfet de région Georges-François Leclerc. Les sessions que j'ai voulues à Saint-Martin de Crau et Arles devront être observées avec attention, et peut-être seront-elles un peu plus vives. Je crois que la compétitivité d'une industrie innovante se joue aussi sur l'acceptabilité. Ce débat doit nous offrir une vue d'ensemble là où des vues segmentées auraient été frustrantes."

Je ne suis saisi d'aucun dossier pour l'instant"

Alors que Marc Ferracci, le ministre de l'Industrie, a pris position lors de sa venue le 24 mars sur la zone industrielo-ports de Fos, sur la fameuse ligne haute tension, et donné une deadline pour le début de l'été, Georges-François Leclerc

"Aujourd'hui, on nous parle de balafre par 180 pylônes un territoire qui est le plus important pour les oiseaux."

STÉPHANE MABILLE, VICE-PRÉSIDENT DE L'UINC FRANCE

a rappelé non sans humour que "le préfet est aux ordres du ministre et ne le contredira jamais", mais qu'il n'était "saisi d'aucun dossier pour l'instant. Donc je ne puis instruire ce que dont je suis saisi. Je sais l'importance de ce grand équipement pour l'approvisionnement énergétique de toute la région. Nous sommes à la croisée des chemins. Après, comment, à quel calendrier ?".

Et d'ajouter : "Je suis aux ordres du ministre et j'appliquerai le calendrier dans le respect de la loi qui prévoit des étapes, le plus rapidement possible, mais sans jamais bâcler le travail."

"Nous avons passé un stade, assure Martine Vassal (DVD), présidente de la Métropole Aix-Marseille. L'industrie aujourd'hui doit être décarbonée,

c'est une évidence. Mais la difficulté est que si l'on ne franchit pas ce pas et que l'on n'arrive pas à trouver de solutions acceptables demain, les entreprises qui sont ici partiront. On a une responsabilité énorme."

Mais chacun s'accorde à dire que la décarbonation et la réindustrialisation de Fos ne pourront se faire sans cette sécurisation énergétique.

"Nous ne nous opposons à rien mais il y a un problème"

Certes pas au prix de la défiguration de la Camargue "qui méritait, il y a encore trois ans, le label de parc national, rappelle Stéphane Mabile, vice-président de l'UINC France, association de protection de la biodiversité. Aujourd'hui, on nous parle de balafre par 180 pylônes un territoire qui est le plus important pour les oiseaux. Évidemment, nous sommes pour l'emploi, l'arrivée de ces nouvelles industries de décarbonation et la décarbonation de l'industrie. Il ne faut pas opposer climat et biodiversité, biodiversité et emploi. Nous voulons que l'on puisse réfléchir ensemble à des solutions plus raisonnables."

"Nous ne sommes pas pour le retour à la bougie", lance Jean-Laurent Luchesi, porte-parole

du collectif Stop THT. Carbon, GravityHy, H2V sont des projets intelligents et nécessaires. Nous ne nous opposons à rien mais il y a un problème, c'est cette fameuse ligne RTE. On peut sûrement discuter et travailler sur un apport énergétique graduel."

Si de nombreux industriels ont tapé à la porte de RTE pour demander un raccordement, Gilles Odone, directeur délégué, atteste qu'un "travail complémentaire est mené par les services de l'Etat dans le cadre du débat pour connaître les besoins en mégawatts. Il y aura une tierce expertise sur la solution que l'on propose et les solutions alternatives. La solution aérienne en courant alternatif est la solution pour sécuriser l'ensemble de la région. Les projets alternatifs de notre point de vue ne permettent pas d'arriver dans les délais, de sécuriser l'ensemble de la région et d'amener autant de mégawatts."

Ligne aérienne, jugée plus rapide à mettre en place et solution souterraine ou sous-marine, estimée moins impactante pour l'environnement et le paysage, le choix n'est pas tranché. Une décision avant l'été comme le souhaite le ministre de l'Industrie ? Pas sûr...

Geneviève VAN LEDE
gvandeled@laprovence.com

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE, GRAND PORT, ENTREPRISES, ...

Tous les acteurs unis pour réindustrialiser le territoire

ILS ONT PARTICIPÉ AU DÉBAT

Que soit la Chambre de commerce et d'industrie, le Grand Port maritime de Marseille-Fos ou encore les entreprises innovantes, tous s'accordent à dire qu'il ne faut pas rater cette opportunité.

Comme le clame Jean-Luc Chauvin, le président de la Chambre de commerce et d'industrie, depuis plusieurs mois, c'est un rendez-vous, un "momentum" qu'il ne faut pas rater, insistant sur l'importance cruciale de la décarbonation et du développement industriel pour l'avenir du territoire sur les 40 prochaines années.

"Ce débat est nécessaire, nous sommes au-delà d'un dossier économique, nous sommes sur un choix de société. C'est un choix collectif que l'on doit faire pour créer la croissance économique ou celui, selon les décisions que l'on prendra, de séparer d'une partie de notre activité."

Et d'ajouter : "J'aurais aimé que l'on aille plus vite mais le débat public qui a démarré mercredi soir va permettre de poser les enjeux. Nous sommes dans une compétition des territoires. Certaines entreprises ont fait le choix de s'installer ici, d'autres sont en train d'hésiter car sollicitées par d'autres territoires. Il ne faut pas que ce temps que l'on met ici à s'entendre, nous fasse perdre des projets."

Pas de précipitation excessive

Si les acteurs économiques ont souligné l'urgence d'agir, le préfet de région, Georges-François Leclerc, a mis en garde contre une précipitation excessive, rappelant la nécessité de respecter l'identité agricole, paysagère et écologique du territoire : "Un industriel qui investit a besoin d'un calendrier non pas pressé mais d'un calendrier

sûr." Mais alors comment "conserver nos champions et accélérer leur mutation tout en attirant d'autres" ? Cela passe bien sûr par la sécurisation de l'approvisionnement énergétique mais "c'est bien toute la destinée d'une région qui se joue".

Avoir créé cette feuille de route sur la décarbonation de Fos-Ierre "montre en réalité l'engagement de tout le monde, de ce jeu collectif, et cette vision commune que nous voulons pour ce territoire", note Isabelle Campagnola-Savon, conseillère régionale déléguée à l'économie. Nous allons créer les infrastructures nécessaires que ce soit sur la mobilité, l'emploi ou la formation, pour permettre un développement harmonieux. C'est l'objectif de cette feuille de route."

"Ce débat est nécessaire, nous sommes au-delà d'un dossier économique, nous sommes sur un choix de société."

JEAN-LUC CHAUVIN, PRÉSIDENT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE

Le port de Marseille, c'est deux bassins, 400 hectares à Marseille et 1 000 hectares à Fos. "Ils sont complémentaires avec des métiers différents, constate Hervé Martel, directeur du Grand Port maritime de Marseille-Fos. Dans le cadre du grand débat, le port porte des projets logistiques un peu différents des autres. Cette crainte d'une lente décroissance de l'industrie sur ce territoire est en train de se dissiper avec la dynamique

qui s'enclenche aujourd'hui, d'abord d'investissements extrêmement lourds pour les entreprises existantes. Mais aussi pour les entreprises innovantes qui trouvent du foncier. On parle de milliers d'emplois. Et c'est tout à fait significatif."

Des projets innovants en phase de décision

Carbon, la gigafactory de panneaux solaires, a obtenu son permis de construire et ses autorisations environnementales en moins de dix-huit mois. "Nous voulions aller vite car nous sommes dans une concurrence internationale accrue, souligne Pierre-Emmanuel Martin, rappelant l'accompagnement des services de l'État et des collectivités dont l'entreprise a bénéficié.

Pour GravitHy, qui vient de lever 60 millions d'euros pour produire du fer vert nécessaire à la production d'acier durable, l'enjeu est tout aussi important. "Les neuf prochains mois seront cruciaux pour le projet avec les études que nous allons mener, précise José Noldin, directeur de GravitHy. L'objectif est de préparer le terrain pour la décision finale d'investissement."

La clé essentielle étant bien sûr la sécurisation de clients potentiels. François Guillermet, directeur du projet H2V qui produit des carburants de synthèse, a choisi Fos pour être au cœur d'un site de production, afin de répondre à l'obligation réglementaire du transport aérien d'incorporer des e-carburants dans tous leurs vols. "Ce qui nous importe est d'être au rendez-vous de 2030. Nous avons les mêmes problématiques que les autres entreprises, et nous essayons d'être en capacité, fin 2026, de prendre une décision d'investissement."

Geneviève VAN LEDE
gvanlede@laprovence.com

LUNION

Martine Vassal : "Volontaire pour prendre la tête du groupement d'intérêt public"

Le groupement d'intérêt public (GIP) permettra de dresser un plan de financement avec tous les partenaires du projet de réindustrialisation.

Créer des routes, implanter des collèges et autres structures nécessaires à l'accueil des futurs 10 000 emplois portés par la réindustrialisation, "cela nécessite un plan de financement avec tous les partenaires", lance Martine Vassal, présidente de la Métropole. Le GIP est "là pour mettre tout cela à plat". Le processus sera pensé "un peu comme Euroméditerranée, où tout le monde apporte financièrement sa quote-part en fonction de sa représentativité. On va pouvoir avancer". La demande de GIP a été effectuée auprès du gouvernement.

"Même si cela ne se fait pas en claquant de doigts." Le préfet appuie cette proposition, tout en suggérant la possibilité d'une structure plus souple dans un premier temps pour gagner en rapidité. Dans l'absolu, Martine Vassal est "volontaire" pour "en récupérer la tête".

Développer rapidement les infrastructures

Fos a été créée dans les années 70 sur un territoire de Camargue et de Crau. "Si on devait refaire la zone de Fos, ce ne serait pas possible compte tenu de la conscience environnementale qui est la nôtre. Le sacrifice de la population est énorme", plaide René Raimondi, maire de Fos.

À l'heure du grand débat, "j'attends la prise en compte de Fos. Je rappelle que le Grand Port maritime est celui de Marseille-Fos.

Notre ville est la grande oubliée du système. Quand je vois notre grande sœur Dunkerque qui tire la zone... Nous sommes malheureusement très loin de la capitale qui est Marseille".

À ce stade, l'édile attend donc que les infrastructures soient prises en compte de "manière forte". Dans toutes les réunions, "nous crions : faites-nous des routes". Vingt ans plus tard, "rien n'a été fait. On a redimensionné le rond-point de la Fossette et celui de Saint-Gervais. Le Grand Port a refait ses routes portuaires". Il dresse un constat. Celui d'être à la hauteur des enjeux. "Car ce qui se passe là, ne se fera pas deux fois. On arrive dans une situation vertueuse en termes de pollution. Et donc dans l'acceptation des populations." Mais le premier magistrat va plus loin. "Pour les écoles et le reste, on a su faire dans le passé. Fos c'était

"Notre ville est la grande oubliée du système. Quand je vois notre grande sœur Dunkerque qui tire la zone... ,"

RENÉ RAIMONDI, MAIRE DE FOS

1 900 habitants, c'est 17 000 aujourd'hui. On refrira. Avant nous avions un syndicat d'agglomération nouvelle (SAN), maintenant une Métropole. Il faudra qu'elle se mette dans la même position. Je ne suis pas inquiet. C'est la proximité. Les maires sont là." Le message est passé.

Rielene ACHOUR
rachour@laprovence.com



Georges-François Leclerc, préfet de la région Paca



Christophe Borgus, sous-préfet d'Istres



Isabelle Campagnola-Savon, conseillère régionale



Martine Vassal, présidente de la Métropole AMP



Gilles Odono, directeur délégué RTE Méditerranée



Jean-Luc Chauvin, président de la CCIAMP



René Raimondi, maire de Fos-sur-Mer



Hervé Martel, directeur du Grand Port maritime de Marseille



Pierre-Emmanuel Martin, président de Carbon



François Guillermet, directeur du projet H2V



José Noldin, directeur de GravitHy



Jean-Luc Moya, administrateur de France Nature Environnement 13



Stéphane Mabile, membre du collectif Stop THT



Stéphane Coppey, membre du collectif Stop THT



Jean-Laurent Lucchesi, porte-parole du collectif Stop THT

La Provence
vendredi 4 avril 2025

Le débat

Les transports, un frein au développement du projet

MOBILITÉ La Métropole planche sur un plan de déplacement à sept milliards d'euros et met le cap sur les dossiers prioritaires comme la voie Fos-Salon. René Raimondi, le maire de Fos, en fait la demande.

La ligne à haute tension est identifiée comme le frein majeur à l'avancée concrète du projet. Mais les transports figurent également parmi les préoccupations des différents acteurs concernés par la réindustrialisation. Un enjeu essentiel pour le développement de la zone industrielo-portuaire. Martine Vassal (PVL), présidente de la Métropole, a présenté le plan de déplacement métropolitain d'un montant de sept milliards d'euros. Toutefois, elle a martelé l'importance d'une vision globale intégrant tous les modes de transports. "Il y a une nécessité de mettre à plat la domanialité des routes. Et savoir qu'est-ce qui appartient à qui... D'où l'importance du groupement d'intérêt public, assure-t-elle. La mobilité c'est une de mes priorités." S'inspirant de la mouvance lancée par les grands experts de l'immobilier qui planchent sur la ville de demain, la Métropole s'appuie sur la notion de "ville du quart d'heure".

Développer le bus à haut niveau de service
Pour le plan de déplacement de sept milliards d'euros, "nous avons engagé - Métropole et Département - deux milliards. Nous n'en sommes pas encore à la moitié. Mais c'est bien avancé", confie Martine Vassal, qui travaille main dans la main avec la Région pour le "développe-



René Raimondi, maire de Fos-sur-Mer, considère la voie Fos-Salon comme une priorité. / PHOTO FRANCK PENNANT

ment du rail", car "nous avons la chance d'avoir un territoire très alimenté à ce niveau, c'est là qu'il faut permettre cette accessibilité". Voie douce, pistes cyclables, routes, "la mobilité avance bien et doit se faire en parallèle de ce qui se passe à côté". La volonté est "de travailler sur la suite" avec le bus à haut niveau de service (BHNS) à Istres

et à Berre. "Nous portons une réflexion avec l'Etat pour des couloirs sur les autoroutes. Il faut maintenant que nous mettions les priorités. Comment passe-t-on cette énergie ? Quels sont les financements pour les routes ? Nous avons une vision globale du territoire. C'est ce qu'il faut que l'on conserve." Le plan de financement est établi, certes.

“ Si on rate ce moment, les porteurs de projets iront ailleurs et l'existant disparaîtra. „
MARTINE VASSAL

Mais un ordre de priorité devra être fixé. "On parle beaucoup des petits tronçons Martigues/Port-de-Bouc, attention ! On évoque de nouveaux emplois et logements, mais si demain la ville d'Istres, qui aura le plus d'habitants (60 000 sont envisagés, NDLR), n'est maillée par aucune route... Il faut aller très vite sur la route Fos-Salon", tranche

René Raimondi, maire de Fos-sur-Mer. Constat partagé par la présidente de la Métropole. "Si on rate ce moment, les porteurs de projets iront ailleurs et l'existant disparaîtra. J'ai été choqué de voir que les stocks d'Arcelor sont vidés sur les quais. Je n'ai jamais connu ça."

Réinele ACHOUR
rachour@laprovence.com

CRÉATION DE LA LIGNE À TRÈS HAUTE TENSION

Le collectif THT 13 regrette de ne "pas être concerté"

Hier, Jean-Luc Moya a rappelé qu'il n'était pas opposé à la ligne THT, mais propose une solution alternative. Symboliquement, il change le nom du collectif qui passe de STOP THT 13 à THT 13.

Le collectif STOP THT 13 devient le collectif THT 13. Une bonne nouvelle, saluée à l'unanimité par les intervenants présents dans l'assemblée. Un changement de nom symbolique, "pour insister sur l'idée que cette ligne-là, nous la voulons", lance d'emblée Jean-Luc Moya, membre fondateur du collectif, représentant de France Nature Environnement. Composé de 81 associations locales et collectives, le collectif milite activement pour la mise en œuvre d'une solution alternative. "Nous sommes fiers des entreprises de notre territoire et de celles qui veulent s'installer à Fos", appuie-t-il.

"Nous n'avons rien construit collectivement"
Mais, le projet de ligne aérienne porté par RTE est "délétère" pour cette économie. Il va faire "mou-



Jean-Luc Moya, membre du collectif THT 13, a défendu l'option alternative avec une partie enterrée et une autre en sous-marin. / PHOTO FRANCK PENNANT

rir" une partie de cette économie qui "vit sur le tourisme, le paysage et la production agricole".

Même si le collectif se dit "sensible" au "nécessaire" développement des industries de Fos : "Il faut que tout le monde ait

conscience que notre économie est fortement dépendante de cela." Mais c'est bel et bien l'hypothétique tracé retenu qui irrite. "Il faut être innovant. On ne l'est pas. RTE nous présente une solution qui a 80 ans, appuie le représentant, ce n'est

pas acceptable." Il brandit ainsi l'option d'une solution "qui sécurise les apports, qui apporte du mix énergétique, qui sécurise Tavel (dans le Vaucluse) et qui permet d'apporter l'énergie nécessaire en temps voulu". Aujourd'hui, l'alternative proposée

est Jonquières-Saint-Vincent avec deux giga watts en enterré, et Midi Provence avec deux giga watts en sous-marin, "ce qui permet de récupérer également les énergies des éoliennes". À cela s'ajoute le point de Rouquerousse, sur lequel "on

“ Il faut être innovant. On ne l'est pas. RTE nous présente une solution qui a 80 ans. „
JEAN-LUC MOYA,
MEMBRE DU COLLECTIF THT 13

passé", dit-il. Lorsqu'il parle d'innovation, Jean-Luc Moya évoque également les débats. "Les acteurs politiques, les industriels, le collectif avancent leur pion de façon séparée. Nous n'avons rien construit collectivement et nous n'avons pas de feuille de route partagée entre le territoire craven et le marseillais. Nous n'avons pas pris part au débat." Un appel à la coconstruktion est lancé et il ne faut pas "que chaque entité avance ses arguments pour arriver à une confrontation". Il y a trois ans le projet de réindustrialisation n'était pas encore concret. L'arrivée de la THT est vue comme une urgence pour la zone industrielo-portuaire, deuxième émettrice de CO2 de France.

R.A.