



PROJET MISTRAL

Usine sidérurgique MARCEGAGLIA
FOS-SUR-MER

MARCEGAGLIA Fos-Sur-Mer
Route du quai minéralier
13270 FOS-SUR-MER
Service Direction

S.F.

MAP

4 PLACE SADI CARNOT • 13002 MARSEILLE
TÉL.: +33 (0)4 95 00 42 00

DOSSIER DE DEMANDE DE PERMIS DE CONSTRUIRE
NOTICE ARCHITECTURALE & PAYSAGÈRE
PC04

[Art. R. 431-8 du code de l'urbanisme]

Mai 2026

1.	PRESENTATION DU DEMANDEUR & OBJET DU PERMIS.....	1
2.	PRÉSENTATION DU PROJET MISTRAL.....	3
	a) Qui porte le projet ?.....	3
	b) Pourquoi produire de l'acier à base d'électricité et de ferraille recyclée ?.....	3
	c) Quels sont les grands enjeux et effets du projet ?	3
	d) Comment le projet prévoit de s'intégrer dans le bassin de Fos-Berre ?	3
	e) Quel est le calendrier du projet ?	4
	f) Quels financements prévus ?	4
	g) Quelles seraient les conséquences si le projet ne se faisait pas ?	4
3.	PRESENTATION DE L'ETAT INITIAL DU TERRAIN ET DE SES ABORDS :	5
	a) Localisation du terrain	5
	h) Caractéristiques du site	6
	i) Contexte réglementaire du projet	12
	k) Contexte naturel	17
	l) Périmètres foncier, d'exploitation et de permis de construire.....	17
4.	PRESENTATION DU PROJET ARCHITECTURAL :	18
	a) L'aménagement du terrain :	18
	m) Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles par rapport aux constructions ou paysages avoisinants	19
	n) Les matériaux et les couleurs des constructions : le parti pris architectural	21
	o) L'organisation et l'aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement.....	22
	p) Clôtures	23
5.	NOTE PAYSAGERE : INTEGRATION DU PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT PAYSAGER	24
	a) Contexte et situation	24
	b) Principe d'intégration paysagère.....	24
	c) Bilan des arbres.....	25
	d) Composition et cohérence d'ensemble	26
	e) OLD.....	26
	f) Palette végétale.....	26
6.	NOTICE DE SECURITE.....	28
	a) BATIMENTS ADMINISTRATIFS ET ANNEXES.....	28
	b) PARC DE STATIONNEMENT.....	28
	c) INSTALLATIONS PHOTOVOLTAIQUES.....	29

1. PRESENTATION DU DEMANDEUR & OBJET DU PERMIS

Leader mondial dans la transformation de l'acier, l'entreprise familiale Marcegaglia a fait l'acquisition de l'usine sidérurgique de Fos-sur-Mer spécialisée dans la fabrication d'aciers spéciaux en juin 2024.

La société MARCEGAGLIA a en effet repris l'exploitation de l'usine sidérurgique qui était jusqu'alors exploitée par la société ASCOMETAL sur le territoire des communes de Fos-sur-Mer et Port-Saint-Louis-du-Rhône. Cette reprise a été réalisée dans les conditions définies par le jugement du tribunal judiciaire de Strasbourg du 31 mai 2024, à la suite du redressement judiciaire de la société ASCOMETAL Fos-sur-Mer.

Le Groupe Marcegaglia souhaite désormais se positionner sur la production d'aciers standards afin de maîtriser toute sa chaîne de valeur et poursuivre la décarbonation de son activité.

Raison sociale : MARCEGAGLIA FOS-SUR-MER

SIRET : 928 327 196 000 20

Forme juridique : Société par actions simplifiée (Société à associé unique)

Capital : 50 000 000,00 Euros

L'usine est spécialisée dans la fabrication de produits longs (barre et fils) en aciers spéciaux destinés à la fabrication de roulements, d'aciers de construction mécanique et d'aciers à destination notamment du secteur automobile et de la défense. L'élaboration est déjà largement décarbonée, puisque basée depuis l'origine sur la filière du four à arc électrique.

L'activité est soumise à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) et est visée par la directive IED. Les principales rubriques du site sont 3110 (Combustion), 3220 (Production de fonte ou d'acier) et 3230 (Transformation des métaux ferreux).

L'usine sidérurgique est actuellement exploitée dans les conditions prévues par l'autorisation au titre de la police des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), conformément à l'arrêté n° 193-2017-PC du 16 novembre 2017. Le bénéfice de cet arrêté a été transféré à la société MARCEGAGLIA par l'arrêté n°2024-161-CE du 26 février 2025 portant changement d'exploitant.

MARCEGAGLIA porte un projet de pérennisation et d'extension du site :

- **Pérenniser l'activité historique** de production d'aciers spéciaux longs à hauteur d'environ 150 kt pour une capacité de production de l'aciérie actuelle de 350 kt par an ; cette pérennisation se base sur un travail de maintenance et de remise au standard des équipements existants. Dans cette mesure, cet axe sera peu évoqué dans le reste du document.
- **Construire une nouvelle aciérie** pour produire 2,0 Mt de brames d'acier plat à base d'une **technologie décarbonée**, à savoir un four électrique et un ensemble de métallurgie secondaire et coulée continue de brames épaisses de la dernière génération ; il s'agit de la partie « élaboration » du **projet Mistral**.
- **Construire un train de laminage à chaud** pour produire 2,0 Mt de bobines d'acier plat avec une capacité de 2,7 Mt, (fonctionnement avec 2 fours de réchauffage des brames) ; il s'agit de la partie « laminage » du **projet Mistral**. Le Train de laminage à chaud bénéficiera lui-aussi, à l'instar de l'aciérie, des meilleures technologies actuelles, notamment sur l'aspect énergétique et environnemental.

- **Adapter la logistique des flux d'entrée** des matières premières et de sortie des produits finis en lien avec les équipements du GPMM (Grand Port Maritime de Marseille), du terminal vrac (HES) et de SNCF réseaux. Ceci correspond à la logistique des produits (matières premières, produits de sortie, co-produits, matériel industriel et de maintenance) au sein de l'usine, et à l'articulation avec la communication des matières avec le port.

Pour ce faire, le projet Mistral intègre enfin tout un volet d'**utilités** dédiées (traitement de l'eau brute, traitement des rejets air, nouvelles installations de maintenance, pour le futur personnel supplémentaire).

L'acquisition de l'aciérie de Fos-sur-Mer s'inscrit dans la **stratégie globale du Groupe MARCEGAGLIA** :

- Intégrer et protéger ses approvisionnements de bobines d'acier plat standard et d'acier inoxydable dans un contexte d'une part, de démondialisation (notamment avec l'Asie du Sud-Est), et d'autre part, de diminution de l'offre d'acier primaire décarboné en Europe chez les fournisseurs de MARCEGAGLIA. Cette intégration vers l'amont de la filière, outre l'intérêt stratégique, revêt aussi l'intérêt économique de l'intégration de la chaîne de valeur amont.
- Disposer pour cette capacité, d'une filière décarbonée en ce qui concerne l'élaboration d'acier, les achats extérieurs de bobines d'acier plat par MARCEGAGLIA faisant très essentiellement appel à la filière des hauts-fourneaux. L'implantation du four électrique notamment, dans un pays où l'électricité est déjà générée par des processus peu émetteurs de carbone et de pollutions (électro-nucléaire, hydro-électrique, renouvelables), permettra des niveaux d'émissions remarquablement bas dans le monde de la sidérurgie mondiale. La localisation de la production et son implantation adaptée à l'usage d'une logistique peu génératrice de gaz à effet de serre permettront aussi un niveau exceptionnellement bas de l'impact logistique sur le climat et l'environnement.
- Améliorer ses performances de service pour ses clients finaux. Cet aspect est fondamental pour le Groupe MARCEGAGLIA, très tourné traditionnellement vers le client final, et est la condition sine qua non du maintien en Europe de l'Ouest d'une sidérurgie plus vertueuse.

Le Groupe MARCEGAGLIA a choisi le site de Fos-sur-Mer pour les raisons suivantes :

- Site qui produit depuis 1973 de l'acier décarboné au travers de son aciérie électrique ; le four électrique de Fos a atteint des niveaux de CO₂ particulièrement bas, et record dans la sidérurgie mondiale.
- Approvisionnement en énergie électrique décarbonée pérenne, de qualité et économique en France.
- Personnel qualifié et compétent au sein de l'entreprise ; il s'agit pour la sidérurgie, activité d'industrie lourde, d'une garantie de démarrage et d'exploitation en sécurité et en sûreté.
- Site historiquement en économie circulaire par sa capacité à recycler les ferrailles.
- Emplacement stratégique sur la zone industrialo-portuaire Fos / Marseille ; bénéficiant de réseaux logistiques et portuaires, avec une proximité géographique avec le port de Ravenne (usine MARCEGAGLIA qui sera le débouché principal de MARCEGAGLIA Fos), ainsi qu'avec les sites de San Giorgia di Nogaro et de Gazoldo.

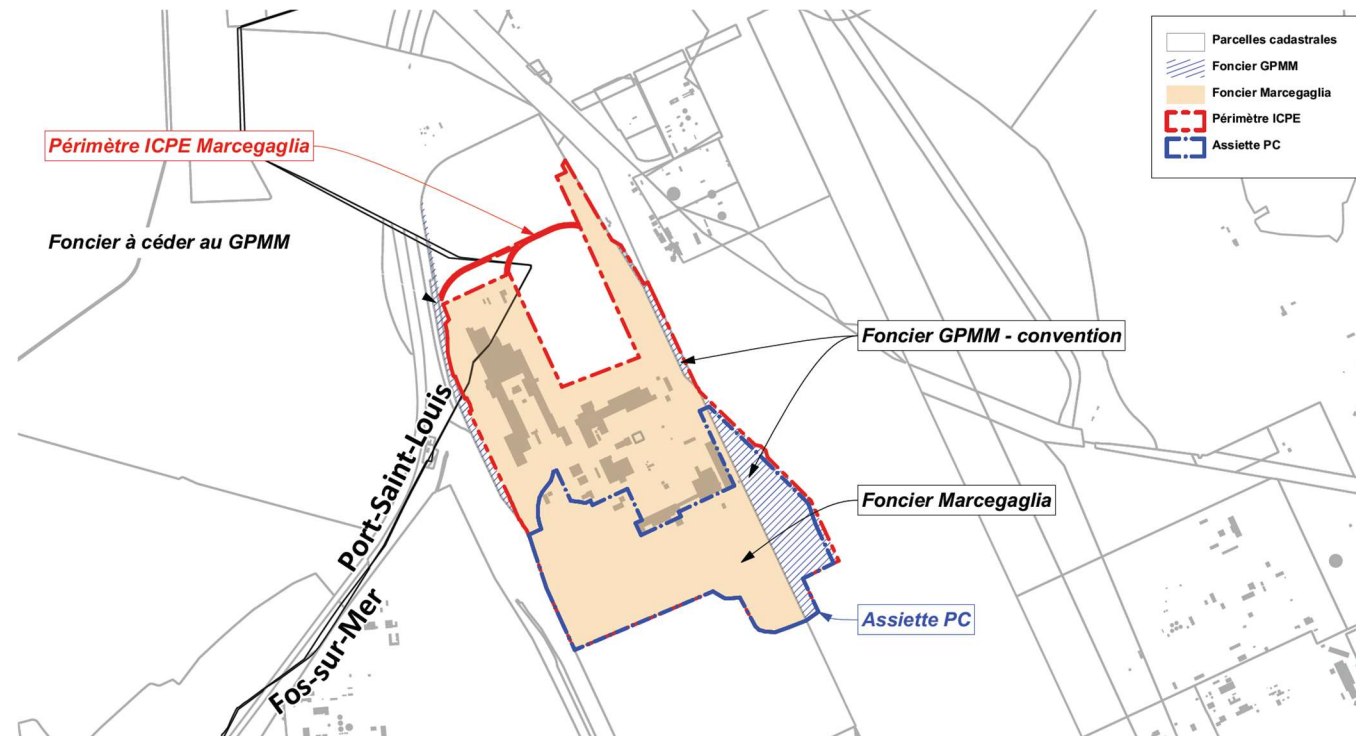
Cet investissement répond à l'objectif de décarbonation du Groupe en remplaçant l'achat externe de bobines d'acier plat standard dont la production est très carbonée (filières haut-fourneaux) par la production interne de bobines issues de la filière électrique bas carbone.

Un dossier de demande d'autorisation environnementale est donc déposé pour ce projet, ainsi que pour une future installation de stockage des déchets non dangereux destinée aux laitiers.

A ce titre la direction du site prévoit dans le cadre de la présente demande de permis de construire :

- De réaliser une **unité de production d'acier neuve**
- De **moderniser** les équipements annexes en
 - Construisant un nouveau restaurant d'entreprises
 - Construisant des nouveaux vestiaires
 - Réhabilitant l'ancien restaurant en auditorium
 - Réorganisant les parkings de véhicules des salariés en implantant notamment un parking silo

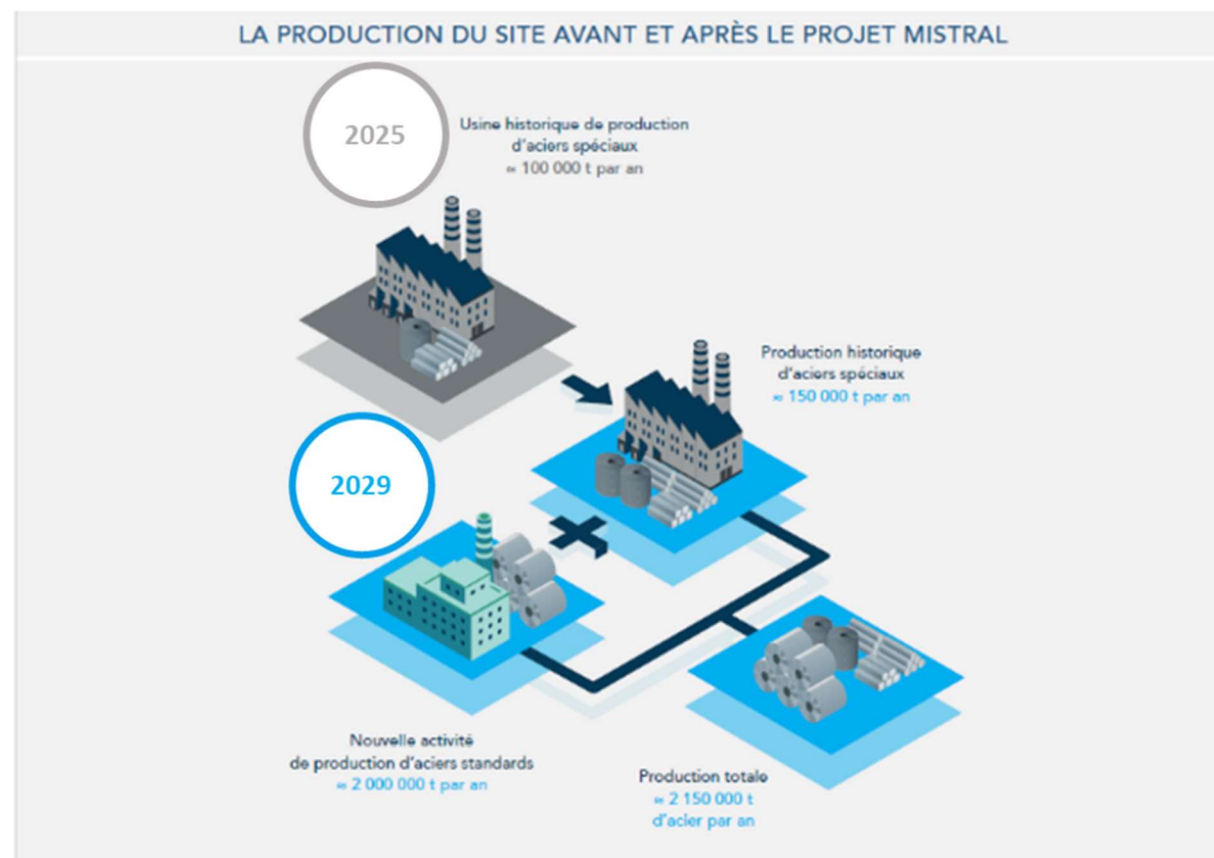
Cette demande concerne uniquement la zone au sud de « l'usine historique (assiette PC). »



2. PRÉSENTATION DU PROJET MISTRAL

Comme dit ci-avant, le projet Mistral prévoit de pérenniser l'outil de production historique, et créer une nouvelle unité de production innovante permettant de produire des aciers standards plat carbone. Le projet prévoit l'augmentation de la capacité de production totale du site (produits finis) à 3 050 000 t/an (350.000 t/an production actuelle + 2.700.000 t/an production future) d'ici 2029 pour une production prévisionnelle de 2.150.000 t/an à partir de 2029.

Cette unité de production de grande capacité ferait partie des toutes premières de ce type en Europe et permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 80 % par rapport à une production en cycle complet.



a) Qui porte le projet ?

Leader mondial dans la transformation de l'acier, l'entreprise familiale Marcegaglia a fait l'acquisition de l'usine sidérurgique de Fos-sur-Mer spécialisée dans la fabrication d'aciers spéciaux en juin 2024.

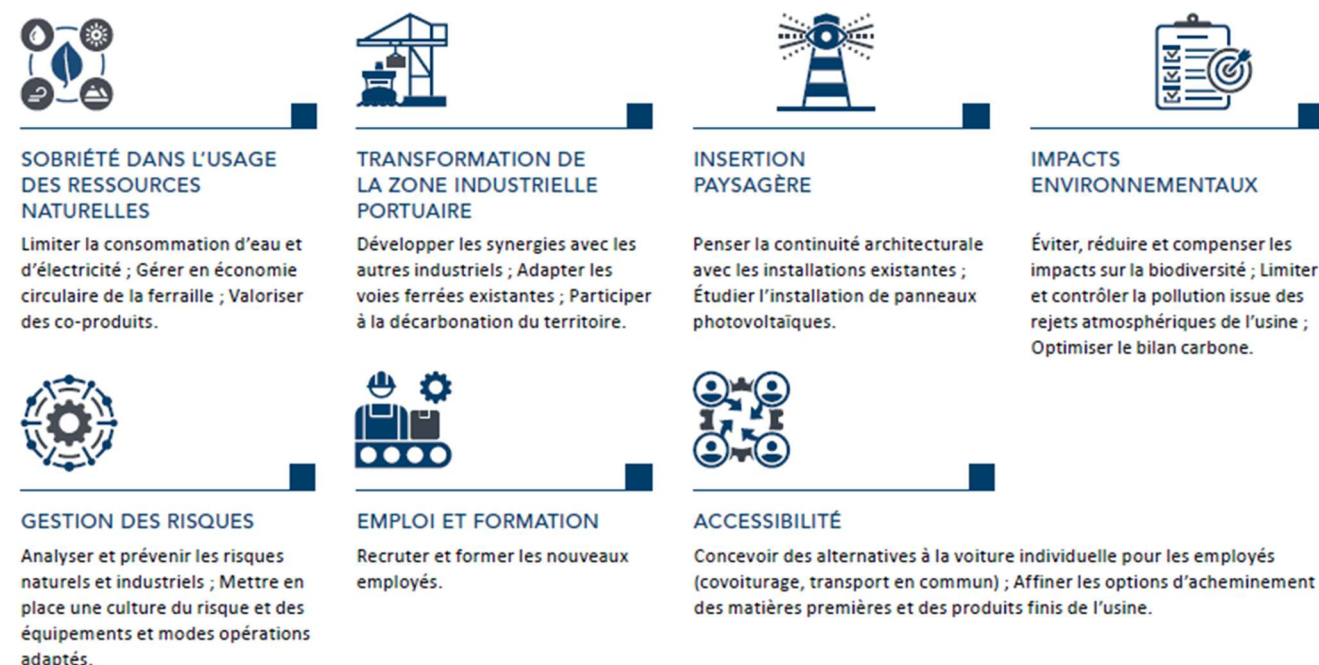
Le Groupe Marcegaglia souhaite désormais se positionner sur la production d'aciers standards afin de maîtriser toute sa chaîne de valeur et poursuivre la décarbonation de son activité.

b) Pourquoi produire de l'acier à base d'électricité et de ferraille recyclée ?

La production d'acier émet en France environ 20 millions de tonnes de CO₂ par an, soit environ 22 % des émissions annuelles de GES (gaz à effet de serre) de l'industrie française et 5 % des émissions tous secteurs confondus en France. La plus grande part est due à la production primaire, c'est-à-dire à partir de minerai réduit et fondu dans des hauts fourneaux, alimentés avec du charbon.

Le remplacement des hauts fourneaux par des fours à arc électriques constitue un des leviers majeurs de décarbonation du secteur identifié par l'ADEME et les spécialistes de la sidérurgie. Le projet Mistral prévoit donc la création d'une unité de production d'aciers standards ne dépendant pas de la réduction par le charbon de minerai dans des hauts fourneaux.

c) Quels sont les grands enjeux et effets du projet ?



d) Comment le projet prévoit de s'intégrer dans le bassin de Fos-Berre ?

Afin de s'insérer pleinement dans les enjeux de développement et transition du territoire, MARCEGAGLIA échange avec plusieurs acteurs pour étudier les différentes synergies possibles :

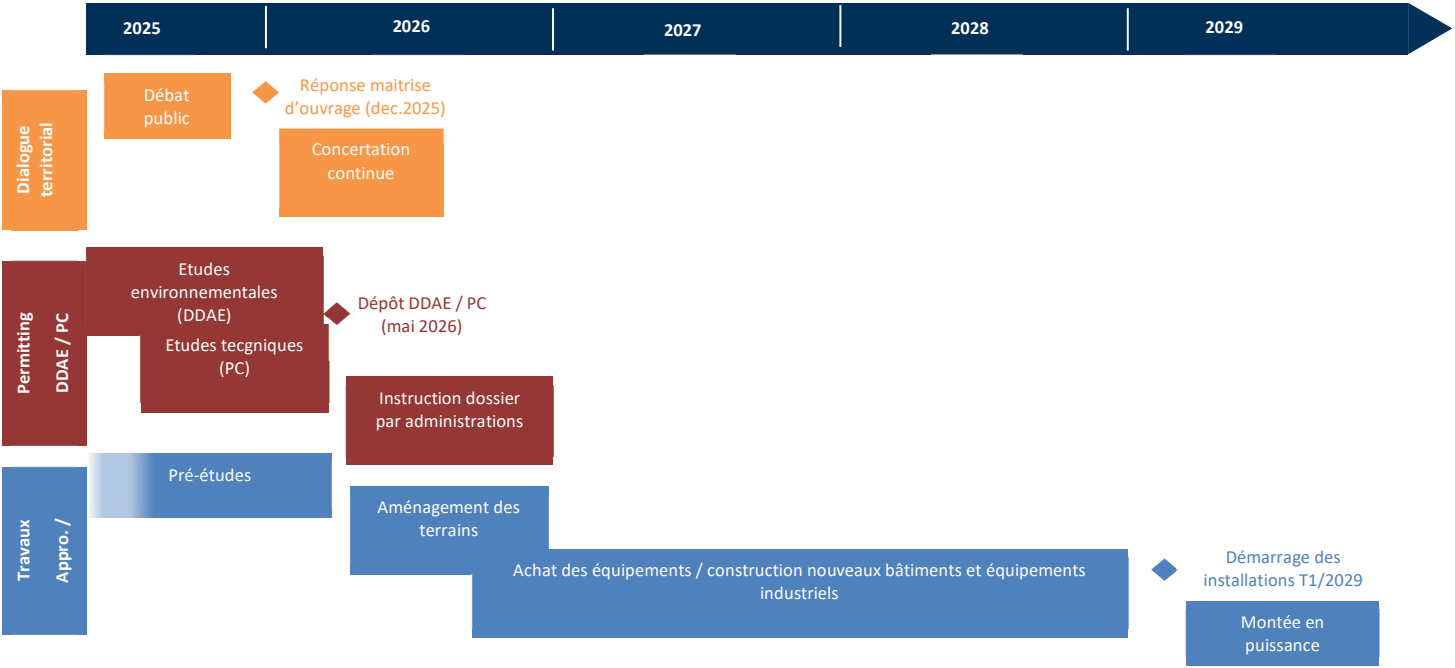
- **Le Grand Port Maritime de Marseille** pour la gestion des flux, l'acheminement des produits finis et des matières premières par voie ferroviaire et maritime. Afin d'acheminer les ferrailles par voies maritime et ferroviaire, MARCEGAGLIA est en discussion avec le Grand Port Maritime de Marseille pour des aménagements permettant d'utiliser les voies ferrées actuelles ou d'en créer des nouvelles reliant le site du projet au terminal minéralier de la Darse 1. Cela permettrait de redonner une activité à ce terminal.

- **GraviHy** pour s’approvisionner en pré-réduits bas-carbone (Green DRI), qui sera située sur la parcelle voisine du projet Mistral, au sud. GraviHy se positionne en effet sur la fabrication de fer pré-réduit à base d’hydrogène vert (Green DRI - Direct Reduced Iron). Ces produits permettraient à MARCEGAGLIA de maîtriser la qualité métallurgique de ses aciers dès la fusion de la ferraille.
- **Neocarb** d’Elyse Energy pour capter et valoriser le CO₂ produit par MARCEGAGLIA au niveau des fours de réchauffage des brames.

L’étude de ces synergies se poursuit pour permettre une mise en œuvre fonctionnelle à moyen terme, peu après le démarrage de Mistral et sa stabilisation.

À noter toutefois que la réalisation du projet Mistral n’est pas conditionnée à celle des projets GraviHy et Neocarb.

e) Quel est le calendrier du projet ?



f) Quels financements prévus ?

Le projet, d’1,2 milliards d’Euros, sera majoritairement financé directement par le Groupe Marcegaglia avec l’aide des Banques qui soutiennent le Groupe et le projet.

g) Quelles seraient les conséquences si le projet ne se faisait pas ?

- **À l’échelle internationale**, alors que les mesures protectionnistes sont croissantes, une absence de nouveau projet européen de production d’aciers standards décarbonés menacerait la souveraineté industrielle et la compétitivité économique européenne.

- **À l’échelle française**, l’absence du projet Mistral menacerait la continuité de la fabrication d’aciers généraux et spéciaux, essentiels pour l’économie et la défense nationale, et nuirait à l’objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à la production d’acier.

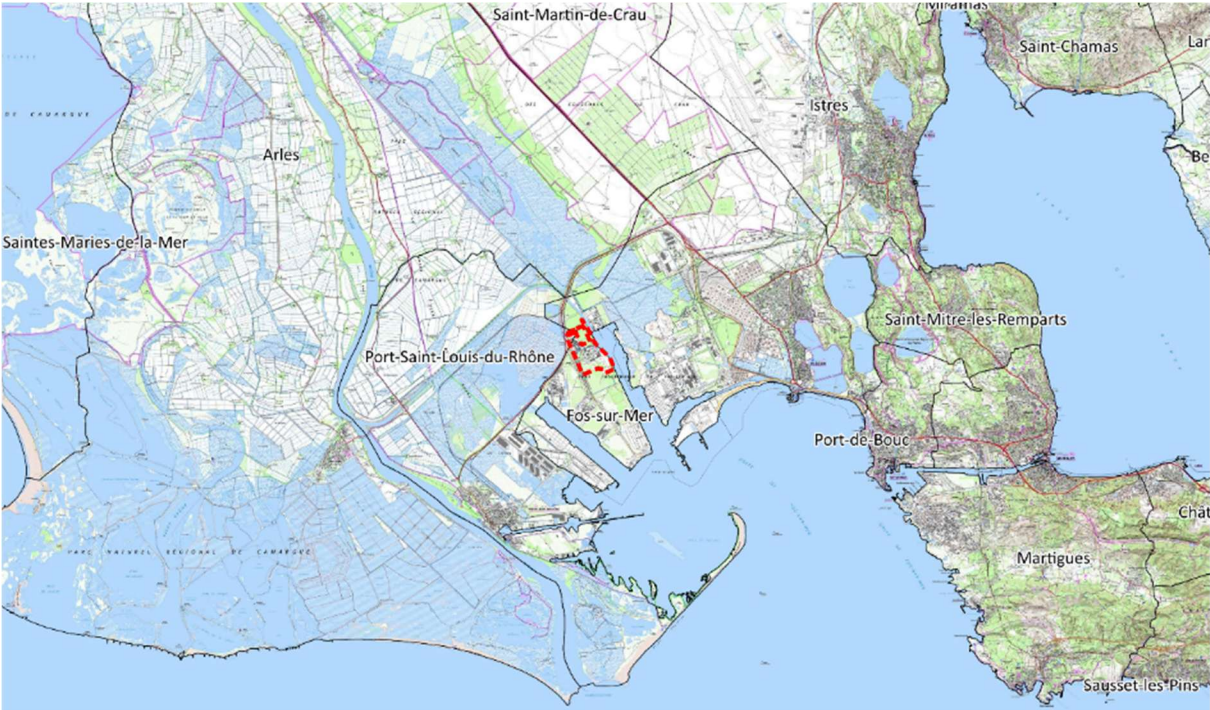
- **À l’échelle locale**, le projet Mistral permettrait de créer des synergies avec des initiatives voisines axées sur la transition vers des activités décarbonées dans la zone industrialo-portuaire. Son absence pourrait entraîner une baisse de la création d’emplois et des conséquences sociales et environnementales négatives.

- **À l’échelle du site**, l’usine historique, confrontée à des difficultés financières, bénéficierait de l’investissement de Marcegaglia via le projet Mistral, permettant de développer une unité de production complémentaire et d’assurer un modèle économique durable. Sans ce projet, l’avenir du site serait incertain.

3. Présentation de l'état initial du terrain et de ses abords :

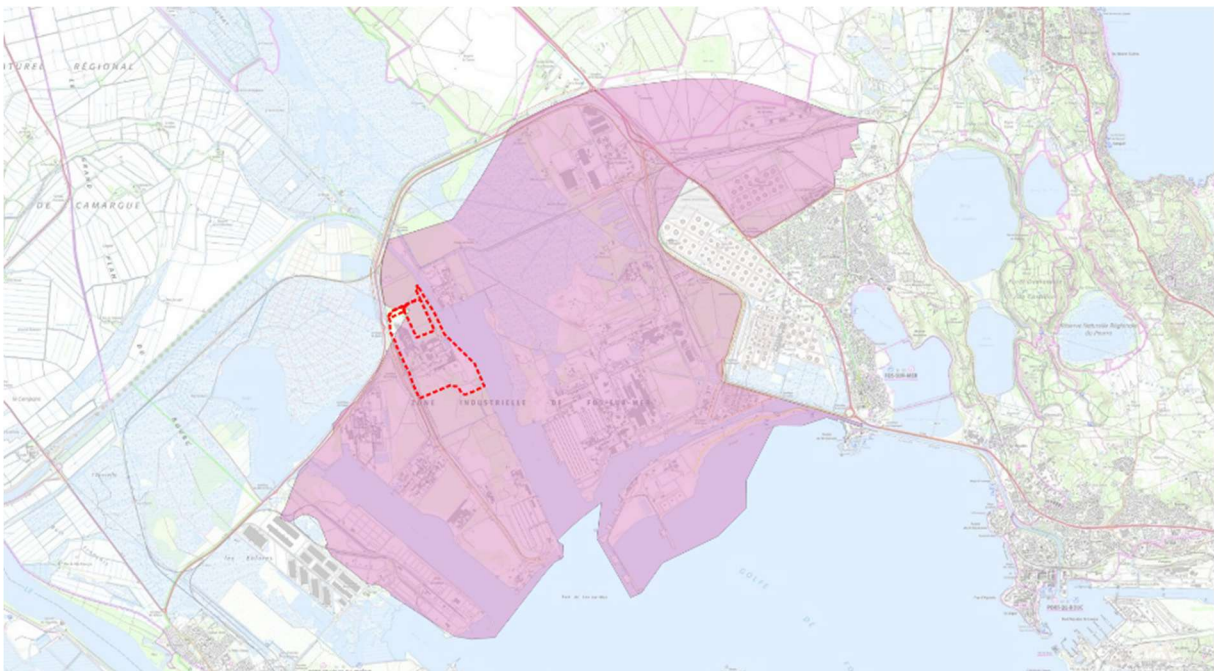
a) Localisation du terrain

Le terrain d'assiette du projet se situe sur la commune de Fos-Sur-Mer.



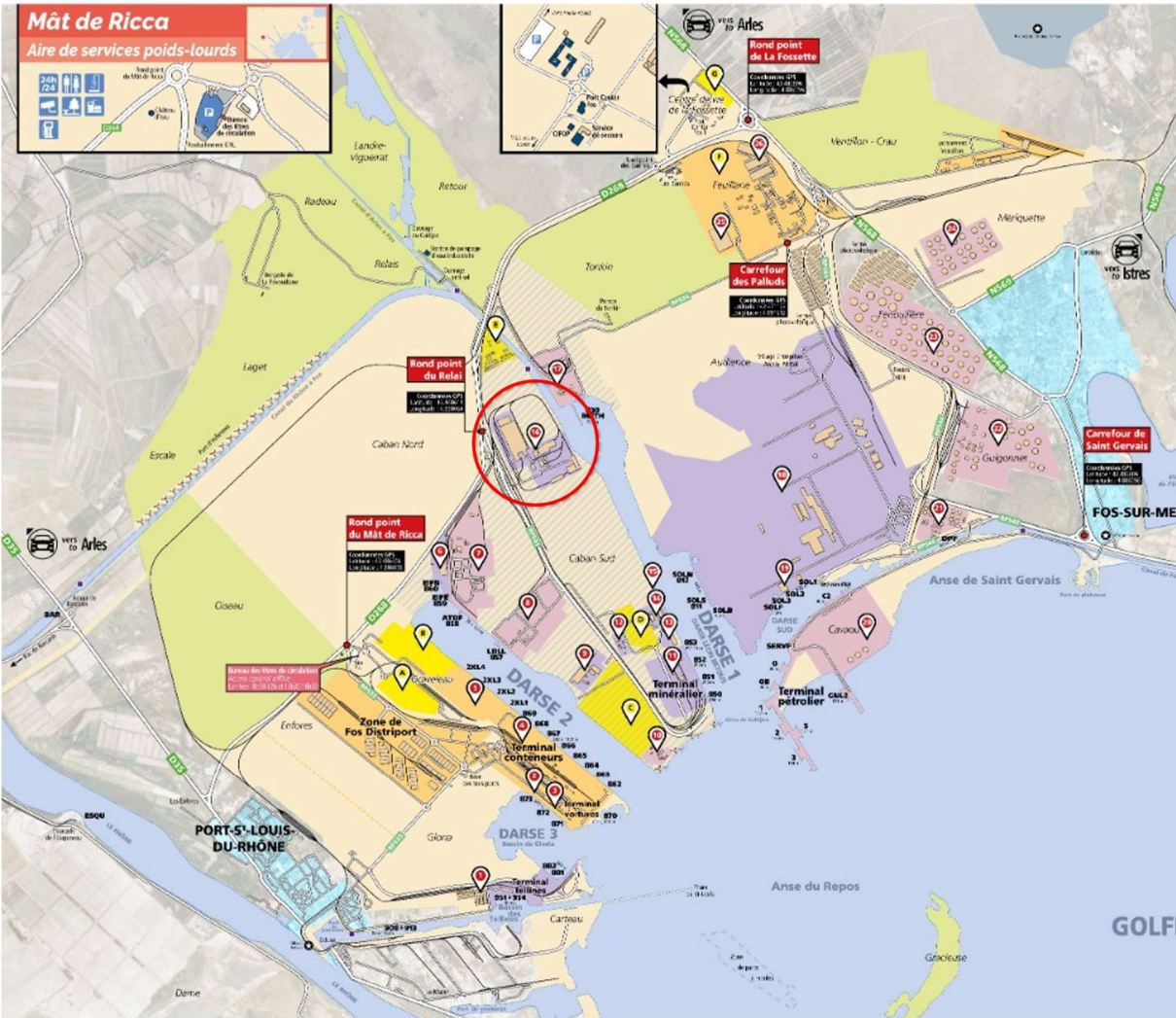
Plan de situation du foncier Marcegaglia sur scan IGN

Les abords sont marqués par différent type d'industries qui composent le territoire de la Zone Industriale Portuaire du GPM.



Repérage du foncier Marcegaglia dans le périmètre de la ZIP

Le terrain du projet est aujourd'hui occupé par l'usine historique ASCOMETAL aujourd'hui exploité par l'entreprise MARCEGAGLIA.



Légende		Entreprises	
Domaine portuaire Port area	Zones industrielles Industrial areas	1 MÉDITOURBE	17 AIR LIQUIDE - ELENGY (GDF 1)
Hangars / Bâtiments Sheds / Building	Activité pétro-chimique Oil & chemical	2 NICOLAS FRÈRES	18 ARCELORMITTAL
Bâtiments GPM Buildings GPM	Zone PICTO PICTO area	3 TEA	19 COFATECH
Villes Cities	Poste d'attente fluvial River waiting berth	4 PORTSYNERGY-EUROFOS	20 TMFC ELENGY (GDF 2)
Routes Roads	851 Numéro de poste à quai Berth number	5 TERMINAL SEAYARD	21 DÉPOTS PÉTROLIERS DE FOS
Voies ferrées Railroads	125 m Longueur de quai Quay length	6 EIFFAGE	22 EXXON
Espaces naturels Natural area		7 KEM ONE	23 S.P.S.E.
Zones logistiques Port logistics		8 LYONDELL CHIMIE - COVESTRO	24 DÉPOTS PÉTROLIERS DE LA CRAU
		9 EVERÉ	25 IKEA
		10 SUEZ ELECTRABEL	26 MAISONS DU MONDE
		11 CARFOS	27 ALKION
		12 SOLAMAT MEREX	28 PRIMAGAZ
		13 Sté PHOCÉENNE DE BROUAGE - LAFARGE CALCIA	29 GEOGAZ
		14 CAP VRACS	30 SEA INVEST CARONTE
		15 E.J.L.	31 KEM ONE - NAPHTHACHIMIE - INEOS
		16 ASCO INDUSTRIES	

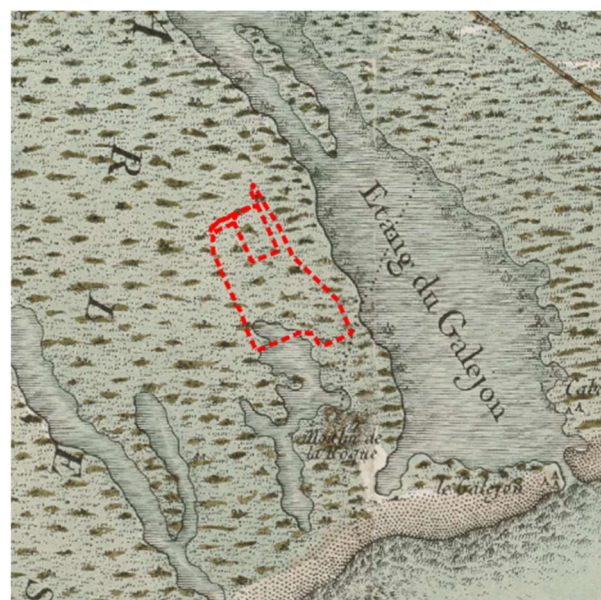
Extrait de la carte des bassins ouest du GPM

h) Caractéristiques du site

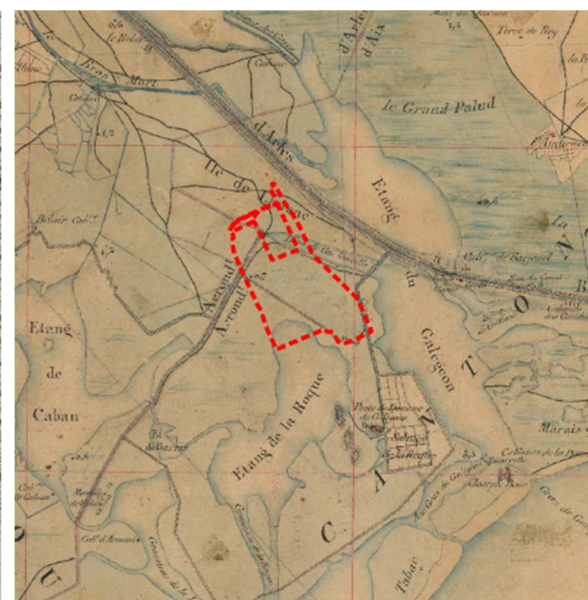
→ Territoire industriel

Le site s'inscrit dans un tissu exclusivement industriel et portuaire, sans interface directe avec les quartiers résidentiels de la commune. L'environnement immédiat est composé d'autres installations industrielles lourdes (sidérurgie, pétrochimie, logistique).

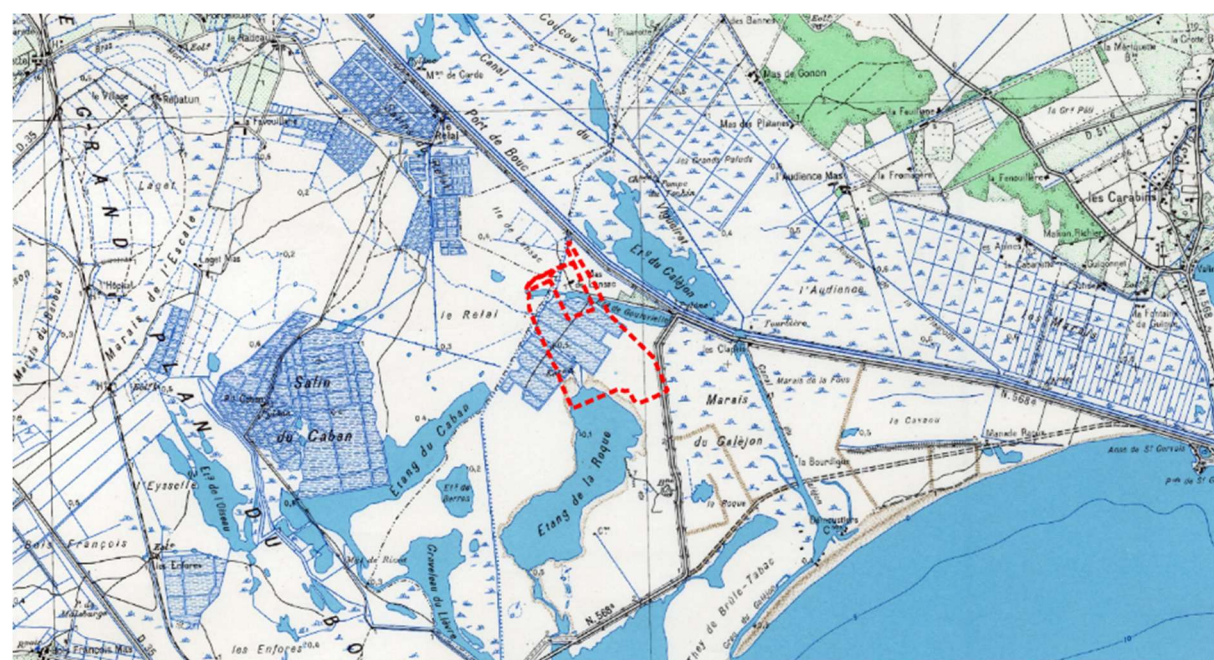
La ZIP de Fos-sur-Mer est établie sur un territoire de très faible relief, caractéristique des plaines littorales de basse Camargue et de l'étang de Berre. Les altitudes sont proches du niveau de la mer. Le terrain est globalement plat, sans contrainte topographique significative, ce qui a historiquement facilité l'implantation des grandes emprises industrielles. La topographie actuelle est en effet issue de l'aménagement de la ZIP à partir des années 60 qui a nécessité d'importants travaux de remblaiement, de terrassement et d'assèchement permettant de transformer un territoire composé de marais et de zones humides en plateformes industrielles et portuaires.



Carte de Cassini



Carte de l'Etat Major



Carte IGN 1950



Photo aérienne 1950-1965

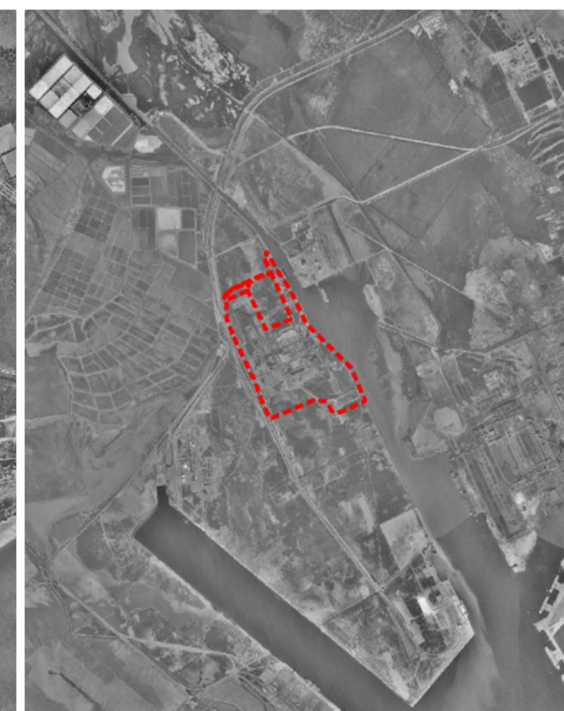
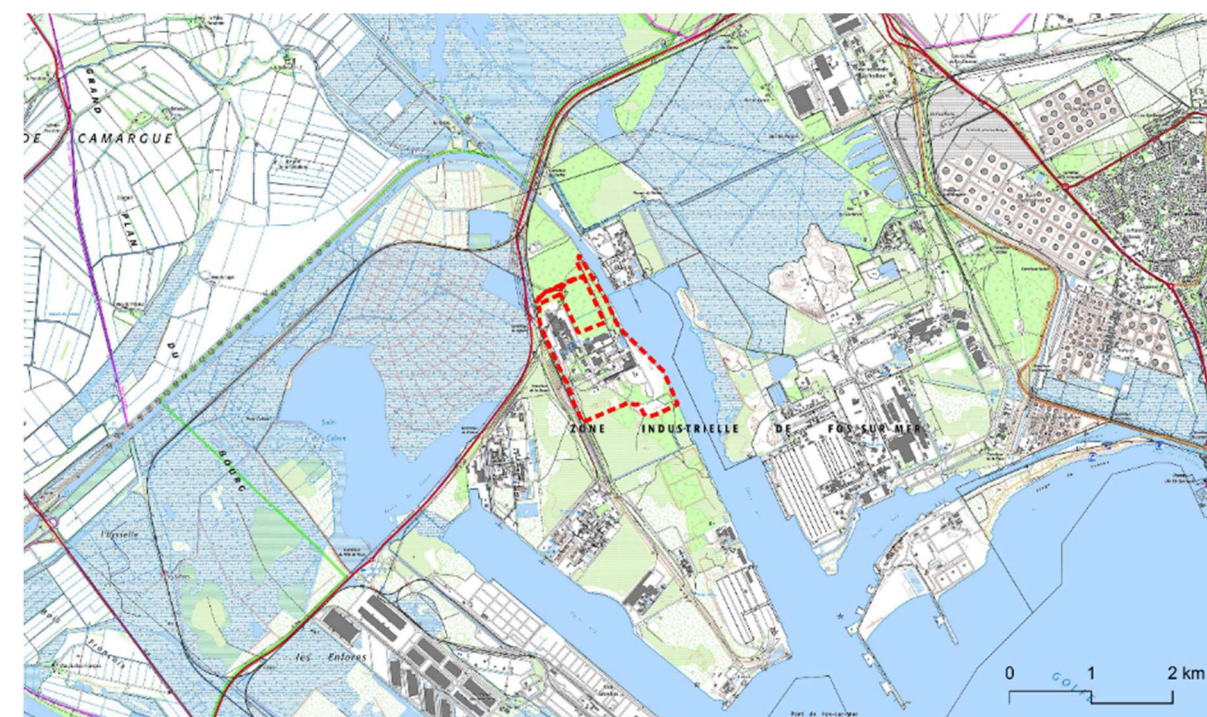


Photo aérienne 1965-1980



Carte IGN actuelle

→ Photographies du site

Vues lointaines



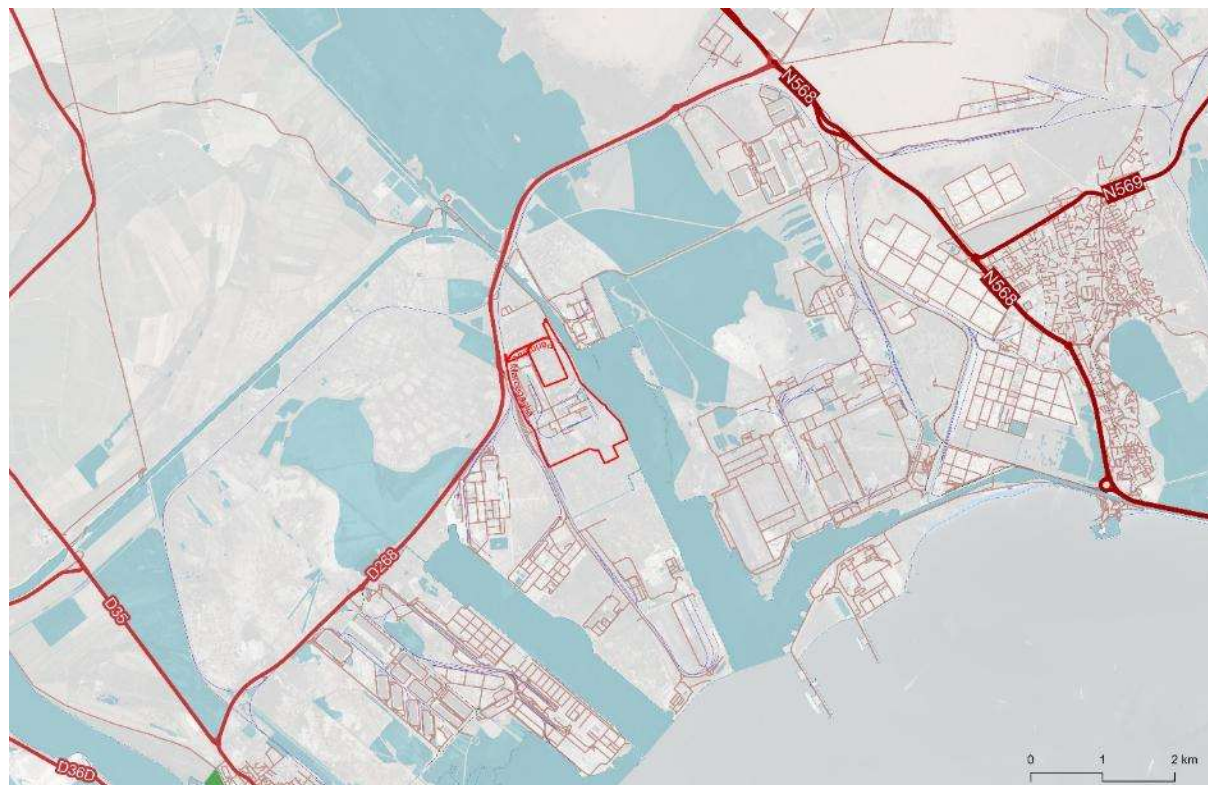
Entrée du site



Vues du secteur sud



→ Desserte



Desserte routière

Le site est accessible depuis les grands axes routiers structurant la ZIP. La RN 568, qui longe le canal de Fos, constitue l'axe principal reliant la zone portuaire aux autoroutes A55 (vers Martigues) et A54 (vers Arles) en deux fois deux voies.

Une voie nouvelle est également prévue en limite ouest du périmètre exploité par Marcegaglia, afin de desservir les futures entreprises Néocarb (au nord) et Gravithy (au sud).



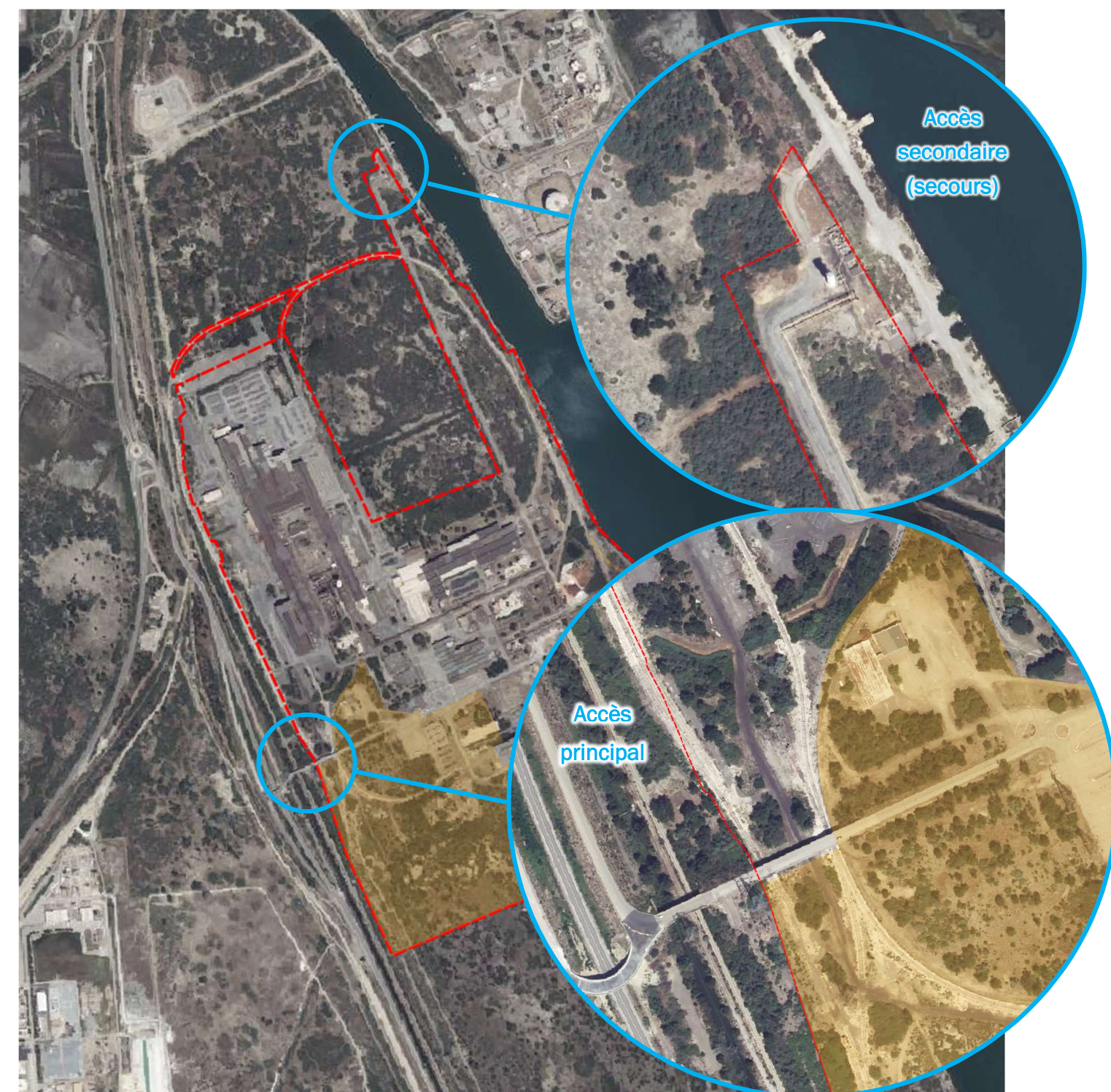
Accès

Le site dispose d'un accès existant depuis la route du quai minéralier. Aucun accès nouveau n'est nécessaire pour la mise en service de la future usine.

Desserte secours (SDIS)

Étant donné que le site est en service, un accès secondaire est déjà présent au nord du site.

Il sera prolongé le long de la darse, afin de créer une desserte secondaire pour les futures entreprises au sud du site (non nécessaire pour le fonctionnement de la future usine).



Desserte ferroviaire

La ZIP bénéficie d'un réseau ferroviaire interne dense, dédié au transport de marchandises. La desserte ferroviaire voyageurs repose sur la halte TER de Fos-sur-Mer (ligne Miramas-L'Estaque), mais celle-ci est éloignée du site et ne dessert pas directement les installations industrielles.



Desserte ferroviaire existante

Desserte maritime et fluviale

Le site bénéficie de la proximité immédiate des infrastructures du Grand Port Maritime de Marseille, offrant un accès direct aux flux maritimes pour l'approvisionnement en matières premières. La ZIP est par ailleurs connectée au réseau fluvial via le canal du Rhône à Fos, voie navigable à grand gabarit permettant une liaison avec le couloir rhodanien jusqu'à Lyon.

En conclusion, aucun nouvel accès routier n'est nécessaire pour la réalisation du projet objet du présent permis.

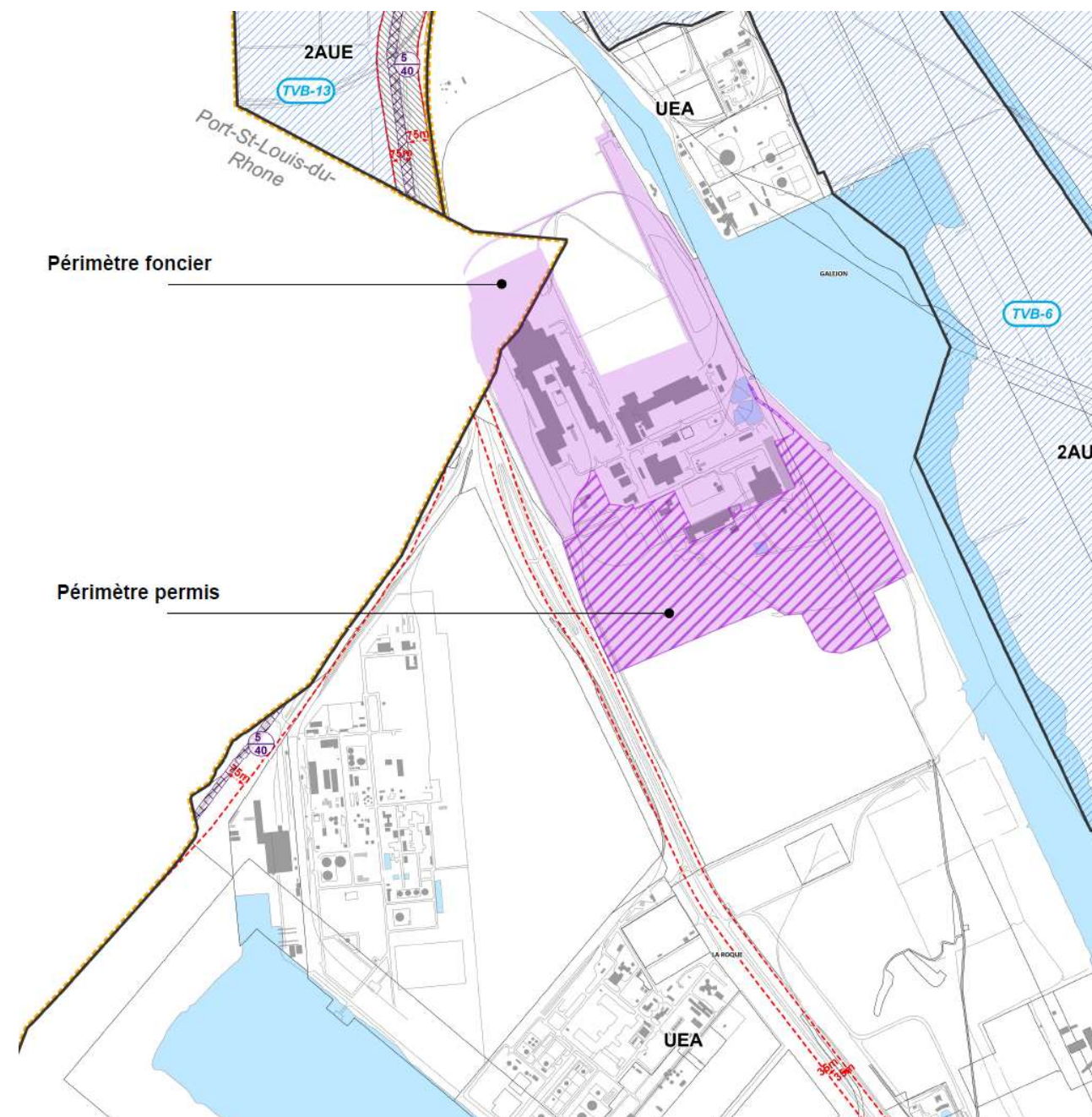
i) Contexte réglementaire du projet

→ PLU

Le site s'inscrit dans la zone UEa du PLUi. Le projet Mistral et les bâtiments service associés présentés dans le cadre de cette demande de permis sont tous situés sur la commune de Fos-Sur-Mer.

Extrait des dispositions générales du PLU de Fos :

- Sous la cote + 0,70 mètres NGF pour les zones urbaines, sous la cote + 1,70 mètres NGF pour les zones à urbaniser, les zones agricoles et les zones naturelles, les constructions, installations, ouvrages, etc., sont interdits à l'exception de ceux qui sont autorisés au titre des dispositions particulières et dérogatoires ci-après.
- La création de sous-sols est interdite.
- Le niveau des premiers planchers des nouvelles constructions et extensions doit être calé à la cote minimale de + 2,40 mètres NGF.
- Les parties de bâtiments situées en dessous de la cote 2,10 mètres NGF doivent être construites avec des matériaux et des équipements insensibles à l'eau saline.
- Le stockage de matériaux sensibles, dangereux au contact de l'eau ou encore polluants doit être situé à la cote minimale de + 2,40 mètres NGF.
- Le stockage de matériaux non sensibles et non dangereux mais pouvant se mettre en flottaison doit être réalisé dans des espaces munis de dispositifs anti-emportement hydrauliquement transparents afin d'éviter la création d'embâcles.
- Les citernes et cuves doivent être scellées et lestées, et toute ouverture (évent, remplissage) doit être située au-dessus de la cote + 2,40 mètres NGF.
- Les équipements sensibles à l'eau (tels que les transformateurs, les postes de distribution, les relais et antennes ...) doivent être situés au minimum à la cote + 2,40 m NGF.
- Les aires de stationnement collectives réalisées au niveau du terrain naturel devront prévoir un dispositif évitant l'emportement des véhicules en cas d'inondation. Cette règle ne s'applique pas aux places de stationnement situées le long des infrastructures de transport.
- Les clôtures assureront la transparence hydraulique.
- Les remblais sont interdits, sauf s'ils sont directement liés à des opérations autorisées ou nécessaires à des travaux de réduction de vulnérabilité.



Synthèse des dispositions applicables en zone UEA :

PLU zone UEA	
Sont interdits (entre autres)	- Les dépôts de véhicules, de vieilles ferrailles, de matériaux de démolition, de véhicules désaffectés et les déchets de toute nature, dès lors qu'ils ne sont pas rattachés à une activité autorisée, - Les affouillements et les exhaussements du sol non liés à une opération autorisée,
Activités autorisées sous conditions	Les constructions autorisées ne devront en aucun cas générer de zones de risques technologiques supplémentaires ou plus contraignantes
Emprise au sol	Non réglementée
Hauteur	Non réglementée
Implantation sur voies et emprises publiques	5 m ou à l'alignement graphique
Implantation sur berges / fossés / canaux	4 m (10 m sur roubine des Platanes, du Canal du Vigueirat et du Canal de Fos-sur-Mer à Port-de-Bouc)
Implantation sur limites séparatives	Non réglementée
Implantation sur une même propriété	Non réglementée
Qualité urbaine, architecturale, environnementale et paysagère (façades, toitures, clôtures...)	Non réglementée
Espaces libres et plantations	Les espaces libres doivent rester naturels
Rétention	bassins ouverts et accessibles, pentes douces
Stationnement VL	Selon besoins des entreprises
Stationnement vélos	Bureaux : 1,5% de la SDP Industrie : 15% de l'effectif total de salariés accueillis simultanément
Recharge véhicules électriques	20 % au-delà de 40 places
Assainissement	ANC

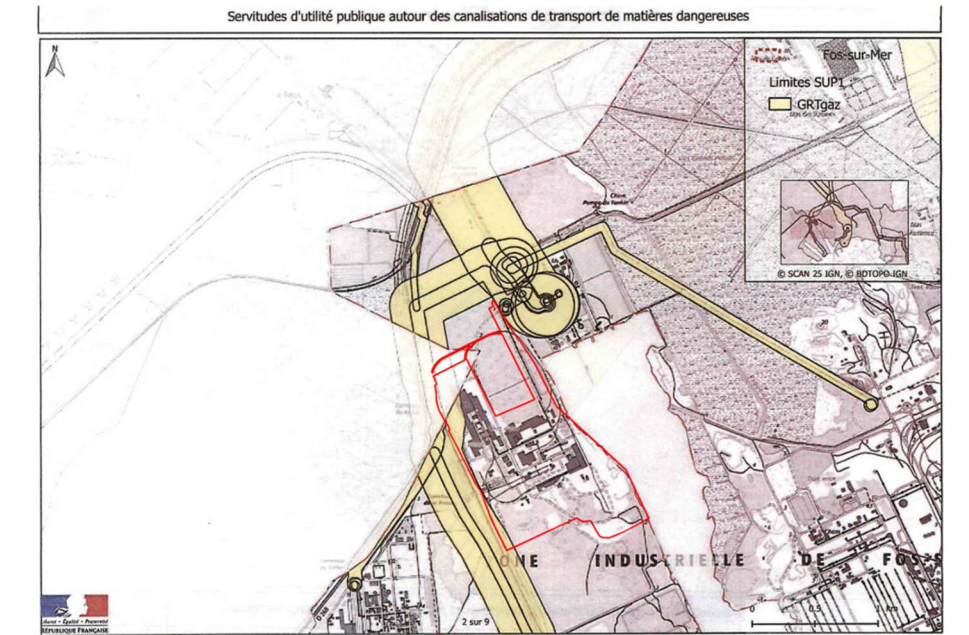
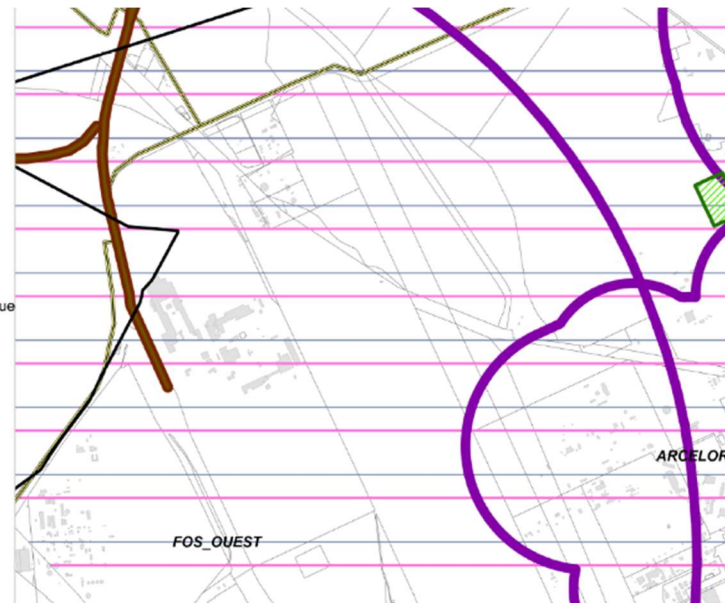
→ Servitudes d'utilité publique

Le terrain est concerné par plusieurs SUP :

- I1 : périmètre des PEL (gaz) qui recouvre une partie de la frange ouest du site
- T4 et T5 : dégagement aéronautique
- Proximité de la SUP1 Air Liquide



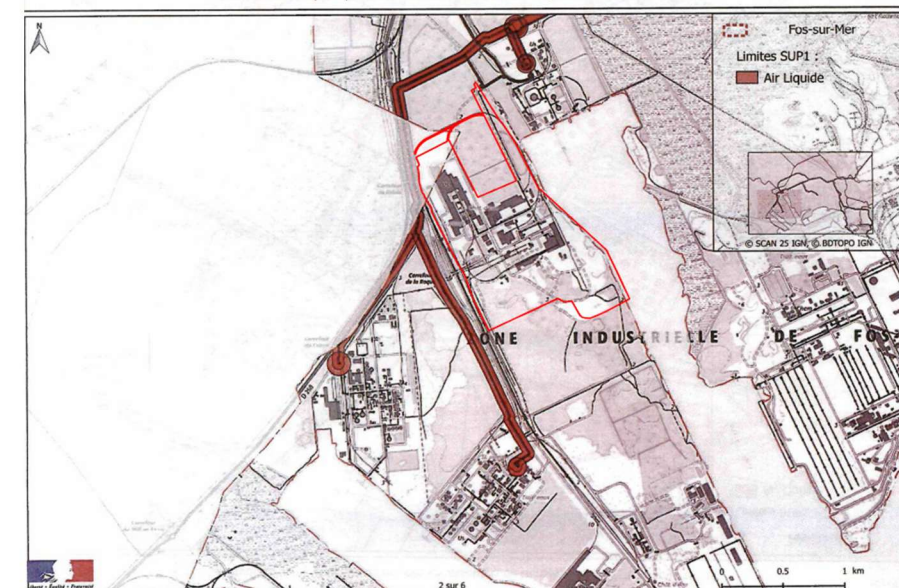
- AS1 : Périmètres de protection des captages
 Forages
 Périmètre de Protection Immédiat
 Périmètre de Protection Rapprochée
 A2 : Réseau du canal de Provence
 AC1 : Périmètres de protection d'un monument historique
 Monument
 Périmètre de protection
 AC3 : Réserve naturelle des Coussouls de Crau
 INT1 : Cimetières
 PM2 : Servitude relative aux installations classées et sites constituant une menace pour la sécurité et la salubrité publique
 Zone A : Alés de la servitude accompagnant l'autorisation d'exploitation du terminal méthanier par la société Elengy
 Zone B
 Zone C
 PM3 : PPRT ARCELOR, Fos-Est, Fos-Ouest et SNOI
 PT1 : Perturbations télécom
 PT2 : Obstacles télécom
 PT3 : Lignes télécom
 T1 : Chemin de fer
 T4 et T5 : Dégagement aéronautique



Gaz Naturel Haute pression

- Légende bandes d'effets (Consultation pour tout projet d'urbanisme)
 Limite zone de dangers très graves (EL5)
 Limite zone de dangers graves (PEL)
 Limite zone de dangers significatifs (RE)
 Légende bande de vigilance
 Limite de la bande de vigilance (Bande incluant la servitude d'utilité publique de passage)
 Zone non aedificandi et non sylvandi

Servitudes d'utilité publique autour des canalisations de transport de matières dangereuses



→ Risques

PPRT

Le périmètre est concerné par le PPRT Fos Ouest

Les bâtiments nouveaux seront concernés par des zonages B et r.

En zone « r »

Les projets nouveaux :

Sont autorisés sans prescriptions constructives :

b) tout aménagement, construction, extension, reconstruction, ouvrage ou Installation liés à des activités sans fréquentation permanente dès lors qu'ils n'aggravent pas les risques sur les enjeux existants ;

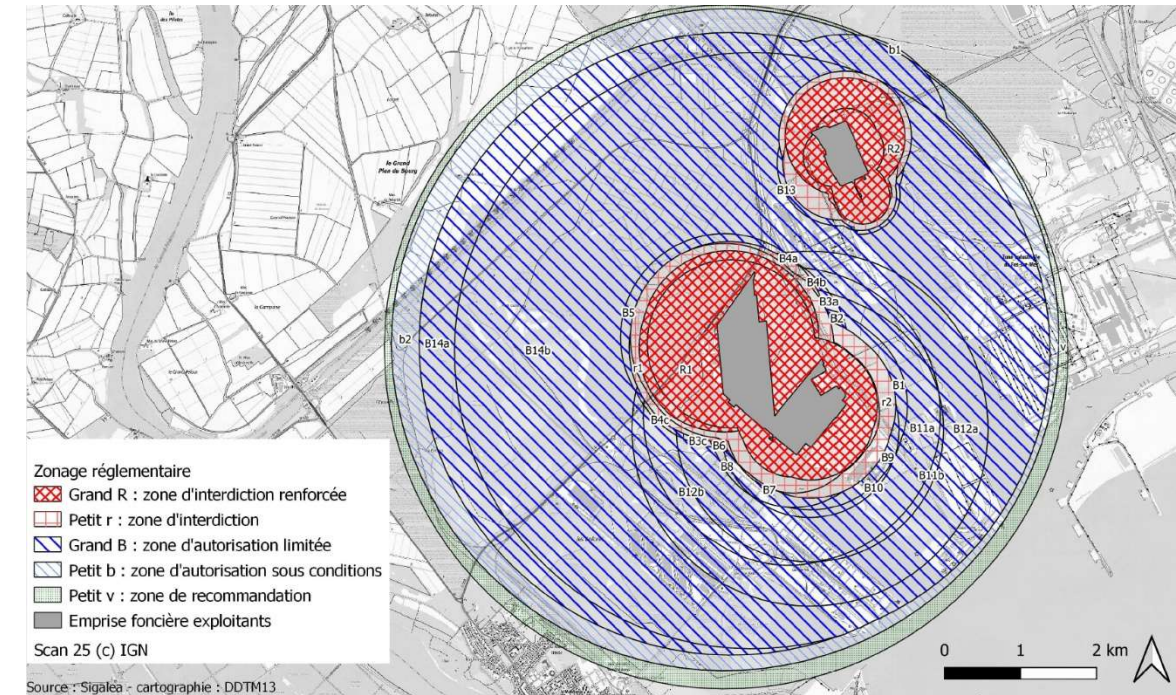
Sont autorisés sous réserve du respect des prescriptions constructives de protection à l'aléa fixées à l'article 11,4,1,3 du présent chapitre :

i) les implantations d'activités d'une entreprise adhérente en tant que membre actif à la plate-forme sous réserve que le personnel soit limité à celui strictement nécessaire à l'activité dès lors qu'elles n'aggravent pas les risques sur les enjeux existants ;

En zone « B »

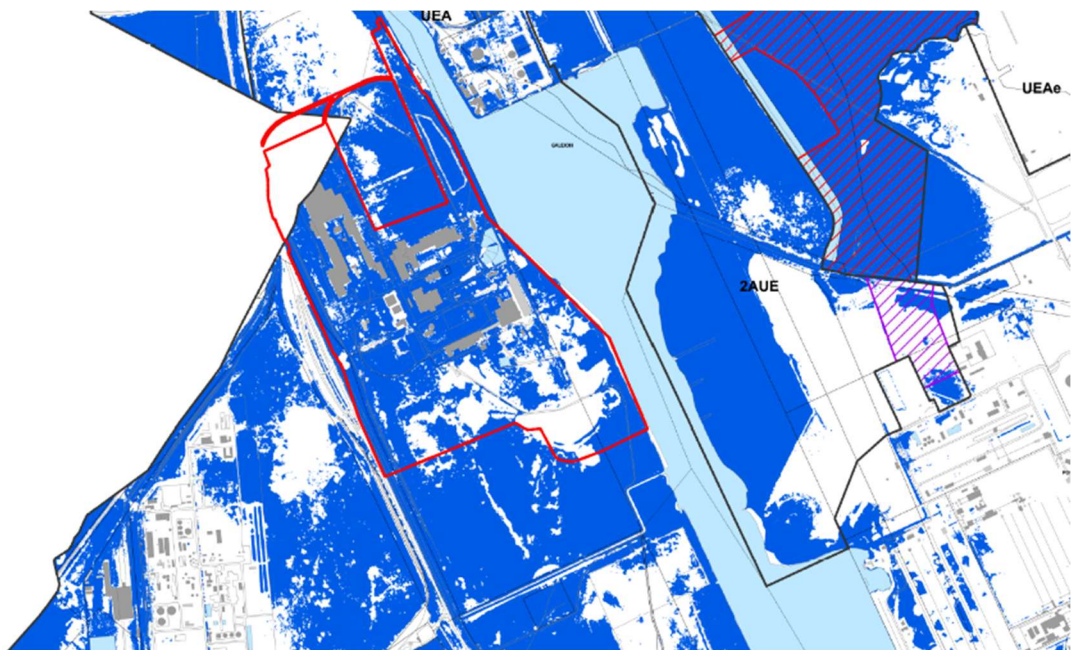
Les projets nouveaux :

Sont autorisés tous les projets, à l'exception de ceux Interdits à l'article 11.5.1.2 sont autorisés de manière limitée sous réserve de respecter les prescriptions de protection adaptées à l'aléa. L'activité prévue ne fait pas partie des projets interdits.



Zonage PPRT dans la zone du projet Mistral

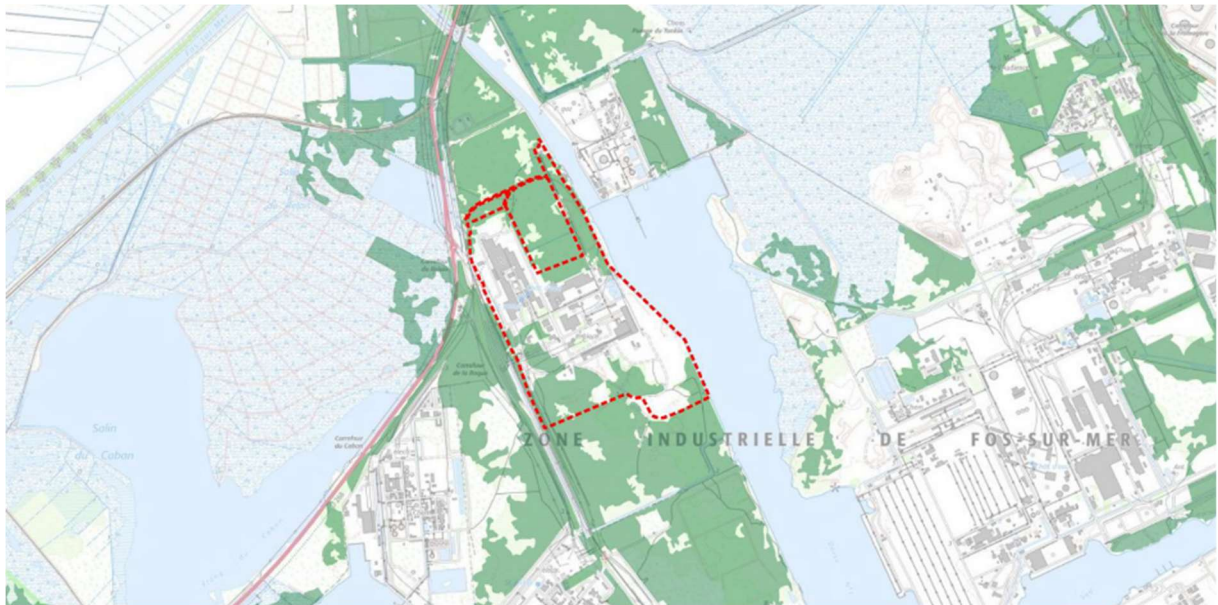
Risque de submersion marine



Le secteur est concerné par le risque de submersion marine. La cartographie ci-dessus fait ressortir les espaces en dessous de la cote 2,40 m NGF. Les prescriptions relatives à ce risque sont intégrées dans les dispositions générales (cf ci-avant).
Compte tenu des prévisions d'élévation du niveau de la mer et des futures prescriptions au niveau national, le projet prévoit de s'implanter à +2,70 m NGF.

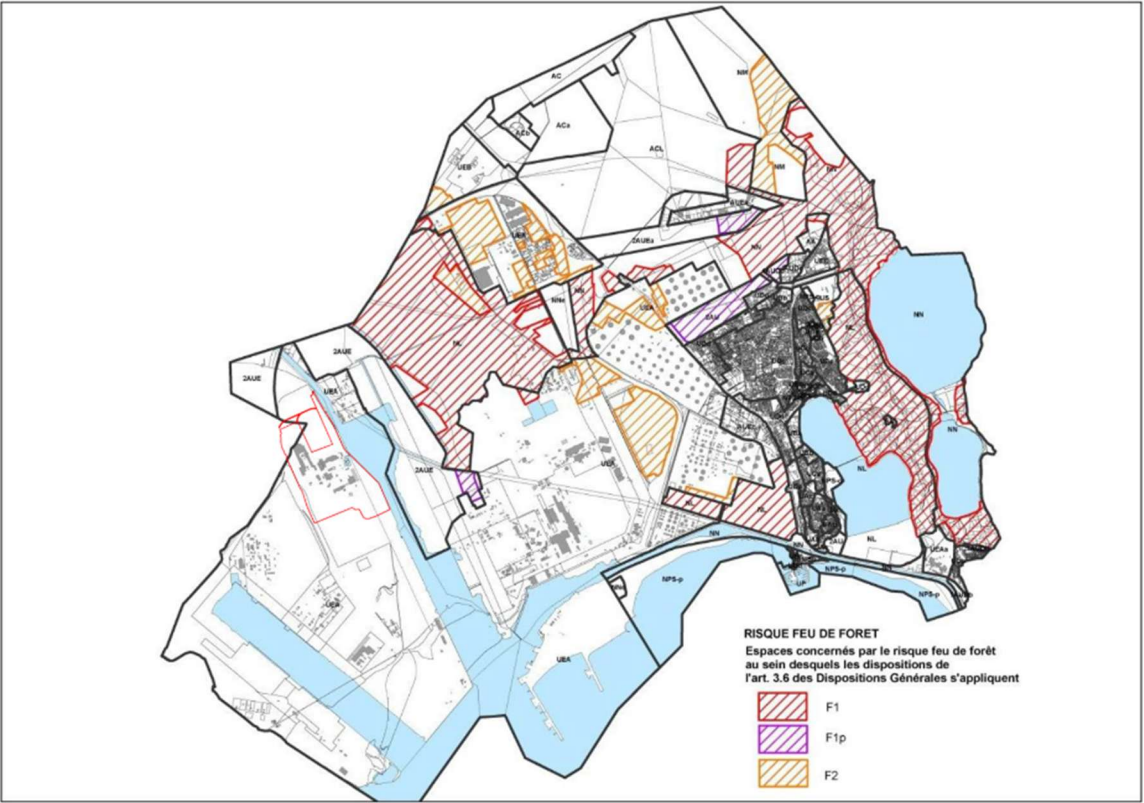
→ Périmètre soumis à autorisation de défrichement

Le secteur est en partie concerné par l'obligation d'obtenir une autorisation de défrichement. L'assiette du permis en fait partie. Le dossier est intégré à la demande d'autorisation environnementale.



Risque feu de forêt : le périmètre n'est pas concerné.

Secteurs exposés au risque feu de forêt



k) Contexte naturel

Le site se trouve à proximité de sites naturels protégés et chevauche en partie un périmètre de ZNIEFF de type 2 (golfe de Fos sur Mer). L'ensemble des études de détail de sensibilité du site se trouve dans le dossier de demande d'autorisation environnementale détaillant l'ensemble des mesures ERC inhérentes au projet.



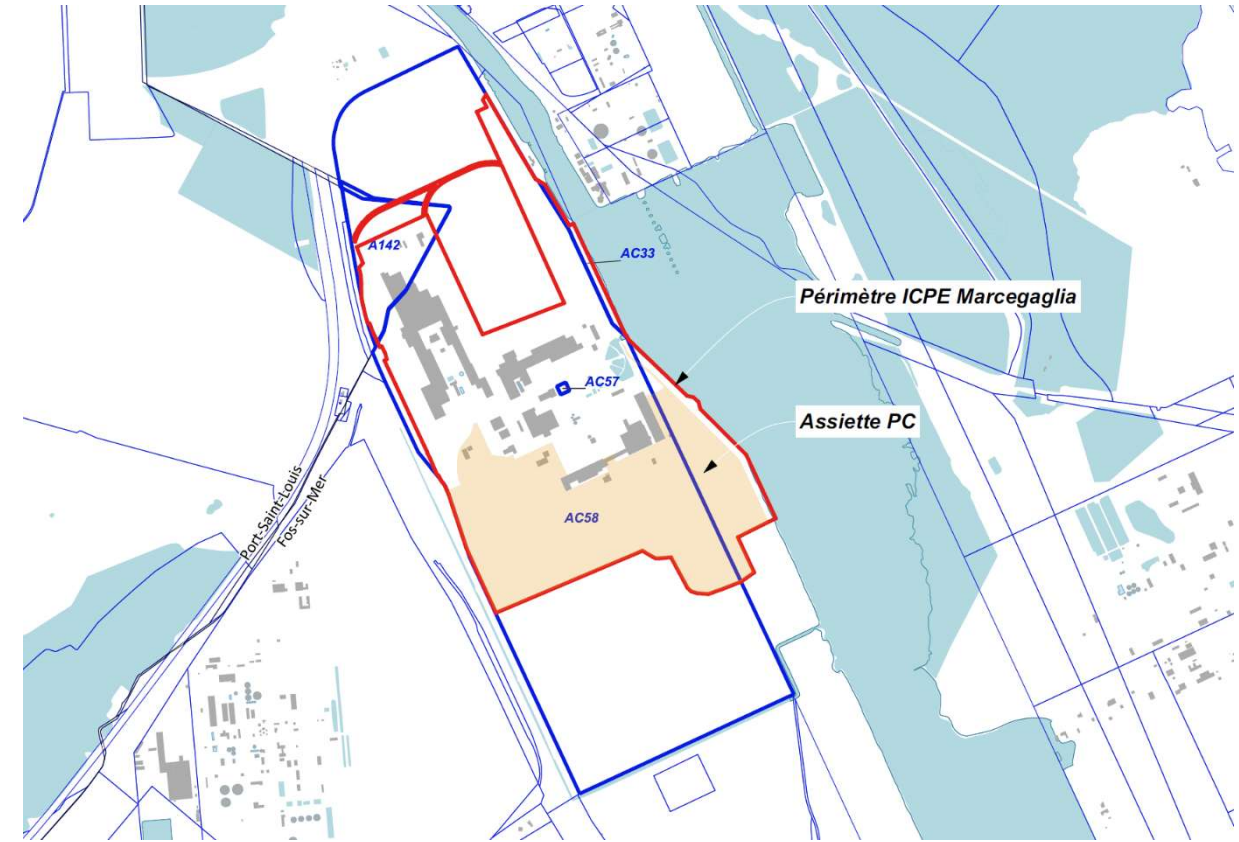
l) Périmètres foncier, d'exploitation et de permis de construire

Le terrain initial d'ASCOMETAL est destiné à être divisé ultérieurement au permis en plusieurs entités, pour accueillir d'autres activités industrielles.

Le foncier exploité par Marcegaglia se trouve sur les parcelles A142 (Port-St-Louis du Rhône), AC57 et AC58 (Fos-sur-Mer).

Le périmètre d'exploitation (ICPE) comprend également du foncier appartenant au GPMM : la parcelle AC33 ainsi qu'un foncier DPM non cadastré.

L'assiette foncière du permis de construire se situe quant à elle sur la parcelle AC58 et le foncier DPM du GPMM, pour une surface de 61 hectares.



Repérage des parcelles Marcegaglia et du périmètre de projet

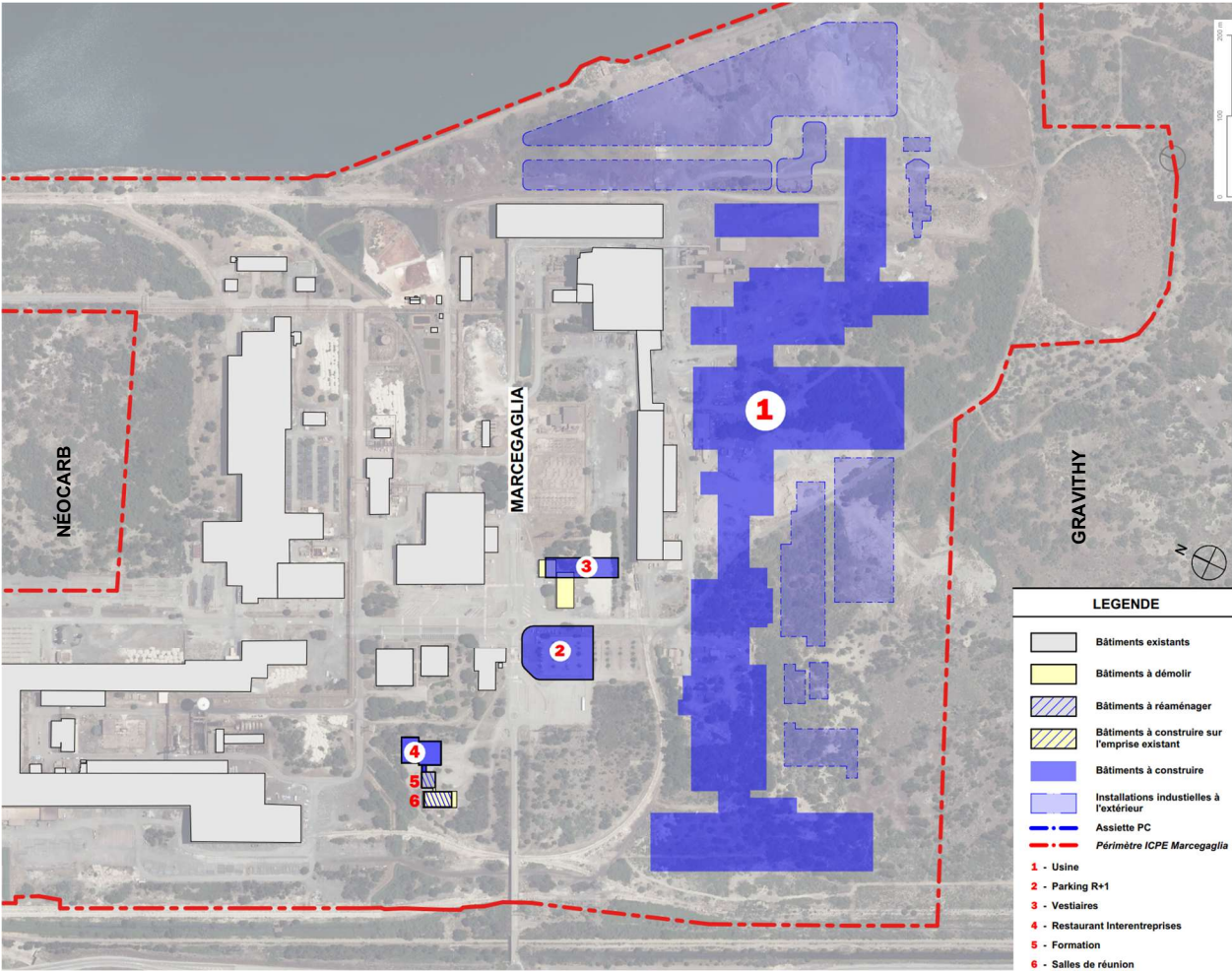
Le site est déjà occupé par une usine en activité, il est donc occupé par des bâtiments de production et de façonnage d'acier et de très nombreuses constructions annexes.

4. Présentation du projet architectural :

a) L'aménagement du terrain :

Le Projet se situe sur la parcelle AC33, qui sera divisée en partie nord pour accueillir Néocarb et en partie sud pour accueillir Gravithy.

En anticipant les futures exigences réglementaires liées à l'augmentation du niveau de la mer et la gestion du risque de submersion, le niveau minimum de tous les rez-de-chaussée de bâtiments sera à 2,70 m NGF.



Aménagement du terrain : plan de localisation des projets

Le terrain sera aménagé pour accueillir :

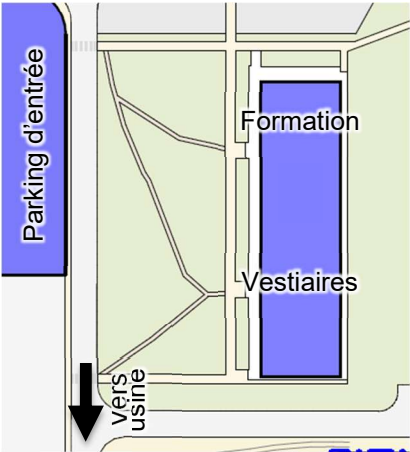
- La construction d'une unité de production d'acier plat carbone au site existant ①

La future usine du projet Mistral s'implante en zone sud de la parcelle, en parallèle d'une construction existante, dans le respect des trames bâties de l'usine historique. Le terrain d'implantation offre également des zones de stockage de matériel et matériaux, des installations techniques extérieures.

- La création de nouveaux vestiaires et salles de formation ③

Les vestiaires actuels, vieillissants, seront démolis. Un nouveau bâtiment sera construit sur le même emplacement stratégique : proche de l'accueil, du parking et sur le chemin vers le nouveau bâtiment industriel.

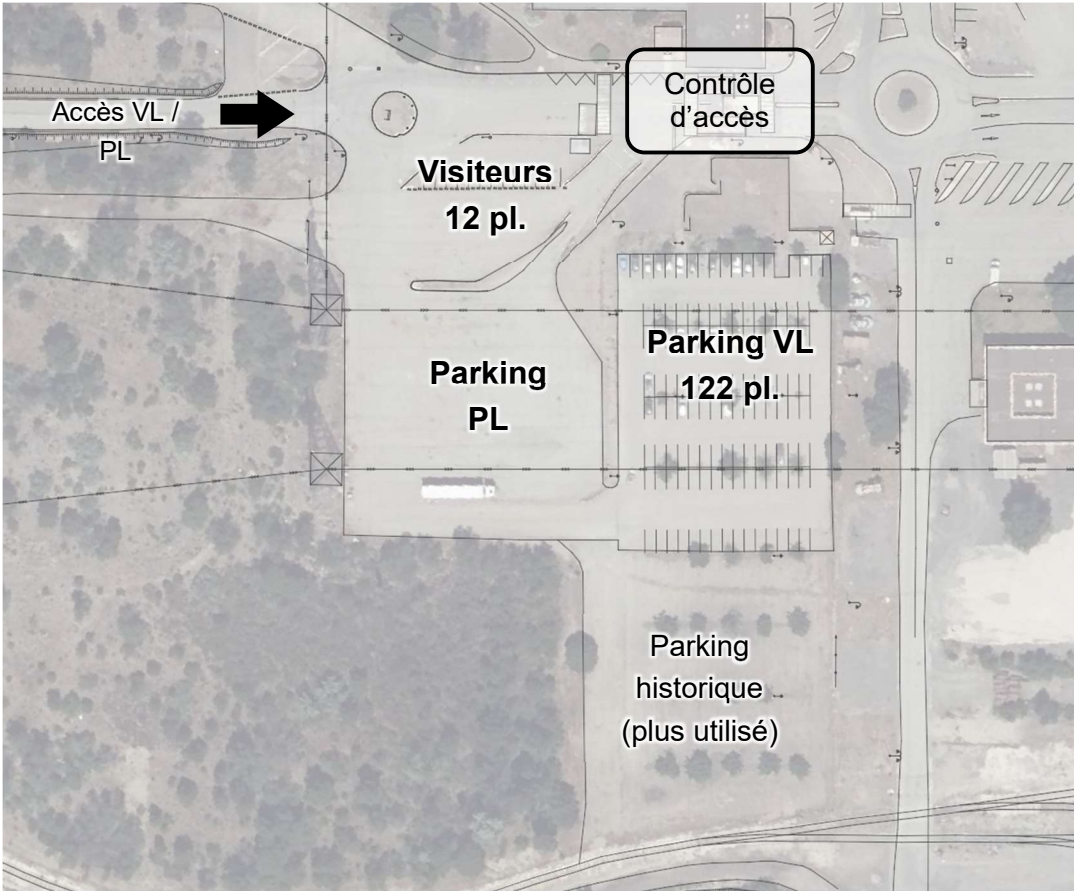
Une petite partie (environ 15%) au nord de ce bâtiment sera aménagée en salles de formation interne. Toutes les entrées (formation et vestiaires des différents services) donnent sur un cheminement piéton accessible, longeant la façade Ouest du bâtiment. Les entrées techniques et sorties de secours donnent sur un cheminement piéton à l'Est du bâtiment.



- Le secteur d'entrée

→ Réaménagement du parking et création d'un silo ②

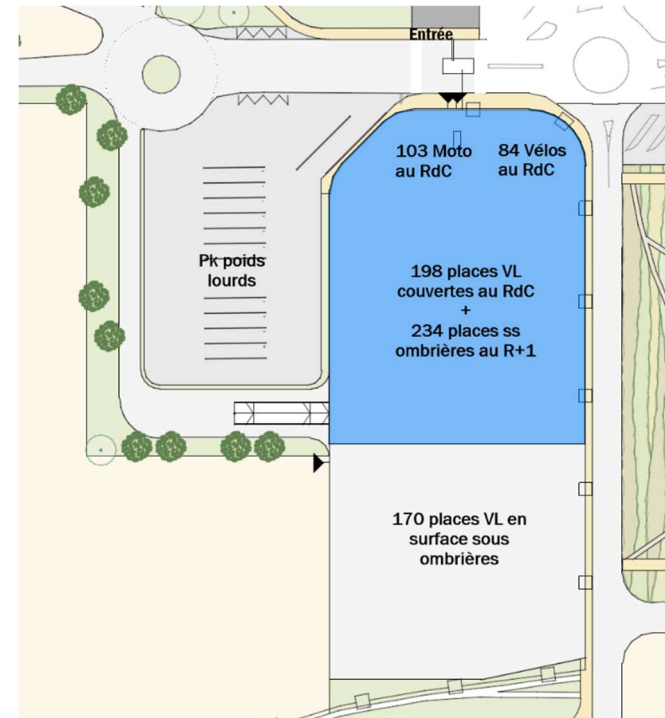
Actuellement, un grand parking VL existe à l'entrée du site, accolé à un parking poids lourd.



Situation actuelle du parking d'entrée

D'autres aires de stationnement sont existantes à l'intérieur du site, à proximité des différents postes de travail. Ces aires internes seront maintenues pour le fonctionnement de l'usine « historique ».

Afin de répondre aux besoins futurs induits par le projet Mistral, et dans une logique d'optimisation foncière, le parking d'entrée et ses abords aujourd'hui délaissés est réaménagé en silo en R+1. Sa hauteur reste limitée à un niveau du fait des lignes THT qui le surplombent. La partie sud, aujourd'hui inutilisée, est également réaménagée en surface. L'ensemble (silo et surface) sera recouvert de panneaux photovoltaïques.



Aménagement du parking d'entrée

→ Construction d'un nouveau restaurant inter-entreprises (RIE) ④



De l'autre côté de la voie d'accès, au nord, l'entreprise dispose d'un restaurant, indispensable au fonctionnement de l'usine Marcegaglia. Dans le cadre du projet Mistral et afin de développer des synergies au sein de la ZIP Fos, un nouveau restaurant sera construit, et mutualisé avec les entreprises de l'association PIICTO, sur un terrain actuellement utilisé comme parking de fait pour les usagers du restaurant. Pour des questions de sécurité, le restaurant sera maintenu en dehors de la zone de contrôle d'accès clôturée.

L'accès à la salle de restauration se fera par le sud, avec des escaliers paysagés et une rampe PMR. Une généreuse terrasse offrira à cet endroit des places supplémentaires, ombragées, à l'extérieur. L'accès technique aux nouvelles cuisines se fera par un cheminement dédié un nord du projet. Un espace lounge à l'étage pouvant accueillir 30 personnes sera desservi par un escalier extérieur et un ascenseur.

→ Création de salles de formation en lieu et place des actuelles cuisines ⑤

Après la mise en service du nouveau RIE, l'actuel bâtiment cuisine sera rénové conformément à la réglementation thermique en vigueur et réaménagé en salles de formation à destination des employés de Marcegaglia.

→ Création d'un auditorium privé ⑥

L'actuelle salle de restauration sera démolie et remplacée par un bâtiment comprenant des salles de réunion et des locaux administratifs à destination des employés de Marcegaglia et des entreprises adhérentes PIICTO.

Ces trois bâtiments (RIE, formation et auditorium) seront reliés par une terrasse plain-pied.

☑ Compatibilité au PPRT

Aucun de ces nouveaux bâtiments n'est destiné à recevoir du public et ne sera donc classé ERP.

→ Le restaurant inter-entreprises et l'auditorium seront utilisés uniquement par les entreprises faisant partie de PIICTO.

→ Les autres bâtiments (formation, vestiaires et unité de production) recevront exclusivement les salariés de Marcegaglia ainsi que ses partenaires nécessaires à l'exploitation du site (sous-traitants).

Le projet est donc entièrement compatible avec le PPRT en ce qu'il n'expose aucune personne supplémentaire aux risques, les seuls usagers évoluant déjà dans le périmètre de la Zip Fos.

m) Implantation, organisation, composition et volume des constructions nouvelles par rapport aux constructions ou paysages avoisinants

En termes de volumétries, l'intention a consisté à s'insérer élégamment et discrètement dans l'organisation initiale de l'usine, en conservant l'esprit du dessin d'origine.

Pour rappel, le PLU ne régleme nte ni la hauteur ni l'emprise au sol des constructions.

L'implantation des constructions par rapport aux voies et aux emprises publiques est quant à elle imposée à un minimum de 5 m, largement respectée par le projet.

L'unité de production se caractérise par un bâtiment d'une longueur de 930 mètres environ et d'une hauteur allant jusqu'à 58 mètres. Deux cheminées d'environ 80 m de haut sont également nécessaires à son fonctionnement. Le volume du bâtiment reste toutefois à l'échelle des bâtiments et installations existants dans la ZIP de Fos, tel que le démontre la silhouette d'implantation du projet sur les photos ci-dessous (en rouge).





Les volumes des bâtiments annexes (RIE, vestiaires, formation, auditorium, parking) sont édifiés en RdC ou R+1 seulement, et ne seront pas visibles depuis l'extérieur du terrain.



n) **Les matériaux et les couleurs des constructions : le parti pris architectural**

Le projet Mistral revêt une grande importance pour le groupe Marcegaglia dans son développement international. Le site de Fos-Sur-Mer est en effet considéré comme l'une des usines pilotes de l'entreprise, et sa nouvelle implantation doit marquer un passage historique du groupe dans une nouvelle ère industrielle : celle de la décarbonation.

• **Le bâtiment industriel**

Ainsi l'architecture devient un marqueur fort de ce tournant industriel.

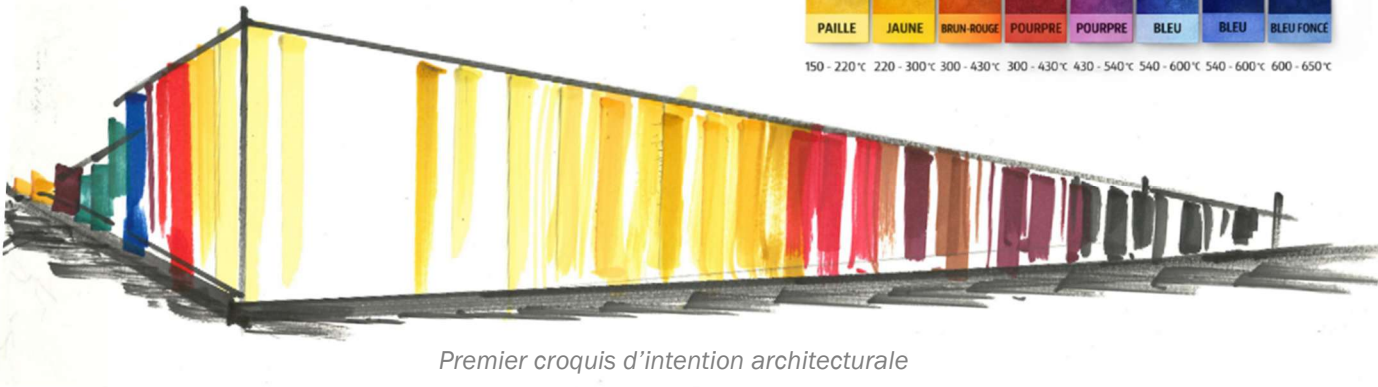
Sur le bâtiment industriel, le volume est nécessairement dicté par le process. Ses dimensions, ses ouvertures, ses appendices sont positionnés comme l'activité qu'il reçoit à l'intérieur l'impose. Ainsi, le rôle de l'architecte se cantonne à une analyse de l'impact esthétique que peut avoir le bâtiment. Sur Mistral, le choix audacieux qui est fait est celui de donner une image très positive du bâtiment.

Cette volonté provient d'une analyse historique assez simple. Au tout début de l'ère industrielle les premières manufactures étaient des bâtiments remarquables avec un effort architectural évident. Des monuments très volontaires, parfois même plaçant l'usine comme le plus beau bâtiment du territoire. L'industriel était fier, et voulait le montrer à travers ses équipements et ses bâtiments. Puis est venue au XIXe siècle une période moins glorieuse pour l'industrie qui souffre d'une image liée aux nuisances : elle produit de la fumée, elle fait du bruit, elle pollue... L'industriel devient alors plus discret et fait de son usine un bâtiment sobre, le plus neutre possible. Nous voilà désormais dans une 3ème ère de l'industrie, celle d'une industrie décarbonée, propre, qui peut ainsi se sentir à nouveau fière de ce qu'elle est !

Nous considérons donc que le temps est revenu de montrer les usines sous un nouveau jour, et sur ce projet le choix a été fait de la colorer. Le choix des couleurs n'est pas anecdotique, car il était évident de donner un sens fort à cet acte architectural.

Les couleurs choisies sont en effet celles de l'acier dans ses différentes phases de fusion, de refroidissement ou de durcissement.

→ Nous caractérisons le choix de ces différentes nuances de couleur comme un **bâtiment thermomètre**, indiquant sur sa façade la température du métal à l'intérieur en fonction de son stade de traitement.



• **Les bâtiments annexes**

Sur ces bâtiments, l'architecture peut reprendre de l'influence. Les formes s'apparentent à celles des bâtiments existants à proximité et en reprennent le langage architectural initial.

L'acier est utilisé fort logiquement, la couleur aussi, dans l'idée que chaque nouveau bâtiment qui s'érigera dorénavant sur le site devra porter de nouvelles couleurs, celles d'un site modernisé, fier de ce qu'il produit puisque dorénavant, l'acier sera issu d'une filière propre et décarbonée.



Vue sur le restaurant d'entreprise depuis le sud



Vue sur le parking depuis l'entrée

o) **L'organisation et l'aménagement des accès au terrain, aux constructions et aux aires de stationnement**

Comme vu précédemment :

- L'accès principal au terrain se fait depuis la route existante du Quai Minéralier, non impactée par cette présente demande et ne nécessitant pas d'aménagements complémentaires.
- Un accès secondaire / secours est également existant et n'est pas impacté par ce projet.
- L'ensemble des stationnements liés au projet Mistral sera implanté à l'entrée du site au droit de l'actuel parking.

En interne, les constructions seront accessibles par les voies existantes ou à créer (vers et autour de l'unité de production).

Le PLU impose que le stationnement des véhicules, y compris des deux-roues, correspondant aux besoins des constructions et des installations, doit être assuré en dehors des voies publiques sur des emplacements prévus à cet effet. Les zones de manœuvre des aires de stationnement doivent être indépendantes des voies publiques.

→ **Places VL**

Compte tenu des effectifs attendus pour l'exploitation de la nouvelle usine et de l'organisation de la production (postés et journaliers), le projet prévoit la création de **765 places VL**, réparties de la manière suivante :

- **595 places dans le parking de l'entrée à destination des employés :**
 - o 191, dont 12 PMR, au rdc du parking silo
 - o 234 à l'étage du parking silo, sous ombrières photovoltaïques
 - o 170 places en surface sur la partie sud, sous ombrières photovoltaïques.
- **20 places visiteurs (dont 1 PMR)** dissociées du parking principal, proches de l'accueil du site
- **150 places (dont 3 PMR) pour le restaurant inter-entreprises**, aménagées entre les arbres existants entièrement préservés.

20 % des places de stationnement destinées aux véhicules automobiles et deux-roues motorisés seront conçues de manière à pouvoir accueillir un point de **recharge pour véhicule électrique ou hybride rechargeable**, disposant d'un système de mesure permettant une facturation individuelle des consommations.

→ **Parking PL**

Le parking poids-lourds existant à l'entrée sera conservé à cet endroit.

→ **Places deux-roues motorisés**

128 places sont prévues (1/6 des places VL) dans le cadre du projet, 103 (dont 4 visiteurs) au rez-de-chaussée du parking silo et 25 sur le parking du restaurant interentreprises.

→ **Places vélo**

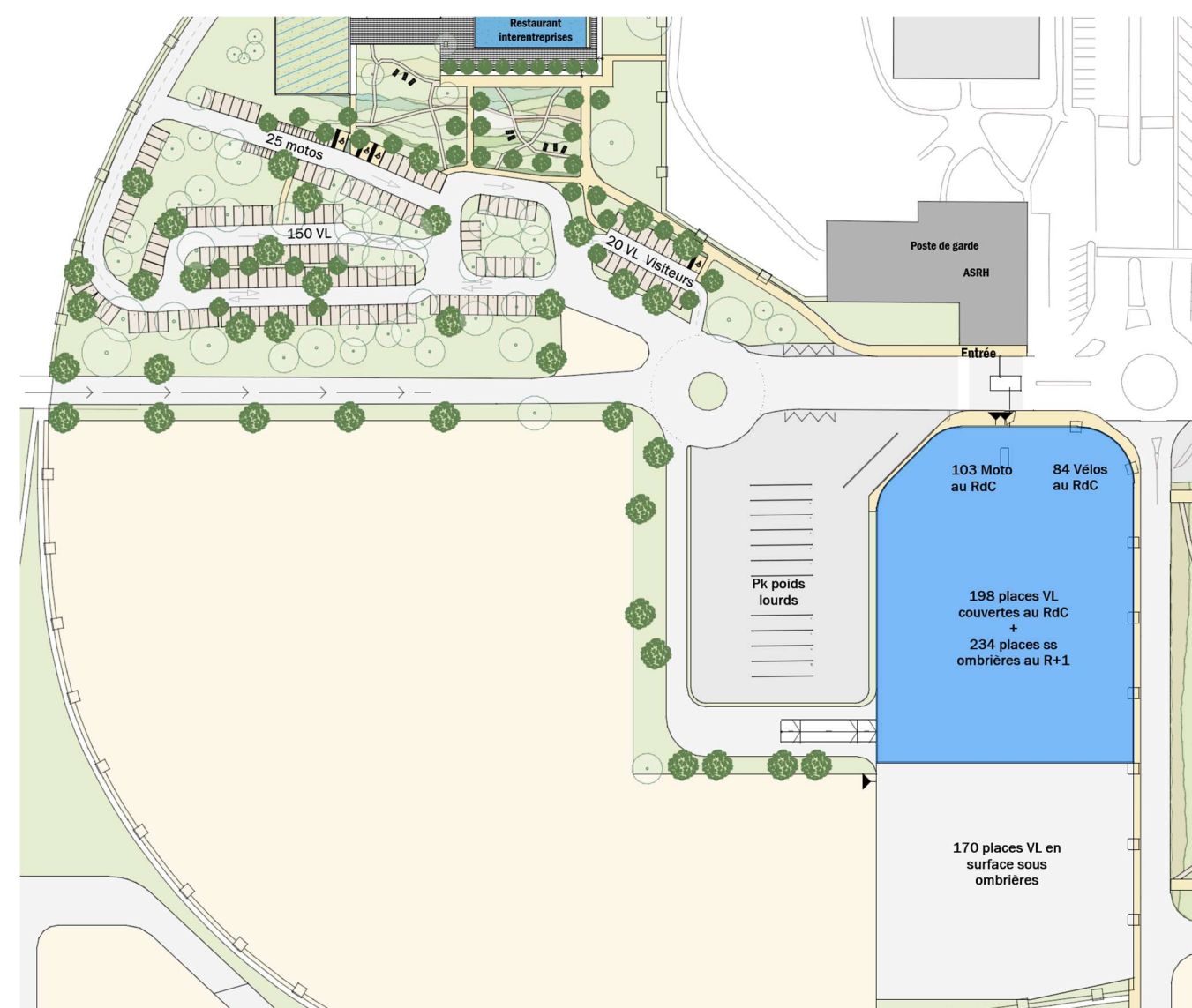
Le PLU exige une capacité de stationnement minimale correspondant 15 % de l'effectif total de salariés accueillis simultanément.

L'effectif simultané à terme sur le site est estimé à 554 personnes.

Soit $554 * 15\% = 84 \text{ places}$

Le projet propose **167 m²** d'espace vélos avec 84 places vélos de taille 0.50cm x 2m.

Le local vélos sera clos, couvert et positionné juste en face de l'accueil. Il comportera un système de fermeture sécurisé et des dispositifs fixes permettant de stabiliser et d'attacher les vélos par le cadre et au moins une roue.



p) Clôtures

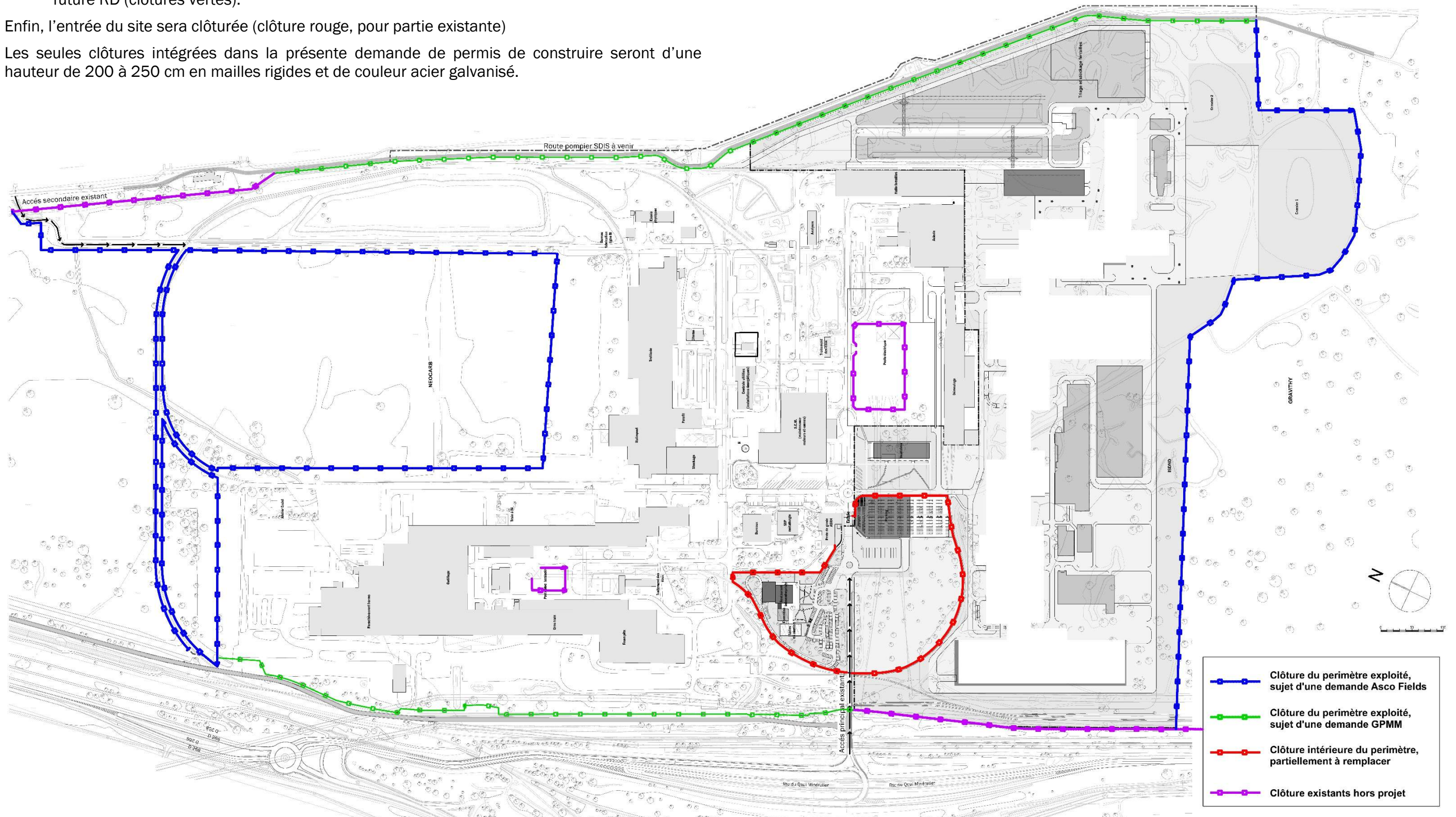
Le site est déjà partiellement clôturé dans le cadre de l'activité existante (clôtures violettes).

Des clôtures complémentaires vont être installées :

- par Asco Fields, en délimitation des terrains qui seront cédés à Néocarb au nord et Gravithy au sud (clôtures bleues)
- par le GPMM côté darse en bordure de la future piste du SDIS, et côté ouest en bordure de la future RD (clôtures vertes).

Enfin, l'entrée du site sera clôturée (clôture rouge, pour partie existante)

Les seules clôtures intégrées dans la présente demande de permis de construire seront d'une hauteur de 200 à 250 cm en mailles rigides et de couleur acier galvanisé.



5. Note paysagère : Intégration du projet dans son environnement paysager

a) Contexte et situation

Le projet s'inscrit dans le périmètre de la zone industrielle de Fos-sur-Mer, à proximité immédiate du Parc naturel régional de Camargue. Le site se situe à la rencontre de deux paysages contrastés : un tissu industriel structuré et de vastes espaces naturels ouverts caractéristiques des prairies camarguaises. Il est notamment perceptible depuis la route du Quai Minéralier à l'ouest et depuis le canal d'Arles à Bouc à l'est.

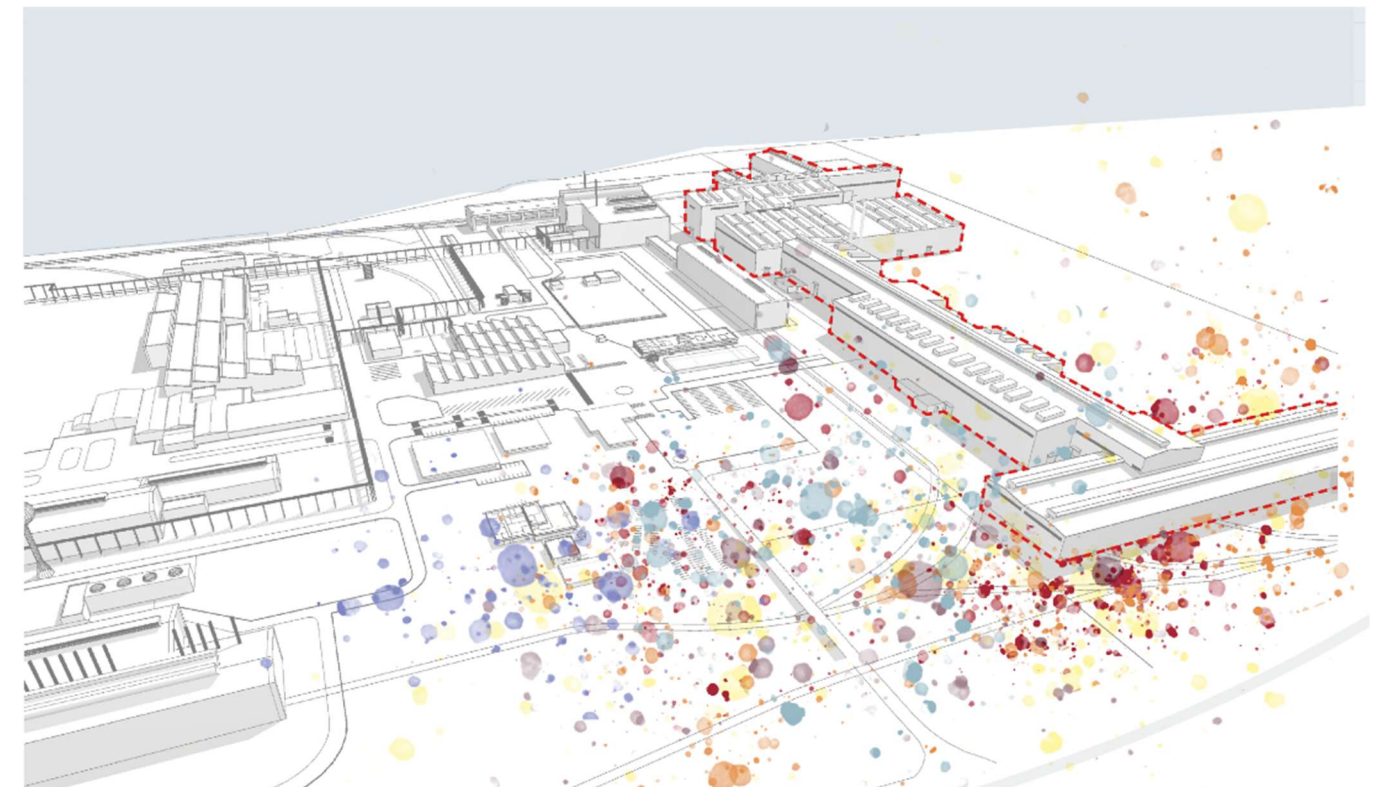
Le terrain accueille aujourd'hui plusieurs bâtiments industriels intégrés dans une trame végétale spontanée et déjà bien installée. Les abords de l'entrée sont marqués par des groupements de pins, tandis que le reste du site est ponctué de peupliers, saules, platanes et mûriers. À mesure que l'on s'éloigne des constructions, les prairies humides reprennent naturellement leur place.

Le projet s'appuie sur une démarche attentive aux continuités écologiques, visant à préserver au maximum la végétation existante et les milieux naturels présents. Le site étant concerné par les Obligations Légales de Débroussaillage (OLD), la conception paysagère intègre également les contraintes liées à la prévention du risque incendie.



b) Principe d'intégration paysagère

L'idée conductrice du projet repose sur une alliance entre industrie, paysage et vivant. Le projet cherche à s'insérer avec sobriété dans son environnement, en prolongeant l'identité architecturale du projet à travers le paysage.



Premier croquis d'intention : faire écho au projet architectural

La volumétrie des nouvelles constructions reste cohérente avec l'échelle du territoire industriel et naturel environnant. Les nouveaux bâtiments de services, de hauteur modérée (RDC et R+1), s'intègrent discrètement dans le site. Le bâtiment industriel principal, malgré son gabarit important, s'inscrit à l'échelle du grand paysage comme un repère maîtrisé. Grâce au traitement soigné de ses façades, il apparaît derrière les arbres existants plutôt comme un accent dans le paysage, non comme un élément dominant.

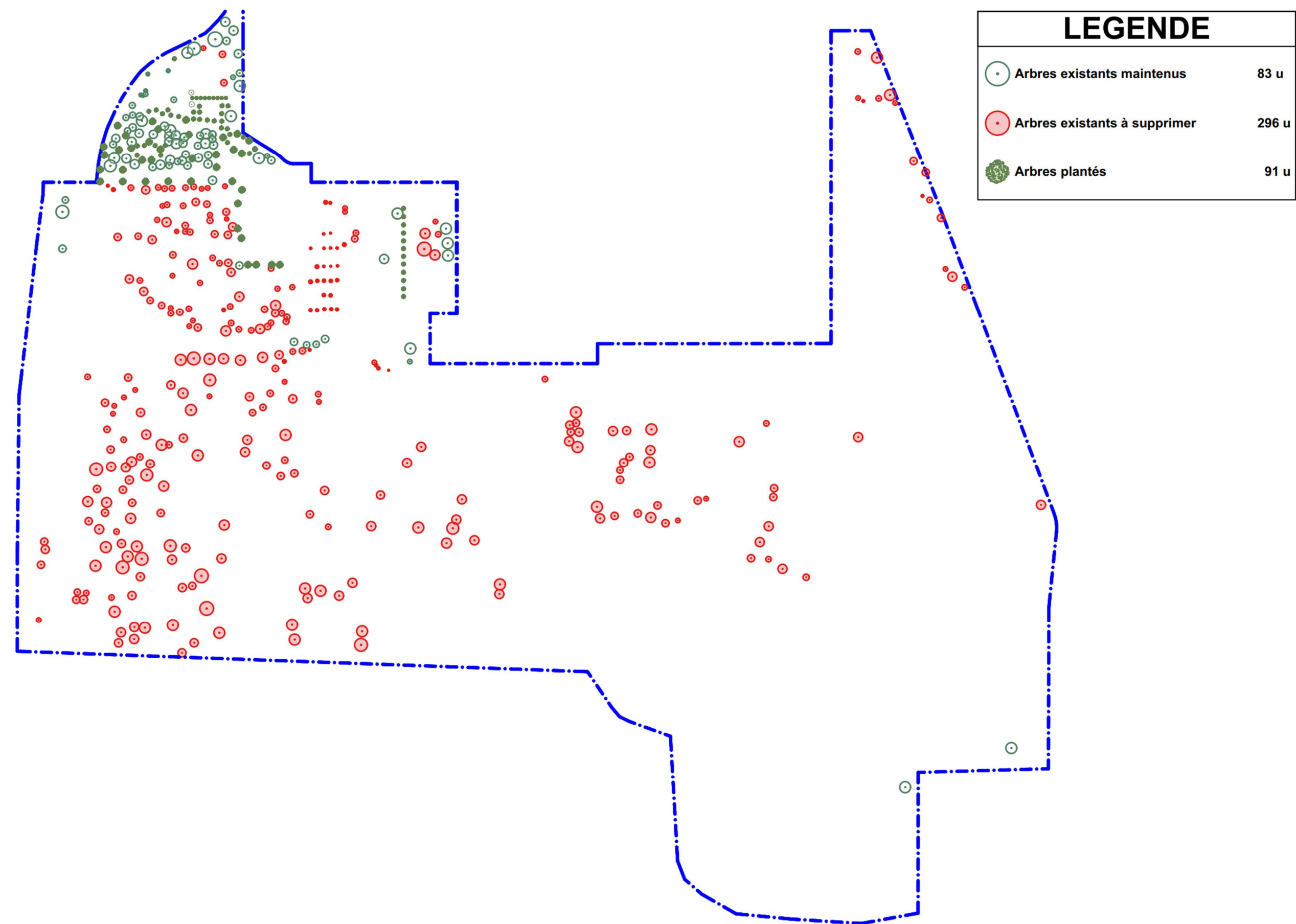
Le traitement paysager se concentre principalement autour des bâtiments et des espaces d'accès afin de préserver le caractère naturel des abords du site. Les espaces libres conservent une expression spontanée et naturelle ; seules certaines séquences situées à proximité des bâtiments de restauration et des vestiaires accueillent une écriture végétale plus expressive et colorée.

Les couleurs inspirées du bâtiment industriel sont plus présentes à l'entrée du site ainsi qu'autour des espaces administratifs et du restaurant, puis s'estompent progressivement vers les prairies naturelles.

La végétation accompagne ainsi l'architecture et prolonge les tonalités de la façade de l'usine dans le paysage. Cette continuité entre architecture et paysage constitue l'un des principes majeurs du projet : les couleurs et l'identité de la façade trouvent un écho dans la composition végétale.

Le paysage devient alors un véritable support d'identité pour le projet, affirmant une relation équilibrée entre activité industrielle, écologie et durabilité.

c) Bilan des arbres



d) Composition et cohérence d'ensemble

L'organisation paysagère du projet vise à renforcer la cohérence entre les bâtiments, les espaces extérieurs et le paysage existant.

L'entrée est soulignée par des alignements d'arbres qui accompagnent la voie de desserte et structurent la perception du site.

Le parking paysager s'insère entre les arbres entièrement conservés afin de préserver l'ambiance végétale existante et de garantir un ombrage naturel des stationnements. Des plantations complémentaires d'arbres de haute tige viendront renforcer cette structure paysagère, selon un principe d'environ un arbre pour trois places de stationnement. Le traitement perméable du parking en terre-pierre participe également à cette approche sobre et fonctionnelle.

Une haie arbustive crée un filtre végétal entre les stationnements, la terrasse du restaurant et les espaces de détente des employés. Cette composition permet de privilégier la perception d'un paysage planté plutôt que celle d'une infrastructure technique ou routière.

Deux espaces paysagers principaux sont aménagés pour les usagers :

- un jardin, en continuité de la terrasse du restaurant inter-entreprises ;
- un espace végétalisé, devant les vestiaires.

Ces aménagements reprennent le principe des prairies naturelles à travers une composition d'îlots colorés de vivaces et de graminées. Des cheminements en terre-pierre permettent une circulation fluide et invitent à des temps de pause dans un cadre végétal apaisé. Devant le restaurant inter-entreprises, du mobilier pourra être installé afin de créer des espaces de repos ombragés sous les arbres.

Les bâtiments participent eux-mêmes à cette continuité paysagère. Les toitures végétalisées du restaurant sont traitées comme des prairies fleuries, tandis que des arbres de petite taille intégrés aux terrasses prolongent la végétation jusque dans l'architecture. Des alignements d'arbres devant les vestiaires renforcent également cette cohérence d'ensemble et accompagnent les cheminements piétons.

Dès que possible, les arbres accompagnent les circulations afin d'offrir des parcours ombragés adaptés au climat local. L'organisation du site a également été pensée pour distinguer clairement les flux piétons et véhicules, améliorant ainsi le confort et la sécurité des usagers.



e) OLD

Le projet paysager intègre les prescriptions relatives aux Obligations Légales de Débroussaillage (OLD), conformément à l'arrêté préfectoral en vigueur.

Les prairies plantées sont conçues sous forme d'îlots végétalisés dissociés afin d'éviter la constitution d'un tapis végétal continu. Cette composition permet de conserver l'esprit de « tableau coloré » tout en assurant une gestion maîtrisée de la strate herbacée. Un entretien régulier garantira le maintien de la végétation à une hauteur compatible avec les exigences réglementaires.

Les haies arbustives prévues le long du parking sont implantées à distance réglementaire des autres masses végétales afin d'éviter toute continuité combustible.

Les arbres sont disposés de manière à maintenir une séparation suffisante entre les houppiers ainsi qu'avec les constructions. Les plantations sont organisées sous forme d'alignements espacés ou de bosquets distincts afin de préserver des discontinuités végétales compatibles avec les règles de prévention incendie. Les houppiers seront maintenus à une distance minimale de 3 mètres entre eux et par rapport aux façades des bâtiments.

La haie arborée située à proximité du bâtiment du restaurant inter-entreprises respecte également les distances réglementaires vis-à-vis des constructions et des autres plantations.

L'ensemble du dispositif paysager vise ainsi à concilier qualité d'usage, identité paysagère et sécurité incendie.

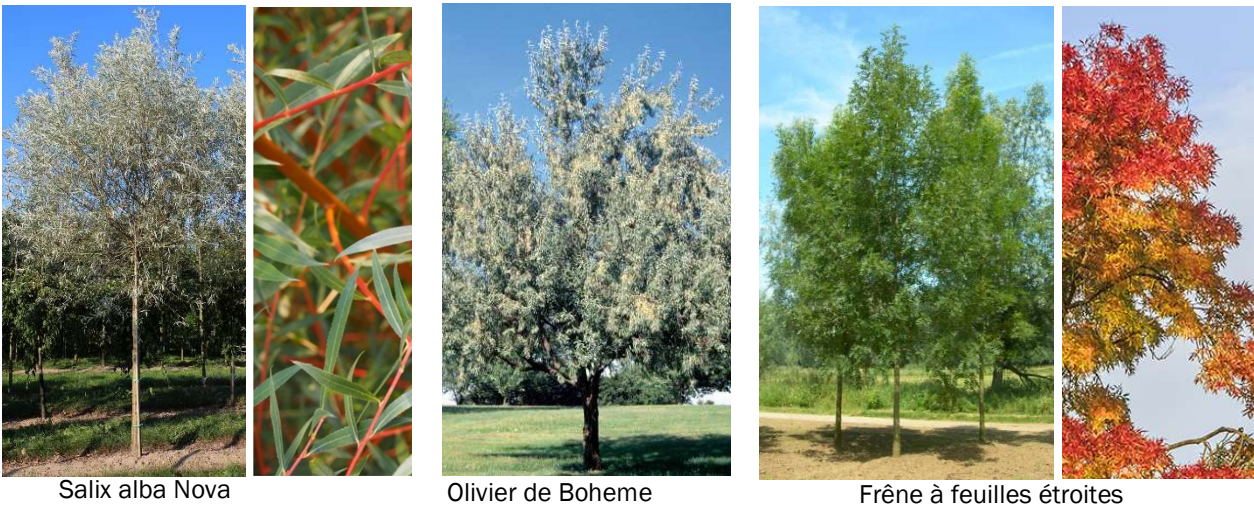
f) Palette végétale

Le choix des essences privilégie exclusivement des espèces locales, adaptées au contexte écologique et climatique de Fos-sur-Mer et de la Camargue, afin d'assurer à la fois résilience écologique et cohérence paysagère.

Les plantations seront composées notamment de :

- vivaces, graminées et herbacées locales ou ornementales destinées à composer les îlots colorés des prairies du projet.
- arbustes méditerranéens : pistachiers lentisques, filaires,
- arbres de prairies méditerranéennes sèches et humides : tamaris, frênes, saules blancs, peupliers blancs et certaines de leurs variétés ;

Le choix des essences cherche également à valoriser les variations saisonnières des couleurs et des textures végétales, à travers les feuillages d'automne ou les teintes des bois, comme les rameaux rouges de certains saules. Pour les terrasses du restaurant inter-entreprises, des formes compactes et adaptées aux usages seront privilégiées, telles que l'olivier de Bohême ou le Salix alba 'Nova'.



L'intégration paysagère du projet repose donc sur une approche sobre, écologique et cohérente, conciliant les exigences d'un site industriel avec la préservation du paysage de Fos-sur-Mer.

En valorisant les arbres existants et en privilégiant une palette végétale locale enrichie de touches ornementales colorées, le projet affirme une identité paysagère forte où architecture et végétation dialoguent dans une même logique de durabilité.

Le projet s'ancre dans le paysage des prairies de Fos. Le paysage devient ainsi une composante essentielle du projet, affirmant une alliance entre industrie, écologie et qualité du cadre de vie.

Il constitue un véritable support de transition, capable d'inscrire durablement le site dans son territoire.

L'utilisation d'espèces exotiques envahissantes est bien évidemment proscrite, notamment l'herbe de la pampa.

La palette végétale s'inspire du cycle thermique de l'acier, déjà présent dans l'écriture architecturale du bâtiment : des teintes allant du jaune au rouge profond apparaissent au fil des saisons sous forme de touches végétales évolutives. Plus ornementale à proximité des bâtiments et de l'entrée, la végétation retrouve progressivement une expression plus naturelle vers les prairies existantes.



6. NOTICE DE SECURITE

Le présent chapitre a pour objet la présentation des principales dispositions mises en place afin d'assurer la sécurité des personnes contre les risques d'incendie et de panique.

Les dispositions relatives aux bâtiments industriels, classés ICPE, sont reprises dans les études de danger et impacts environnementaux.

a) BATIMENTS ADMINISTRATIFS ET ANNEXES

→ Descriptif

Il est prévu la construction de trois bâtiments fonctionnels

- **Un vestiaire de 2340m²** à simple rez-de-chaussée, exclusivement accessible aux travailleurs du site
- **Un restaurant inter-Entreprises (RIE)** en R+1 sur rez-de-chaussée, exclusivement accessible aux travailleurs du site. Le projet comprend

* RdC : 1800m² de salle de restauration, de salle de formation et une grande cuisine isolée

* R+1 : 160m² de salle de restauration et une terrasse accessible de 234m²

- **Etablissement administratif de 660m²** à simple rez-de-chaussée, exclusivement accessible aux travailleurs du site, incluant un amphithéâtre et des bureaux.

→ Réglementation de référence :

Code du travail :

- Décret n° 2008-244 du 7 mars 2008 / R.4211-1
- Décret 2009.1272 du 21/10/2009 relatif à l'accessibilité des lieux de travail aux travailleurs handicapés. Décret n° 2008-244 du 7 mars 2008 / R. 4216-13 et 14 et R. 4216-24 du code du travail et fixant des dispositions pour la prévention des incendies et le désenfumage de certains lieux de travail.

→ Classement et dispositions constructives

Les 3 établissements à rez-de-chaussée ou R+1 seront classés en établissement recevant des travailleurs avec plancher bas du dernier situé à moins de 8m/TN.

Les établissements seront conformes aux dispositions en vigueur.

b) PARC DE STATIONNEMENT

→ Descriptif

Le parc de stationnement en R+1 sera exclusivement accessible aux travailleurs du site. L'établissement devrait donc répondre aux dispositions prévues à la Circulaire du 03/03/75 relative aux parcs de stationnement couverts.

Toutefois, le parc de stationnement sera conçu selon l'Arrêté du 9 mai 2006 modifié relatif au parc de stationnement recevant du public.

En effet, cette réglementation, plus récente, permet en outre :

- **D'intégrer les dispositions relatives au parc de stationnement couvert largement ventilé**
- D'intégrer les dispositions relatives aux IRVE
- D'envisager la réversibilité du bâtiment en parc de stationnement de type PS

→ Réglementation de référence :

- Arrêté du 25 juin 1980 modifié
- Arrêté du 9 mai 2006 modifié (PS)

→ Classement et dispositions constructives

L'établissement sera conforme aux articles PS1 à PS33.

A noter que dans le cadre de la construction du parking, celui-ci étant largement ventilé au sens de PS 3, il est **pourra être proposé à la commission de recourir à l'ingénierie du comportement au feu tel que mentionné à l'article PS7. Un dossier complémentaire sera communiqué ultérieurement précisant l'ensemble des éléments justificatifs suivant les dispositions de l'arrêté du 22 mars 2004.**

c) INSTALLATIONS PHOTOVOLTAIQUES

→ Descriptif

Dans le cadre du projet, il est prévu l'installation de panneaux photovoltaïques :

- Sur les bâtiments administratifs et industriels
- Sur le parc de stationnement PSLV, type ombrières au dernier niveau
- Sur les places de stationnement extérieures avec des ombrières

→ Réglementation de référence :

- Arrêté du 25 mai 2016 relatif à la prévention des risques accidentels au sein des ICPE soumises à autorisation
- Fiche 1 du SDIS 13 : Projet photovoltaïque sur un bâtiment au sein d'une ICPE soumise à autorisation
- Fiche 4 du SDIS 13 : Projet hors bâtiment – Ombrières de stationnement au sein d'une ICPE soumise à autorisation
- Doctrine photovoltaïque du Service départemental d'incendie et de secours des Bouches-Du-Rhône
- Normes NF C 15-100, NF C 14-100 et les guides pratiques de référence UTE C 15-712-1 / UTE C 15-712-2.

→ Dispositions constructives

Les installations seront conformes à la réglementation et aux normes en vigueur, et intégrera, dans la mesure des faisabilités techniques, les préconisations issues des fiches de sécurité du service départemental d'incendie et de secours.

Les principales mesures préventives et constructives suivantes sont intégrées au projet :

- **Toiture (Bâtiments Industriel et Locaux de Travail)**

Sectorisation et îlots : Les modules photovoltaïques disposés en toiture sont sectorisés en îlots continus d'une surface maximale de 300 m², avec une longueur maximale limitée à 30 m. Ces îlots sont séparés entre eux par des cheminements libres de tout organe photovoltaïque d'une largeur minimale de 0,90 m.

- **Accessibilité des secours**

Une bande périphérique praticable d'une largeur de 0,90 m est maintenue libre en bordure de toiture afin de garantir un accès sécurisé pour les services d'incendie et de secours.

Il est important de rappeler que certaines de ces installations sont implantées à plus de 28m de haut par rapport aux voies échelles et ne seront pas accessibles directement depuis l'extérieur.

- **Accès aux installations techniques :**

Des cheminements de 0,90 m (portés à 1,40 m sur le demi-périmètre de l'installation) assurent un accès libre et direct aux installations techniques à ciel ouvert (exutoires de désenfumage, ventilations, moteurs) ainsi qu'aux locaux techniques de toiture (avec un espace libre de 1,40 m x 1,40 m devant chaque entrée).

- **Distances de sécurité**

Une distance verticale minimale de 2 m est respectée entre les ouvrants de désenfumage et tout élément conducteur situé au-dessus de ces derniers. Un espace libre de 5 m est maintenu de part et d'autre des parois séparatives coupe-feu.

- **Parking (Ombrières extérieures)**

Configuration des îlots : Les structures continues formant les ombrières de stationnement sont limitées à des îlots de 300 m² maximum (longueur maximale de 30 m), séparés entre eux par un espace libre de 1 m.

- **Voie engins :**

Pour les places de stationnement extérieures avec ombrières, la voie engin s'arrête à l'entrée du stationnement. Il ne sera donc pas aménagé de voie de circulation présentant les caractéristiques d'une voie engins, respectant une largeur minimale de 3 m et une hauteur libre minimale de 3,5 m.

- **Dispositions communes (Réseaux, Coupures et Signalétique)**

Coupe d'urgence : L'installation est dotée de dispositifs électromécaniques de coupe d'urgence omnipolaires et simultanés, actionnables par manœuvre directe ou télécommande. Les commandes sont regroupées en un même lieu accessible en toutes circonstances par les services de secours. La coupe du circuit en courant continu (DC) s'effectue au plus près des panneaux (en toiture pour les installations sur bâtiment).

- **Voyant de signalisation**

Un voyant lumineux est implanté à l'aval immédiat de la commande de coupe pour témoigner, en toute circonstance, de la coupe effective du circuit DC, des batteries éventuelles et du circuit de distribution.

- **Signalétique et repérage**

Des pictogrammes standardisés dédiés aux risques photovoltaïques sont apposés aux accès des secours, aux entrées des locaux techniques et tous les 5 m sur les chemins de câbles transportant du courant continu, avec la mention « Danger, conducteurs actifs sous tension ».

- **Locaux techniques électriques**

Les locaux abritant les onduleurs ou les transformateurs électriques non situés en toiture sont isolés des zones à risques par un dispositif de résistance au feu de degré une heure (REI 60), doté de portes coupe-feu de degré une demi-heure (EI 30) et équipés d'un moyen d'extinction adapté. Les connecteurs DC sont équipés d'un verrouillage mécanique anti-arrache