

# COMPTE RENDU

---

AUDITION DU PROJET  
MARCEGAGLIA

29 AVRIL 2026



# Audition du projet Marcegaglia

## Compte-rendu

SPPPI PACA

29/04/2026

Martigues

### Participants

Associations	Industriels/ Bureaux d'études	Collectivités	État/établissements publics - Experts	Salariés
FNE PACA	ERG Environnement	Métropole Aix- Marseille Provence	GPMM	FO ArcelorMittal
ADPLGF	ArcelorMittal	Métropole Aix- Marseille Provence	DREAL PACA	CGT Dockers Golfe de Fos
	Gravithy			CGT Marcegaglia
	Marcegaglia et STAN			

Le projet Marcegaglia est représenté par :

- Michel NEGRE, directeur qualité système environnement
- Bruno DADOLLE, responsable environnement
- Jacques-Yves FLOCH, directeur général

En présence du SPPPI PACA, Gwénaëlle HOURDIN, Elora CUDELOU et Lorène TOSINI. Le compte rendu sera validé par les participants avant le 19 mai 2026.

### Introduction

Pour mémoire, le SPPPI est une association de concertation sur l'environnement, le risque et l'industrie. Son histoire est intimement liée à l'industrialisation du territoire. Il est le 1<sup>er</sup> SPPPI de France, né à la suite de l'industrialisation massive des années 70. Aujourd'hui, nous sommes dans un virage historique avec une 2<sup>e</sup> vague d'industrialisation, selon certains, cette vague serait équivalente à la 1<sup>re</sup>. Le SPPPI et les administrateurs ont souhaité prendre part à ce virage en proposant ce format singulier de concertation qu'est « l'Audition ». Sa singularité tient à sa forme orientée vers le dialogue et l'échange avec un petit nombre d'acteurs du territoire, sur volontariat.

Une charte encadre ces auditions en insistant sur les valeurs du SPPPI à savoir : collégialité, esprit constructif, respect mutuel et transparence.

Ces auditions ont pour objectifs *(extraits de la Charte)*

- De permettre à chaque collège du SPPPI PACA de se saisir de ces nouveaux projets le plus en amont possible.
- D'éclairer les décisions du maître d'ouvrage sur les enjeux du territoire en apportant différents regards, expériences ou points de vigilance.
- D'identifier les points intangibles et les marges de manœuvre du maître d'ouvrage.
- D'enrichir et éventuellement faire évoluer le projet
- De contribuer à nouer durablement des relations positives et constructives.

Afin d'élaborer des projets compatibles avec l'intérêt de tous.

Ces auditions n'ont pas pour objectif :

- D'obtenir un consensus des participants ni de donner un avis collégial au nom du SPPPI.
- De se substituer aux procédures réglementaires ou aux démarches organisées par les porteurs de projets et leurs partenaires.

Cette audition permet à chacun de se construire un avis plus « éclairé » sur le sujet, cet avis pouvant bien sûr évoluer au cours du processus de concertation.

Le compte-rendu est :

- Anonymisé,
- Validé par chacun sous 8 jours,
- Versé à la concertation préalable,
- Mis en ligne sur le site du SPPPI PACA / Axes de travail / Les projets de l'étang de Berre / Auditions du SPPPI / Audition Marcegaglia

<https://www.spppi-paca.org/axes-de-travail/les-projets-de-letang-de-berre/audition-du-spppi/audition-mistral-de-marcegaglia-1>

## Attentes des participants

L'audition débute par un tour de table permettant à chacun d'exprimer ses attentes. Ces dernières sont les suivantes :

- L'évolution du projet, les questions soulevées, sa réception, les réactions des parties prenantes
- La prise en compte des préconisations émises lors de la première audition (juin 2025)
- La qualité de l'air, les pollutions supplémentaires, l'effet cocktail
- Les prochaines étapes du projet
- Les enjeux territoriaux du projet et son insertion dans le territoire
- Le dioxyde de carbone
- La décarbonation de la sidérurgie
- Les flux routiers et maritimes

## Présentation du projet Marcegaglia

### Projet Mistral

L'état d'avancement du projet Mistral a été présenté par Marcegaglia.

➤ *Le projet initial :*

Il y a un an, lors de la première partie de l'audition, le projet visait déjà une production de 2 millions de tonnes d'acier plat. Le projet était d'exploiter de façon conjuguée le four électrique actuel, dont la capacité était de 300 000t, avec l'objectif le porter à 600 000t, puis d'ajouter un four d'une capacité autour de 1,4/1,5 million de tonnes. Les deux flux d'acier devaient être conjugués. Or après des calculs plus précis, il a été constaté que la gestion des flux de

production ne fonctionnait pas, à quoi s'ajoutait l'inconnue d'augmenter la capacité du four historique. Le projet a donc évolué.

➤ *Comparaison du nouveau projet au projet initial :*

D'une part, une partie du projet est la **rénovation et la maintenance de l'usine historique**. D'autre part, il y a la **création d'une nouvelle aciérie** juste à côté de l'autre, sans conjuguer les flux et finalement cela simplifie le projet et limite les risques.

➔ Le projet prévoit **l'augmentation de la capacité de production totale du site à 2 150 000 tonnes par an à partir de T1 2029**

#### **Ce qui n'a pas changé :**

- Il s'agit toujours d'un four électrique (four à arc électrique).
- Réduction de 80% des émissions de GES par rapport à une production en cycle complet.

**NB :** En Europe les fours électriques sont autour de 0,3/0,4t de CO<sub>2</sub> par tonne d'acier. Dans le cas de Fos, on est à 0,15t de CO<sub>2</sub> par tonne d'acier, du fait qu'on ait une électricité décarbonée)

- Réduction des émissions de polluants
- Toujours un projet déclaré Projet d'Intérêt National Majeur (PINM)

**Emploi :** + 1 000 emplois (vs 700 initialement)

Le groupe a pour ambition d'être la première aciérie à démarrer au XXI<sup>e</sup> siècle en Europe, cela signifie qu'il y aura beaucoup d'automatisation, d'intelligence artificielle mais il faut également de la main d'œuvre.

#### **Investissement :**

- La simplification a réduit certains coûts.
  - Or il y a la volonté d'une très belle installation. C'est un investissement décarboné, qui se veut respectueux de l'environnement, que les conditions de travail soient bonnes et qui soit le plus performant possible pour faire face à la concurrence internationale. Donc cela a amené à rajouter des éléments ou en enlever
- ➔ **1,2/1,3 milliard (800 000 millions initialement) d'investissement.**

## **Implantation môle centre**

### **Implantation :**

Le site du projet Mistral se situe au sein de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer sur l'emprise du GPMM.

Alors qu'une centaine d'hectares était initialement évoquée, le projet s'étend désormais sur **142 hectares**.

Actuellement Marcegaglia loue le terrain à Ascofields, il envisage le rachat de cette parcelle pour juin/juillet. Le terrain complémentaire sera racheté à Ascofields pour partie (environ 27 ha) et loué au GPMM pour une quinzaine d'hectares.

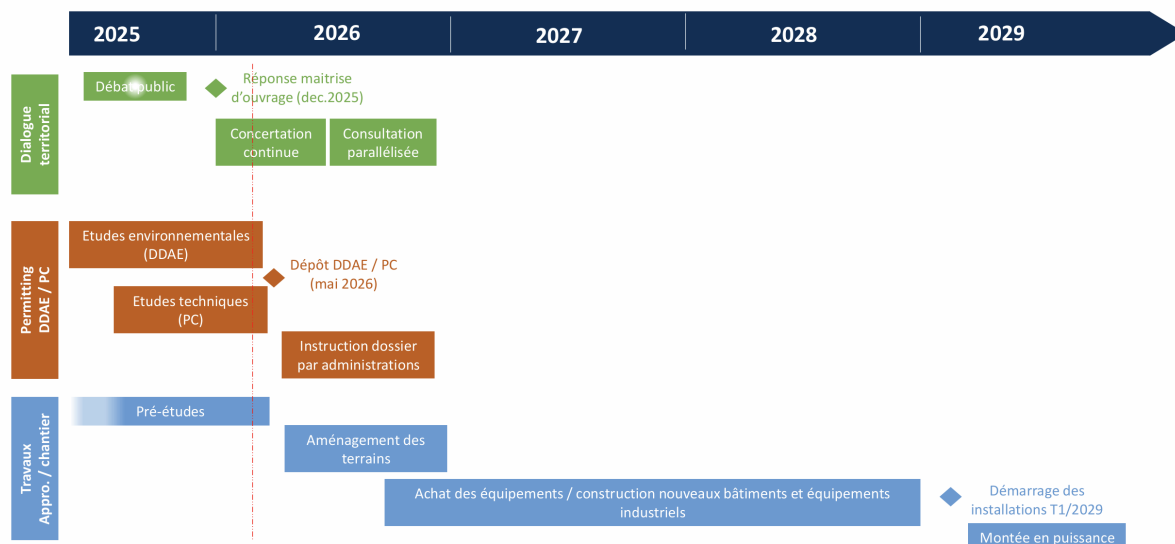
Dans le cadre de l'aménagement global du môle central **Marcegaglia a également cédé du terrain** pour réaliser des ouvrages que met en œuvre le GPMM pour la desserte centrale :

- une route qui va desservir Elyse (Néocarb)
- une piste de secours le long de la darse pour pouvoir amener les secours et pouvoir évacuer les entreprises qui sont sur l'ensemble du môle central et rejoindre la RD268. La réalisation de cette piste de secours devrait débuter en mai/juin prochain.

## Calendrier

Le calendrier du projet est le suivant :

### Calendrier du projet



#### ➤ *Permitting :*

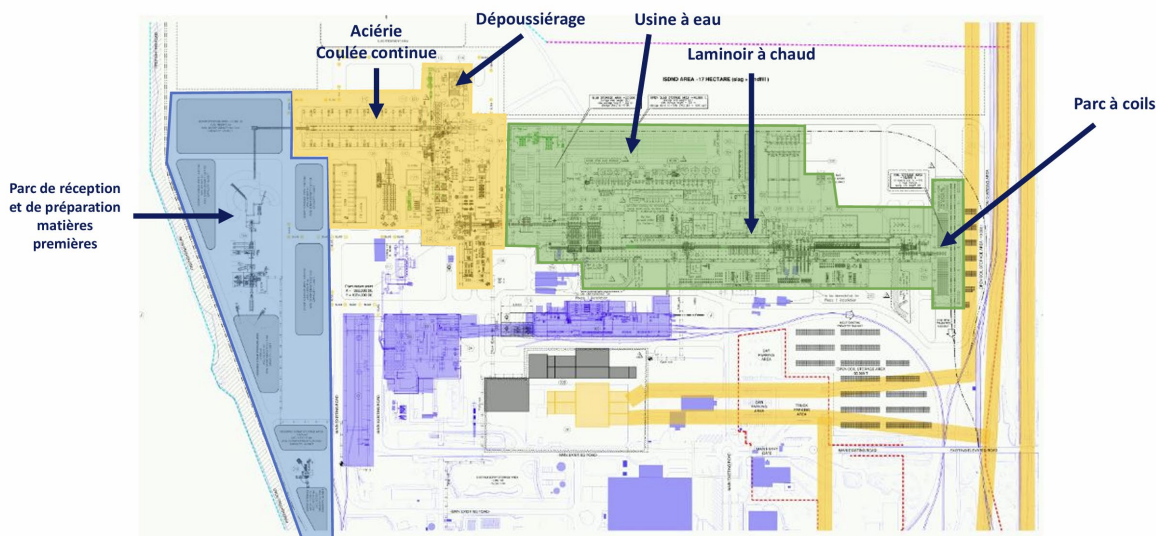
- Initialement en octobre 2025 → finalement : **soumission dossier mi/fin mai 2026** → potentiellement une complétude de dossier dans la 1<sup>ère</sup> partie de l'été → validation à la fin d'année 2026.
- Consultation publique : en 2<sup>ème</sup> partie d'été.
- Notion de pré-FID (décision finale d'investissement) : le projet est dans une logique de co-construction. Notion très importante, volonté d'être certain à 99% au moment de la complétude du dossier, surtout pour les banques.
- En principe, fin d'année 2026 : validation du permitting, déblocage de l'argent des banques, début des travaux. La plupart des travaux doivent être lancés en fin d'année.

#### ➤ *Partie technique :*

- Pré-études terminées depuis environ 1 mois.
- Mi-avril 2026 : signature avec Danieli de l'*engineering* de détail. Cet engineering de détail est indispensable pour avoir les plans de fabrication et pouvoir commencer les fabrications du matériel. L'*engineering* de détail met environ 6 mois, fin prévue d'ici la fin d'année.
- *Longely time items* : ce sont des produits qui mettent du temps à être fabriqués (+ de 24 mois). C'est le cas par exemple des gros transformateurs. → il faut tenir compte de ces délais et lancer des pré-commandes.
- Début de la préparation du chantier : idéalement septembre (village entreprise) ; début des travaux : fin d'année → aciérie prête à démarrer vers mars 2029 ; le train de laminage serait plutôt en milieu d'année 2029.
- 6 mois de montée en puissance (stabilisation, apprentissage, fonctionnement avec les outils) → T3/T4 2029 : rythme de croisière 2M tonnes (aciérie).

## Implantation des outils de production

### Schéma d'implantation des outils de production



- **Parc à ferraille (bleu) :** 9 hectares, espace très optimisé (aujourd'hui avec 6Ha : alimentation aciérie de 100 000t ; tandis que là avec 9 Ha : aciérie de 2 millions de tonnes) + 5/6 hectares de parc à ferraille annexe au niveau du terminal
- **Ancienne usine :** fonctionnement par camion car approvisionnement local, elle va continuer à fonctionner avec ce rythme.
- **Nouvelle usine :** nécessité d'1,5 million de tonnes de ferraille : 2 grandes sources d'approvisionnements :
  - Europe : production de 25 millions de tonnes de ferraille ; en exporte 20 millions. Les discussions ont déjà débuté avec les ferrailleurs => solutions possibles. Dans ce cas-là, la ferraille arriverait au port puis brouettage ferroviaire jusqu'au site - 700 /800 mille tonnes.
  - France : production de 4/4,5 millions de tonnes de ferraille ; en exporte 3/3,5 millions. Ferraille arrivant de la région lyonnaise et la Bourgogne, via les réseaux de canaux (Rhône) ou les réseaux ferroviaires - 700 / 800 mille tonnes.
- **Aciérie (jaune) :** optimisation de l'aciérie, qui est un peu plus petite qu'initialement
  - Optimisation énergétique du four
  - Four à chargement continu qui consomme moins
  - Épuisement des fumées fatales
  - Optimisation de la partie métallurgique secondaire
- **Train (vert) :**
  - Plus long
  - Train classique à 8 cages
  - Très forte performance du fait des fours à brûleurs flexi fiouls, digitaux et pilotés par l'intelligence artificielle → faible consommation énergétique.
  - Enrouleur d'ébauche (*coil box*) → ça stabilise le laminage, permet d'éviter des incidents de laminage donc améliore la sécurité du personnel + réduction de consommation électrique et du gaz naturel.

- Zéro camion

## Logistique

- Terminal HES :

Les matières premières (ferrailles, brames inox, HBI) arrivent sur le terminal HES. Toutes ces matières premières seront mises en œuvre dans les nouvelles unités. Les produits finis seront des brames et des coils, qui seront réacheminés par voie ferrée sur le terminal, chargés sur des bateaux à destination de Ravenne (2.100.000T/ an coils) et San Giorgio (300.000T/an brames).

NB : HBI : pour les produits plats il n'est pas possible d'utiliser uniquement de la ferraille (il faut un peu de fer dont on maîtrise la chimie). On mettra un peu de HBI selon les nuances : pour certaines nuances on n'en mettra pas, d'autres comme les IFS (il faut plus de HBI). Il y a donc une inconnue sur la quantité de HBI que l'on va mettre (c'est plus cher et il y a plus d'émissions de carbone associées et ralentisseur pour le four électrique) ; certainement entre 20 et 30 %.

- Logistique ferroviaire :

Marcegaglia devra disposer d'une **voie ferroviaire dédiée** entre la parcelle Marcegaglia et le terminal HES. Sur la parcelle Marcegaglia il y a aujourd'hui une desserte ferroviaire qui sera mutualisée avec Neocarb et GravitHy pour qu'ils puissent aussi bénéficier de cette desserte ferroviaire : soit pour faire venir leurs matières premières et/ou pour expédier leurs produits finis. => Travail avec le GPMM et les services de l'État pour la réalisation des projets de lignes ferroviaires.

## Synergies industrielles

Le projet s'insère dans tout un écosystème sur le môle central. Un **protocole d'accord avec Néocarb et GravitHy a été signé** pour mettre en réflexion un certain nombre de synergies possibles. Parmi les principales propositions d'axes de synergie :

- La logistique
- Les services plateformes : sécurité, sûreté, protection incendies, nettoyage tertiaire, restaurant collective (le restaurant d'entreprise actuel va être transformé en restaurant inter-entreprise et répondra à la demande des entreprises du môle central sollicitant le groupe depuis plusieurs années ; travail en cours avec les architectes pour transformer le restaurant actuel), médecine du travail, etc.

## Séquence ERC et Terrains de compensation

ERC : éviter, réduire, compenser.

Depuis plusieurs mois : travail avec ANTEA et Ecomed sur ce sujet + GPMM pour les terrains de compensation afin de garantir des gains écologiques réels par rapport aux impacts que l'on aura.

**Foncier** : minimiser au maximum l'emprise foncière

- Sujet intégré très en amont du projet, notamment dans les réflexions d'implantation des nouveaux bâtiments et outils.
- Optimisation de l'emprise foncière. Par exemple sur le parc à ferraille : aujourd'hui pour une capacité de 300 000t = parc à ferraille de 6Ha / à l'avenir capacité de 2 millions de t. Également optimisation pour l'aciérie ; suppression de l'emprise du parc à coils extérieur d'env. 1Ha

**Eau** :

- Initialement prévu d'utiliser eau de mer et eau brute du GPMM (elle-même approvisionnée par le Rhône)

- Après études : conclusion qu'il était possible de se dispenser de prélever de l'eau de mer
  - ➔ À la base : prélèvement de 15 millions m<sup>3</sup>/an d'eau de mer ; 5 millions de m<sup>3</sup> d'eau brute. Finalement : **3,8 millions de m<sup>3</sup>/an d'eau brute et plus de consommation d'eau de mer**. Cette optimisation est permise grâce à différentes technologies (notamment circuits fermés).

#### Air :

- Applications des meilleures techniques disponibles
- Pas de rejet diffus de toiture : premier laminoir européen entièrement dépoussiéré (même s'il s'agit d'un standard en Asie)
- Diminution des flux : entre 4 à 17 fois moins importants que ce qui se pratique actuellement

#### Biodiversité :

- **Modification du projet : transfert de stockage de déchets non dangereux (zone à moindre impact)**
- Continuité des couloirs de biodiversité avec Néocarb

#### Compensation :

- Travail avec le GPM : les études ne sont pas encore finalisées (notamment sur les impacts sur les zones humides et les groupes faunistiques).
- Un terrain a été proposé, le bureau d'étude travaille dessus pour voir s'il correspond bien pour la compensation

#### Emploi, formation :

- Fort recrutement : métiers divers et variés, tout type de formation
- Collaboration avec les partenaires du territoire (intérêt pour le pôle de formation d'Istres)

#### Poursuite du dialogue citoyen

- Dialogue continu avec le territoire : poursuite et renforcement de ce dialogue
- Site de Marcegaglia : page dédiée au projet où seront déposées les études au fur et à mesure et où chacun peut poser ses questions : [Projet Mistral - Marcegaglia Fos-sur-Mer](#)

## Questions - réponses

### Qualité de l'air, polluants et effet cocktail :

#### Question SPPPI PACA

On a l'exemple de l'aciérie ArcelorMittal qui n'a pas une pollution égale à zéro. Comment allez-vous faire pour avoir une pollution égale à zéro ? Allez-vous juste traiter de la ferraille ou bien fabriquer de l'acier à partir de minerai ?

#### Réponse de Marcegaglia

Il y aura entre 70-80% de ferraille. Dans le cas de la ferraille, la problématique est qu'il faut la nettoyer. Et ensuite dans le four électrique, il n'y a plus d'activité de réduction, on a juste à fondre le fer et enlever les impuretés. Lorsque nous faisons cela, il y a de la fumée et donc dans ce cas on a des filtres pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de métaux lourds ou autre. Comme tout est canalisé, on sera capable de tout piéger.

#### Question SPPPI PACA

Il y a quand même un point de vigilance sur l'efficacité des filtres à manches.

### **Réponse de Marcegaglia**

On va y être vigilant.

Donc il n'y a pas de minerai à l'entrée. Le seul élément qui ressemble à du minerai mais qui n'en est pas c'est le HBI (brique de fer), mais il n'y a pas de FeO.

On va devoir nettoyer les ferrailles, c'est à dire un matériel de recyclage dont on ne connaît pas vraiment la composition. On va enlever les matériaux indésirables (métaux non ferreux), par exemple du cuivre, du nickel, du chrome, de l'aluminium et éventuellement les revendre. On met également en décharge certains produits : par exemple des petites granulométries comme le béton ou des chiffons gras qu'il n'y a pas vraiment de moyen de traiter car on arrive aux limites du modèle du recyclage [la ferraille est déjà recyclée]. On a estimé qu'on allait mettre environ 7000 tonnes de ces produits dans une décharge dédiée, proprement.

### **Question SPPPI PACA**

Aujourd'hui on a encore ces cheminées qui crachent de la fumée jaune. Cette pollution doit être arrêtée. Même si ce n'est pas très important, il ne faut plus le voir.

### **Réponse de Marcegaglia**

Il s'agit du processus de scarfing. En fait on chalume et la poussière fabriquée est de l'oxyde fer. Mais nous sommes d'accord que ce n'est pas très esthétique et le but est de diminuer ces panaches jaunes. On a un travail actuellement sur la maintenance pour réussir à diminuer ces panaches. Sur la nouvelle usine, il n'y aura plus d'installation scarfing mais un meulage des brames, c'est-à-dire un système mécanique, il n'y a pas de pollution en tant que telle on se retrouve juste avec du fer - de la meulure. Ces meulures repartent directement au four et sont recyclées.

### **Question SPPPI PACA**

Quelle est l'évaluation de la quantité de poussières émises (en prenant en compte l'ancienne usine et la nouvelle) ? La nouvelle usine, tout sera canalisé donc ça ne semble pas poser de problème, mais qu'en est-il de l'ancienne usine ? Nous sommes preneurs des chiffres lorsqu'ils seront disponibles.

### **Réponse de Marcegaglia**

C'est en cours de finalisation. Sur l'ancienne usine, c'est un vieux four qui date de 1973, mais l'objectif est de réduire au maximum les émissions de poussières, il y aura du report sur la nouvelle usine où tout est canalisé. Les chiffres seront communiqués.

### **Risques majeurs**

#### **Question SPPPI PACA**

Il s'agit d'une zone à risques majeurs : incendie, submersion marine, séisme (zone de niveau 3), pollution accidentelle. Avez-vous inclus des actions préventives pour ces différents types de risques majeurs, en particulier la submersion marine qui peut avoir un impact assez fort dans quelques années ? Allez-vous informer les citoyens de la zone sur ce que vous allez faire sur les risques majeurs ? Et comment allez-vous faire pour respecter les documents sur les risques de la commune (PPR, PPRT, PPRS). Il faut tenir compte de ces aléas.

### **Réponse de Marcegaglia**

Tout d'abord la loi impose de répondre à ces questions et nous avons une obligation morale. Concernant la submersion marine : le site est sur une cote de 2,40m, c'est ce qu'impose le PLU. Dans le cadre du projet, les nouveaux outils seront à 2m70 donc on a anticipé l'évolution réglementaire et les enjeux climatiques. Les routes industrielles seront aussi surélevées.

### **Question SPPPI PACA**

Comme il n'existe pas de faille particulière dans votre zone, vous échappez - dans le bon sens du terme - aux contraintes du PPRS, mais il faut en tenir compte le plus possible. Il faudrait faire une étude approfondie sur ce sujet. Le parasismique coûte plus cher mais être dans les normes parasismiques dès maintenant permet d'anticiper un certain nombre de problèmes.

### **Réponse de Marcegaglia**

Nous prenons note de cette remarque, nous allons la transmettre aux bureaux d'étude.

Nous parlions récemment de la résistance au vent des bâtiments, car il y a des pointes enregistrées à Istres à 146 km/h.

Concernant le risque SEVESO, les études de danger sont en cours de finalisation, on travaille sur deux axes : que les employés aient un accès rapide à l'extérieur et qu'ils puissent se confiner rapidement

### **Remarque SPPPI PACA**

Au niveau de l'ADPLFG nous voudrions monter une cellule pour que les citoyens soient les plus informés possible. Je suis à votre disposition si vous avez besoin d'un coup de main.

## **Dioxyde de carbone**

### **Question SPPPI PACA**

Est-ce que, technologiquement parlant, il est possible de capter le CO<sub>2</sub> pour le donner aux voisins H4V et Néocarb ? Est-ce du CO<sub>2</sub> biogénique ou non, comme ce sont des ferrailles et non du fossile ?

### **Réponse de Marcegaglia**

Capter le CO<sub>2</sub> c'est très compliqué, pratiquement impossible quand c'est diffus. Quand c'est canalisé - comme dans notre cas - c'est possible. Le CO<sub>2</sub> sortant proviendra essentiellement du filtre du four mélangé avec d'autres composés donc a priori il est assez compliqué de le récupérer. Ce qui est plus probable serait de récupérer du CO<sub>2</sub> de la cheminée des fours de réchauffage. On a encore des choix à faire sur la technologie et le type de cheminée peut influencer. Les solutions de récupération de CO<sub>2</sub> sont en général dans un bain d'amine, mais ça coûte cher. Il y a des expérimentations en ce moment sur l'utilisation d'autres molécules que les amines pour récupérer le CO<sub>2</sub>. Le principal souci du captage du CO<sub>2</sub> aujourd'hui c'est le modèle économique, car le coût est très élevé.

Il y a un débat en ce moment au sein de l'Europe sur le biogénique. Dans certains cas le terme biogénique est accepté lorsqu'il s'agit du recyclage mais ce n'est pas net. C'est en cours de discussion au niveau européen. On aimerait qu'il soit jugé comme biogénique, car il y a des avantages, notamment financiers.

### **Question SPPPI PACA**

D'ici 2030 il n'y aura plus de quotas, donc ce sera moins cher.

### **Réponse de Marcegaglia**

Oui mais il faut quand même la technologie adéquate.

Le mieux est de ne pas émettre de CO<sub>2</sub>. Sur le four électrique, il n'y en aura pas beaucoup. Dans nos cas, les gros émetteurs ce sont les fours de réchauffage du train. On va mettre en place des brûleurs flexi fioul compatibles avec un fonctionnement avec de l'hydrogène. Le jour où l'on trouve de l'hydrogène pas trop cher, on pourra changer assez rapidement.

## **Flux ferroviaires**

### **Question SPPPI PACA**

Vous parlez de transport par voie ferrée, mais ce n'est pas encore véritablement opérationnel, il y a encore beaucoup de travail.

### **Réponse de Marcegaglia**

Il va falloir être assez vite être clair sur le tracé de la voie ferrée, lancer l'étude de permitting de la voie ferrée pour lancer la fabrication. On a encore des questions : quelle à mettre des voies ferrées, autant qu'elles soient électrifiées. En outre, la question se pose des locaux avec des conducteurs ou avec des robots.

*Remarque de GravitHy à la suite de l'audition :*

*Nous souhaitons en effet mutualiser la logistique en tant que bénéficiaire déjà de la ligne de Marcegaglia existante, et nous suivons de près les discussions qu'ont ces derniers avec SNCF réseau et le GPMM pour les projets de lignes ferroviaires.*

*Nous prévoyons une offre de transport en commun sur la zone mais seulement sur la route départementale (D268) qui passe au nord du môle centrale. Et ensuite, il y a la question de des derniers km, à partir de cette RD pour se rendre chez GravitHy, Marcegaglia, ou Neocarb. Ce sont aussi des discussions entre nous.*

### **Mobilité des employés**

#### **Question SPPPI PACA**

Allez-vous mettre en place des moyens pour la mobilité des employés ? Notamment sur la mutualisation avec les autres entreprises ?

### **Réponse de Marcegaglia**

On en a parlé avec la Métropole et les réponses ont été décevantes. Mais ce sujet est dans les radars, notamment dans le cadre de la mutualisation avec les entreprises.

Mais il y a le problème  $n \times p$ , où  $n$  (sources, les gens habitent à différents endroits)  $\times$   $p$  (destinations, multiples également) donc c'est assez compliqué. La solution c'est de faire un hub central puis on trouvera des solutions pour que les employés rejoignent leur poste. En tout cas, nous sommes prêts à imaginer des solutions.

En conclusion, Marcegaglia s'engage à creuser différents sujets :

- La problématique du parasismique
- Les filtres à manches
- Le captage du CO<sub>2</sub>