

# Concertation préalable DEOS

## Réunion de clôture de la concertation

Le 17 décembre 2024 à 18h

*Compte-rendu verbatim*

*Fos-sur-Mer  
Maison de la Mer*

### Intervenants / tribune :

- Grand Port Maritime de Marseille-Fos : Rémi Costantino, Directeur général adjoint, Benoît Rieul, chef de projet
- CNDP : Philippe Quévremont et Vincent Delcroix, garants de la concertation
- Ville de Fos-sur-Mer : René Raimondi, Monsieur le Maire
- Région Sud : Isabelle Campagnola-Savon, conseillère régionale
- CCI AMP : Philippe Zichert, Vice-Président
- Etat : Christophe Borgus, Sous-Préfet de l'arrondissement d'Istres, Régis Passerieux, Commissaire délégué à la transition industrielle, écologique et énergétique de la zone Fos-Berre
- Systra (AMO) : Séverine Dumont, modératrice

La réunion débute à 18h, et se termine à 20h20. Une quarantaine de personnes était présente dans le public.

### 1) **Propos introductifs**

**Séverine DUMONT** : « Je vais vous demander de rejoindre les chaises, s'il vous plaît, et de vous asseoir. Nous allons démarrer la réunion, il est déjà 18 heures passées. Je vous laisse vous installer.

N'hésitez pas à vous mettre devant, je pense que nous serons en petit comité ce soir.

Merci à tous pour votre présence. Ce soir, nous organisons la réunion de clôture de la concertation du projet DEOS, que la plupart d'entre vous avez probablement suivi. L'objectif de cette réunion est de vous présenter un premier bilan de cette concertation, avec les premiers chiffres, ainsi que les principales observations et thématiques qui ont émergé au cours de ces dix dernières semaines.

Le GPMM vous présentera également les premiers enseignements qu'il tire de cette concertation. Ensuite, nous aurons une intervention de nos deux garants, Monsieur Quévremont et Monsieur Delcroix, qui reviendront eux aussi sur ce premier bilan.

Vous pourrez retrouver ces bilans sur le site internet de la concertation, dans un mois pour le bilan des garants, et celui du maître d'ouvrage dans trois mois.

Voilà, nous allons commencer tout de suite. Monsieur le Maire... »

*[René RAIMONDI s'exprime joyeusement dans le public]*

**Séverine DUMONT** : « Ca me permet de laisser la parole à monsieur Quévremont pour rappeler le cadre de cette concertation »

**Philippe QUEVREMONT** : « Alors que nous parlons couramment de "réunion de clôture", en réalité, ce n'est pas tout à fait la clôture. Je vous l'ai déjà rappelé concernant l'échéance du 23 décembre : les contributions écrites annoncées doivent encore nous parvenir, et nous serons attentifs à ce qu'elles arrivent. Ne ratez donc pas cette échéance importante.

Nous sommes actuellement dans les conclusions, ce qui est classique à ce stade. Nous avons demandé au maître d'ouvrage de revenir sur la question principale, à savoir l'opportunité du projet : qu'en pense le public ?

Au-delà du public, c'est-à-dire le grand public, un certain nombre de participants institutionnels s'exprimeront également sur ce sujet, comme ils en ont tout à fait le droit.

Auparavant, nous allons commencer par un exercice portant sur un aspect que nous n'avons pas encore tout à fait abordé pendant cette concertation : les alternatives. La loi prévoit en effet que nous discutons des alternatives. Le maître d'ouvrage expliquera donc ce qu'il a envisagé comme alternatives lorsqu'il a préparé son projet.

En parallèle, tout en donnant un avis de synthèse sur l'opportunité, vous pourrez également exprimer votre opinion sur les alternatives.

En conclusion, en tant que garants, nous vous fournirons un retour écrit du bilan dans un mois ou des enseignements du maître d'ouvrage dans trois mois. Cependant, à chaud, nous souhaitons vous transmettre un premier retour – bien sûr provisoire – sur ce que les garants et le maître d'ouvrage ont compris de cette concertation.

Nous reprendrons la parole à la fin sur ce point ou, si nécessaire, en cours de réunion. »

**Séverine DUMONT** : « Très bien, merci, j'invite Benoît Rieul à venir présenter les alternatives. Peut y a-t-il des personnes qui n'ont pas encore participé à une réunion de la concertation du projet DEOS ?

Ok, on va quand même prendre le temps de vous présenter le projet, je pense que ça me paraît nécessaire donc je vous laisse la parole maintenant. »

## 2) Présentation du projet et des alternatives

**Benoît RIEUL** : « Le projet DEOS est un projet de création d'infrastructures maritimes dédié à l'accueil de la filière de l'éolien offshore. Il a vocation à intégrer plusieurs étapes d'activités au sein du port.

Tout d'abord, la construction de flotteurs, car ces éoliennes ne sont pas posées sur le fond marin, mais reposent sur des structures flottantes. Ces flotteurs peuvent être fabriqués en acier ou en béton. C'est donc la première étape : la construction de ces flotteurs.

La seconde étape consiste à monter l'éolienne sur le flotteur. Cela implique, en amont, de stocker l'ensemble des composants de l'éolienne, tels que les sections de mâts, les pales, et les nacelles, avant de procéder à leur assemblage sur le flotteur.

Entre ces deux étapes principales, il est nécessaire de prévoir un stockage à flot, imposé par les flux industriels, pour les flotteurs nus d'une part, et les éoliennes assemblées d'autre part, avant leur déploiement au large.

La particularité de ce projet réside dans le fait qu'il intègre une concertation au sens large, incluant les activités qui seront réalisées sur le site du projet. Bien que, en tant que port, nous nous limitons à la création des infrastructures, la concertation s'étend également aux activités qui y seront menées, à savoir la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes.

Enfin, il ne faut pas négliger une autre étape, bien que plus petite, qui concerne la gestion des systèmes d'ancrage. Ces dispositifs, composés de lignes et de fixations, permettent de stabiliser les flotteurs en les arrimant au fond marin une fois qu'ils sont en place.

Pour résumer, nous pourrions vous présenter un court film illustrant le projet. Cela permettra, en quelques minutes, d'exposer les enjeux de manière plus claire et visuelle, notamment pour les personnes qui n'ont pas encore suivi la concertation.

*[Diffusion de la vidéo de présentation du projet]*

**Séverine DUMONT** : « Nous vous présentons les alternatives, ensuite nous vous laisserons la parole pour réagir ».

**Benoît RIEUL** : « Peut-être simplement rappeler quelques ordres de grandeur.

Le projet terrestre concerne une surface d'environ 75 hectares, adossée à un linéaire de quai d'une longueur d'environ 900 mètres.

Pour la zone de stockage à flot, il s'agit d'environ 45 hectares, ce qui permet de stocker une quinzaine de flotteurs.

Enfin, le projet d'infrastructures portuaires représente un investissement d'environ 550 millions d'euros.

Je vais maintenant aborder l'exercice des alternatives, un travail qui nous a occupés ces derniers mois. Ces alternatives sont regroupées en trois grandes catégories :

- **Les alternatives de positionnement** : où situer le projet dans le port ?
- **Les alternatives de déphasage** : peut-on découper le projet dans le temps, le séquencer ?
- **Les alternatives de portage du financement** : est-ce que le port porte intégralement le projet en termes d'infrastructures, ou une partie des travaux pourrait-elle être confiée aux futurs opérateurs et utilisateurs du site ?

Il existe également un certain nombre d'options spécifiques, ainsi que l'**option zéro**, qui correspond à l'abandon du projet ou à la non-réalisation de celui-ci.

En ce qui concerne le **positionnement du projet**, nous avons pu tirer parti du retour d'expérience de Provence Grand Large, le premier projet pilote d'éolien offshore déployé en Méditerranée. Ce projet a mis en lumière la complexité de manipuler ces structures, qui sont lourdes, non autopropulsées, et nécessitent trois remorqueurs. Il est donc difficile de les intégrer aux flux commerciaux traditionnels des navires.

L'expérience Provence Grand Large a montré qu'il était préférable de regrouper tous les flux et activités liés à l'éolien offshore sur un même site. Cela permet aussi de créer des synergies entre les différents utilisateurs du site. Dès lors, les fonctionnalités liées à l'intégration des éoliennes et à la construction des flotteurs ont été regroupées, nécessitant une surface d'environ 75 hectares à terre et un linéaire de 900 mètres de quai. Ces contraintes réduisent significativement les options de localisation.

Par ailleurs, les zones situées dans la continuité des terminaux containers sont plutôt dédiées à la croissance des trafics containers. Naturellement, le choix s'est orienté vers le site de FOS 4XL, historiquement destiné au container, mais où il est finalement complexe d'accueillir des navires porte-containers en raison des contraintes liées au mistral décostant. Ainsi, le site DEOS a été positionné ici, faute de place ailleurs.

Le quai Gloria, renforcé dans le cadre du projet Provence Grand Large, pourra être utilisé en solution de secours en cas d'avaries graves sur les fermes offshore nécessitant une maintenance plus lourde que prévue aujourd'hui.

Concernant l'assemblage des éoliennes et la construction des flotteurs, un sous-segment important est la gestion des ancres et des lignes, qui nécessite une capacité de 5 hectares de quai. Ce sous-segment a été placé directement sur le site de FOS 4XL pour maintenir une cohérence fonctionnelle et une unité de filière dans le port. Toutefois, cette petite brique pourrait être déplacée ailleurs dans le port si des impératifs industriels, environnementaux, ou autres l'exigeaient.

Il reste une troisième brique à positionner : le stockage à flot. À première vue, la mer offre une vaste surface, et plusieurs emplacements ont été envisagés. Toutefois, l'option retenue dans le cas de base consiste à installer le stockage dans le prolongement du môle central.

Nous avons également étudié deux autres alternatives, rapidement écartées par une analyse multicritère :

D'une part, celle au nord de la zone de mouillage nord, une option qui posait des problèmes liés aux enjeux et usages différents de ceux rencontrés à l'extrémité du môle central.

Et d'autre part, à l'abri de la tête La Gracieuse, juste derrière la digue naturelle et le cordon dunaire. Cette alternative soulevait des préoccupations environnementales et de biodiversité et à la proximité des activités de conchyliculture dans le golfe.

Ces deux alternatives nécessitaient également davantage de dragage que l'option de l'extrémité du môle central. C'est pourquoi le cas de base s'est recentré sur un positionnement de 45 hectares à cet emplacement, à cheval entre les darses 1 et 2, à flot.

Concernant les alternatives de séquençage et de phasage du projet, nous avons toujours présenté une unité complète, représentant 550 millions d'euros d'investissement. Cependant, la réalité industrielle montre que le projet pourrait être phasé. Par exemple, pour l'appel d'offres

6 (prévu pour générer une activité sur le port début 2029), il serait possible de réaliser uniquement les trois quarts du projet.

Toutefois, dès l'appel d'offres 9 (environ deux ans plus tard), l'intégralité des infrastructures serait nécessaire. Cette situation soulève des questions, que le port se pose encore, de pertinence économique, de gestion et de risques commerciaux.

Soit on réalise tout d'un seul bloc, toutes les infrastructures seraient livrées fin 2028. Cependant, une partie d'entre elles resterait inutilisée pendant deux ans, en attendant l'appel d'offres 9.

Soit on livre le strict minimum pour l'appel d'offres 6 et on poursuit les travaux pendant que les premières éoliennes sont déployées, afin de rendre les infrastructures pleinement opérationnelles pour l'appel d'offres 9, à l'horizon 2030-2031.

Si on pose tout sur la table, lorsque l'on examine les coûts de repli, de mobilisation et de démobilisation des travaux, la pertinence de phaser le projet n'est pas si évidente. Cette question reste ouverte et dépendra en grande partie du montage financier final.

Enfin, la troisième famille d'alternatives concerne le portage des investissements. Dans le cas de base (550 millions d'euros), le port prend en charge la totalité des infrastructures, incluant les quais, le dragage, la construction des jetées de stockage, la création des terre-pleins, ainsi que les renforcements de sol spécifiques à l'éolien offshore. Ces renforcements, uniques sur le port, sont essentiels à la filière.

Une question se pose : serait-il possible de déléguer ces renforcements (en totalité ou en partie) au futur opérateur privé ? Par exemple, au constructeur des flotteurs. Dans ce cas, le port fournirait uniquement un terre-plein standard, et l'opérateur effectuerait les renforcements nécessaires, directement adaptés à ses besoins industriels et à la proximité de son usine. Cela éviterait au port de réaliser des travaux surdimensionnés ou mal adaptés.

Si on va encore plus loin, on aurait une alternative qui consisterait à limiter les travaux du port au dragage, à la construction des quais et aux équipements de stockage maritime, en laissant l'intégralité des aménagements terrestres à la charge de l'opérateur privé.

Cependant, cette option présente des risques. Le marché de l'éolien offshore est relativement incertain, et les investisseurs privés, en prenant en charge ces travaux, exigeraient une rentabilité élevée, ce qui pourrait déséquilibrer le projet global.

Il s'agit donc de trouver un équilibre entre la pertinence économique et la pertinence technique de chaque scénario, du « qui fait quoi ». Bien que le cas de base reste celui où le port prend en charge l'intégralité des infrastructures, ces alternatives restent sur la table et font l'objet de discussions.

Quelques options supplémentaires, plus à la marge, ont également été étudiées. Tout d'abord, la création d'un poste *Ro-Ro* (*roll-on, roll-off, ndlr*) a été envisagée. En observant les constructeurs de composants tels que les pales et les nacelles, nous constatons qu'ils utilisent des postes *Ro-Ro* pour charger et décharger leurs composants tout en roulant directement depuis leurs usines. Par symétrie, si ces composants sont chargés dans un navire via un poste *Ro-Ro*, ils devront être déchargés de la même manière. Ainsi, nous proposons de retenir cette option et d'installer un poste *Ro-Ro* pour répondre à ce besoin logistique.

Concernant les renforcements, on ambitionne de créer une souille, qui permettra la mise en flottaison des flotteurs. Ce point est fondamental, car un flotteur représente une structure massive : 5 000 tonnes d'acier et 20 000 tonnes de béton. Ce flotteur sera transporté sur une barge conçue pour le mettre en flottaison en coulant. Cependant, cette opération exige une profondeur d'eau importante.

Soit on coule la barge au large, où les conditions de houle, de vent et de courant compliquent les opérations.

Soit on crée une poche profonde dans la darse 2, devant le futur quai DEOS. C'est une opération que l'on pourrait faire directement bord-à-quai. Il faut imaginer un ascenseur maritime, devant le quai, facilitant la mise à l'eau en série, de manière relativement peu risquée, les flotteurs.

Sur la zone de stockage à flot, deux options sont envisagées :

Créer deux postes de mise en service, le *commissionning*, où les éoliennes offshore seraient testées et préparées avant leur départ en mer. Cela permettrait d'éviter de le faire à quai. Ces postes, plus simples et économiques, permettraient d'économiser des constructions lourdes et coûteuses. Cela au profit d'un poste plus simple, qui permet de faire ces opérations qui ne nécessitent pas de moyens lourds de levage ou d'accès terrestres. On parle uniquement d'un raccordement électrique de l'éolienne.

**Philippe QUEVREMONT** : « Pouvez-vous expliquer le terme « commissionning » ? »

**Benoît RIEUL** : « Oui, cela représente toutes les phases de tests et d'essais préalables sur les éoliennes avant leur départ en mer, vérification des composants etc. On vérifie que tout est bon, car une fois en mer, tout est plus compliqué. On essaye de réduire le risque le plus possible lorsqu'on est sur le port.

La dernière option concerne le stockage des flotteurs. Il existe toute une famille de solutions : soit on les stocke sur des corps-morts, soit on les échoue sur le fond, soit on les stocke – comme cela a été retenu dans le cas de base – sur des jetées métalliques sur pieux, qui s'apparentent à un parking de flotteurs. C'est cette dernière solution qui est actuellement retenue, car elle permet de stocker beaucoup plus de flotteurs que si ils étaient sur une ligne molle.

Enfin, l'option zéro, c'est-à-dire l'abandon du projet, comporte des conséquences à différents niveaux.

Tout d'abord, il y a des impacts économiques pour le territoire. Bien que les études socio-économiques spécifiques arrivent au premier semestre 2025, d'autres analyses, notamment au Royaume-Uni et en Espagne, montrent qu'un euro investi dans un port génère entre 3,4 et 4,3 euros de valeur fixée sur le territoire. Cela illustre les enjeux économiques significatifs liés au projet.

Pour le port, ces trafics, cette activité liée à l'éolien offshore pourrait aussi jouer un rôle de relais de croissance. Elle viendrait compenser d'éventuelles baisses d'activité des trafics historiques, qui peuvent être soumis à des incertitudes conjoncturelles. En ce sens, le développement de cette filière représenterait une opportunité stratégique pour diversifier et pérenniser les activités du port.

Ensuite, il y a des conséquences sociales. Ce projet est estimé à générer entre 500 et 1 500 emplois, selon que les flotteurs soient en acier ou en béton. L'abandon du projet ne détruirait pas d'emplois existants, mais empêcherait la création de ces nouveaux postes.

Enfin, il y a des enjeux politiques et environnementaux d'une portée plus large, qui dépassent les considérations locales ou portuaires. Ces enjeux touchent à la souveraineté nationale, notamment pour le déploiement, l'entretien et la maintenance des fermes éoliennes. Ils concernent également les objectifs de décarbonation et de transition énergétique. En effet, un cap a été fixé pour la Méditerranée : atteindre une capacité de 5,8 GW sur la façade d'ici 2050. L'abandon de ce projet compromettrait cet objectif stratégique en matière de transition énergétique.

**Séverine DUMONT** : « Merci, nous laissons la parole au public, avez-vous des questions sur le projet qui vous a été présenté en tout début de séquence ou des avis et réactions au sujet de ces alternatives qui viennent de vous être présentées ? »

Une petite précision. Nous allons vous distribuer des fiches de participation pour les personnes qui ne souhaiteraient pas s'exprimer à l'oral mais qui souhaiteraient donner une contribution écrite. On les remettra aux garants à la fin de la réunion.

Y a-t-il des questions ? »

### **3) Réactions du public suite aux alternatives proposées et présentation de la synthèse des avis du public**

**Jacqueline BOTTON, ADPLGF** : **Bonsoir, je voulais savoir comment arriveront les pales sur le port, si vous les ferez passer par camion, par bateau, par train... ? »**

**Benoît RIEUL** : « Tous les composants des éoliennes, qu'il s'agisse des pales, des nacelles ou même des sections, arrivent par la mer, transportés par des navires maritimes.

À titre d'exemple, une pale mesure environ 150 mètres de long. Transporter un tel élément par train ou par route est extrêmement complexe, voire impossible, ce qui explique pourquoi l'acheminement se fait exclusivement par voie maritime. »

**Daniel MOUTET, ADPLGF** : Bonsoir, je suis le président de l'Association de Protection du Littoral du Golfe de Fos (ADPLFG).

Nous avons transmis l'avis de l'association ce matin, mais cela n'a pas fonctionné. Nous l'avons donc envoyé au garant, et demain matin, si cela fonctionne, nous le retransmettrons. Cet avis est favorable, bien entendu, mais avec quelques réserves, notamment sur la partie liée au stockage des éoliennes.

Concernant cette zone de stockage, il va y avoir un dragage important. Je connais bien cette zone, où il n'y a pas beaucoup de profondeur, seulement huit mètres. Ces travaux risquent encore de créer des turbulences, notamment à l'entrée du golfe et sur la zone de stockage.

Sur la zone de stockage il y aura une concentration d'éoliennes, ce qui pourrait avoir un impact sur la circulation maritime, en particulier à Fos depuis Martigues. Ces éoliennes attireront inévitablement le regard, et cette attention pourrait provoquer des accidents. Contrairement aux éoliennes actuelles, qui sont situées hors de vue, celles-ci seront visibles, ce qui rend la

situation peut-être plus délicate. Je ne sais pas si cette problématique a été étudiée, mais il serait judicieux d'y réfléchir pour éviter de potentiels incidents liés à la vision de ces éoliennes.

En résumé, nous sommes bien sûr favorables à DEOS, c'est un beau projet. Cependant, il est crucial de prendre en compte certaines remarques et contraintes. »

**Benoît RIEUL** : « Il y a deux questions, si je comprends bien. Sur le dragage :

Évidemment, cette question sera examinée de près à travers les études d'impact, avec une attention particulière aux contraintes liées à la biodiversité, à la faune et à la flore, y compris marine. Il existe également des enjeux industriels, notamment en lien avec d'autres combigolfes à proximité immédiate du site, ainsi que la conchyliculture.

Bien que les représentants de ce secteur ne soient pas présents ce soir, nous les avons rencontrés la semaine dernière pour travailler ensemble. L'objectif est de concilier les différentes contraintes, qu'elles soient environnementales ou liées à la croissance et au développement de leur activité, et d'intégrer ces aspects dans un cahier des charges qui s'imposera aux entreprises réalisant les travaux. C'est quelque chose que nous avons bien identifié.

Des solutions existent pour minimiser au maximum la turbidité et l'impact de ces dragages, et elles seront mises en œuvre.

Sur l'aspect visuel des éoliennes :

Nous avons déjà réalisé une première simulation d'insertion paysagère, notamment depuis Port-de-Bouc, que nous avons projetée lors de la 3<sup>ème</sup> réunion publique. Ces éoliennes, atteignant environ 300 mètres de hauteur, dépasseront largement tout ce qui existe actuellement sur la zone. Même si la zone de stockage n'accueillera qu'un maximum de trois éoliennes (une à quai et deux dans la zone de stockage), leur taille en fera des éléments très visibles.

Concernant le risque potentiel d'accidents liés à la curiosité qu'elles pourraient susciter, j'avoue que c'est une question qui n'a pas encore été approfondie, mais elle mérite effectivement d'être étudiée.

C'est une bonne question, et tout cela sera examiné de près. Nous avons attribué, pas plus tard que la semaine dernière, un marché dont l'une des composantes principales est la modélisation précise de toutes les insertions et des impacts paysagers que pourrait engendrer ce projet. »

**René RAIMONDI**: « Puisque la question du dragage a été soulevée, j'aimerais savoir si vous avez déjà estimé le tonnage de dragage nécessaire et si les casiers existants sont suffisants pour le stocker ? En effet, l'année dernière, de manière discrète, Marseille s'est permis de déverser dans les casiers du Grand Port Maritime les matériaux dragués pour les Jeux Olympiques, sans qu'un comité de suivi, comme c'est habituellement le cas, ne soit convoqué.

Je pense qu'il est essentiel de se pencher sérieusement sur cette problématique, qui sera, à mon avis, l'un des plus grands enjeux de ce dossier.



D'autant plus que, les derniers dragages remontent à très longtemps, et je ne suis pas certain que les casiers restants suffisent. Par ailleurs, je tiens également à souligner que je n'ai pas été informé du tonnage de dragage marseillais à Fos. Merci. »

**Benoît RIEUL** : « Concernant les volumes de dragage, ils sont effectivement significatifs. Il est prévu de draguer cinq millions de mètres cubes. Sur ces cinq millions, un million de mètres cubes seront réutilisés dans le cadre du projet, notamment pour surélever les plateformes. Cela laisse donc quatre millions de mètres cubes dont la destination reste à déterminer.

Une partie pourrait être valorisée, bien que ces matériaux soient de qualité relativement médiocre. Une autre grande partie sera probablement destinée au clapage, c'est-à-dire au dépôt en mer. Pour cela, il existe de vastes zones adaptées.

Pour claper ces matériaux, il y a deux zones existantes : le casier de dragage d'entretien, qui est habituellement utilisé pour les opérations de dragage d'entretien. Il semblerait que ce soit ce casier qui ait été utilisé récemment dans le cadre des Jeux Olympiques... »

**René RAIMONDI** : « C'est quand même anormal... c'est le Port qui a été fautif, et les services de l'Etat.

Encore une fois, il est important de rappeler qu'un comité de suivi est normalement organisé à chaque opération de clapage. Je tiens donc à soulever ce problème.

À l'époque, je n'ai pas fait trop d'histoires, mais j'avais tout de même demandé des explications. Ni le maire de Port-de-Bouc ni celui de Martigues n'étaient au courant. Personne n'a été informé. Une fois de plus, cela s'est fait en catimini, et cela reflète une tendance où Marseille utilise Fos comme si c'était ses poubelles. On en a un peu marre.

De plus, cette situation va engendrer un autre problème : tout ce qui a été rempli avec les matériaux issus des dragages marseillais risque de manquer pour les besoins liés aux futurs travaux de dragage. »

**Benoît RIEUL** : « En réalité, je n'ai malheureusement pas les réponses à vos questions, et je m'en excuse. Cependant, concernant le projet DEOS, il est prévu de ne pas utiliser le casier d'entretien existant.

Nous envisageons plutôt de réactiver les casiers de 2XL, utilisés à l'époque. Ces casiers, de profondeur légèrement supérieure, sont actuellement clos, car l'arrêté préfectoral permettant leur usage n'est plus en vigueur. L'une des étapes clés de l'instruction environnementale sera donc de réactiver ces casiers.

C'est un vrai sujet, et il mérite toute notre attention. »

**Philippe TROUSSIER** : « Bonsoir, je suis l'adjoint au maire de la ville de Fos.

Ma question rejoint celle de Monsieur le Maire et concerne, bien évidemment, le dragage.

La croûte de sédiments et la dynamique du Rhône, lorsqu'il sort et pénètre dans le golfe avant de repartir vers Toulon, seront forcément affectées par ces travaux. En réalisant le dragage, vous risquez de remobiliser tout ce qui s'y trouve.

Nous portons actuellement un projet d'envergure dans cette zone : l'implantation de récifs dans le golfe. Votre intervention pourrait potentiellement ensevelir ces récifs et compromettre ce projet.

De plus, il y a encore des algues de posidonie dans cette zone, bien qu'elles aient déjà énormément souffert, notamment à cause des travaux de clapage, qui provoquent une accumulation de sédiments dans le golfe à chaque opération.

Je souhaitais donc savoir s'il est prévu des mesures compensatoires. »

**Benoît RIEUL** : « Tout cela sera étudié avec attention dans le cadre du volet d'étude environnementale, qui débutera au tout début de janvier pour se poursuivre tout au long de l'année 2025.

Nous avons prévu d'analyser de manière approfondie la courantologie et la granulométrie des sédiments dans la zone concernée, ainsi que la diffusion du panache de turbidité généré par les dragages. Ces impacts dépendront des techniques employées, des modalités précises de dragage, et de la période de réalisation des travaux.

**René RAIMONDI** : « Je me demandais, durant quelle période ? Si vous faites cela en période estivale, le golf sera noir, ou marron, ce serait gênant. On ne sait pas ce que l'on pourrait trouver en dessous... »

**Benoît RIEUL** : « Pour cela, il existe des moyens d'agir, à deux niveaux.

Un objectif de moyen imposé aux entreprises en charge des travaux, qui devront mettre en place des dispositifs spécifiques, comme des rideaux anti-turbidité, des rideaux de bulles, ou encore des technologies de dragage et d'aspiration adaptées à la granulométrie des sédiments rencontrés.

Puis, un objectif de résultat, avec un suivi précis de la turbidité qui sera mis en œuvre à proximité immédiate des dragages et sur des zones plus éloignées. Chaque turbidimètre sera associé à un système d'alerte et d'arrêt avec des seuils définis. En cas de dépassement de ces seuils ou de comportement anormal du panache, les travaux devront être arrêtés ou réajustés pour respecter les objectifs fixés.

**René RAIMONDI** : « Je tiens à rappeler que cela fait maintenant 27 ou 28 ans que nous bénéficions du label Pavillon Bleu. Une mauvaise gestion des prélèvements et des dragages pourrait compromettre ce label et de nous pénaliser. »

**Anissa DAMIANI, citoyenne d'Istres** : « Je ne poserai pas de question technique mais j'ai trois interrogations concernant ce projet. **La première concerne la coordination entre les différents projets industriels qui nous sont présentés depuis plusieurs mois, ici même et dans les villes du territoire. Comment ces projets se complètent-ils et, espérons-le, ne se contrediront-ils pas dans l'occupation du site dès le premier jour et dans leurs activités respectives ?**

La deuxième question est liée à la première. **Vous avez annoncé entre 500 et 1500 emplois, mais il me semble que ce chiffre reste imprécis. Ma question porte sur la nature de ces emplois et leur pérennité : s'agit-il d'emplois temporaires, destinés uniquement à la construction du projet, ou bien de postes durables à long terme ?**

Enfin, la troisième question est également liée à la première, **et elle porte sur les infrastructures. Le document de présentation évoque une estimation de 1000 à 1700 véhicules légers par jour, ainsi que 30 poids lourds. Certes, cela concerne la zone elle-**

**même, mais ces véhicules ne vont pas arriver de nulle part. Quelle est donc la planification de l'État concernant les aménagements routiers, et j'ajouterai ferroviaires, pour garantir la viabilité de la zone et le confort des habitants ? »**

**Benoît RIEUL** : « Je suis le plus à même de répondre rapidement sur les emplois.

Pendant les travaux, qui dureront environ deux ans, on parle de 250 à 300 personnes travaillant sur le site pour réaliser les travaux. Cependant, ces emplois seront temporaires, limités à la durée des travaux.

Ensuite, il y a des grands secteurs comme le montage des éoliennes et la construction des flotteurs. Pour le montage des éoliennes, nous aurons entre 200 et 300 personnes, et cela inclut également la maintenance des éoliennes, en cas de défaillance des pales ou des nacelles, avec un retour possible des éoliennes au port pour réparation.

Cette main-d'œuvre restera présente sur le port à long terme, car le déploiement des fermes éoliennes commencera en 2029 et se poursuivra jusqu'à 2035, voire 2040. Par la suite, une activité de maintenance lourde sera nécessaire, avec des éoliennes retournant au port, ainsi que des possibilités d'exportation vers la Sardaigne ou l'Espagne. Ces emplois de maintenance, entre 200 et 300 personnes, seront donc durables sur le site.

Pour la construction des flotteurs, il y a une grande disparité selon le type de flotteur. S'il s'agit de flotteurs en acier, assemblés sur place, on parle de 300 à 500 personnes. Mais si les flotteurs sont en béton, la main-d'œuvre, de type BTP, sera plus nombreuse, environ 800 à 1200 personnes, car il s'agit de fabriquer du béton à partir de matériaux bruts comme le ciment, le sable et les granulats. Cette activité se déroulera sur plusieurs chantiers successifs, en fonction du déploiement des fermes éoliennes, ce qui implique un travail sur la durée.

Concernant l'interaction avec d'autres projets, la parcelle de 80 hectares, sur laquelle nous travaillons, a été réservée par le conseil de surveillance du port pour ce projet spécifique. Aucun autre projet ne viendra interférer avec celui des éoliennes pendant l'étude de faisabilité. Il est à noter que ces espaces sont gelés, ce qui est une décision importante dans un contexte où de nombreuses pressions industrielles sont exercées. Les autres projets industriels sont situés de l'autre côté du môle central, de l'autre côté de la route portuaire, en parlant de Gravithy, Carbon... Il n'y a pas de lien identifié actuellement entre ces industriels et les industriels à venir sur le projet DEOS.

Le troisième point concerne les dessertes. Il y a plusieurs niveaux d'acteurs. Le port maîtrise son foncier et ses accès sur le môle central, notamment via la RD 268 pour desservir les projets industriels, dont le projet DEOS. Il existe déjà une route, mais un projet de recalibrage de ces accès est prévu pour améliorer la circulation, notamment en créant un bouclage pour gérer les nouveaux flux de poids lourds et de véhicules, et les accès des secours.

Sachant que le projet DEOS se concentrera principalement sur le transport des salariés, et non des marchandises ou des matériaux lourds.

Enfin, concernant la RD 268, il y a des discussions en cours impliquant à la fois le département et le port pour réfléchir à des améliorations d'infrastructures, mais aussi à des solutions en termes de mobilité et de transports collectifs. Ce travail est en cours et implique de nombreux acteurs pour assurer une bonne connectivité. C'est un travail actif ces derniers temps. »

**Séverine DUMONT** : « j'en profite pour rebondir sur le sujet des infrastructures : on a des représentants des collectivités ce soir qui sont là, est-ce que vous souhaitez intervenir donc monsieur Borgus, monsieur Passerieux ou madame Campagnola-Savon sur le sujet des infrastructures ou celui de la coordination de projets ?

Bien, je laisse la parole au public. »

**Christophe CLARET, CGT Dockers Fos** : « Bonsoir à toutes et à tous.

Je tiens à préciser un point sur la zone "Gloria" mentionnée pour la maintenance des éoliennes. Vous avez évoqué cette zone comme une "zone tampon" pour ce projet, mais je vous assure que le Gloria ne servira pas à cela. Il est destiné à l'import-export de marchandises et ne sera pas utilisé pour immobiliser davantage les parties de notre port, qui n'est pas destiné à cela. Nous n'accepterons pas que cela devienne une base arrière pour la maintenance des éoliennes, vous pouvez le noter dans votre copie. On compte à l'avenir développer cette zone pour y faire des véhicules, voire des remorques, mais en aucun cas pour immobiliser nos espaces.

Concernant la baisse des volumes de vrac liquide, notamment le pétrole, via Fuxel, il y a des préoccupations. ArcelorMittal est sur le point de fermer, qui ont certes fourni du travail, mais aussi pollué l'air, affectant la santé des habitants de Fos et des villages voisins. Il n'investit plus dans leurs infrastructures et ce sera un cataclysme.

Sur le projet DEOS, d'autres opérateurs privés vont arriver, ce qui soulève des questions sur l'organisation du travail. Il faut que les manutentionnaires connaissent bien les modalités de travail. Nous n'accepterons pas n'importe quoi et tout doit être fait dans le respect des règles, notamment concernant l'import-export. Il existe la charte Bonnie, et dans ce cadre, nous insistons pour que les dockers continuent d'opérer bord-à-quai.

Il y a aussi la question des autres projets industriels dans la même zone portuaire. Nous l'avons dit à plusieurs reprises : si les infrastructures routières ne sont pas développées, ces projets risquent de ne jamais voir le jour. La zone portuaire est déjà saturée et manque d'infrastructures adaptées, et à ce jour aucun projet n'a vu le jour. On parle quand même de 10 000 emplois.

C'est très bien que les collectivités soient présentes, je ne sais pas si le département est là mais il n'est jamais intervenu à une seule réunion publique, depuis le début des lancements de tous les projets, depuis maintenant des mois.

La RD 268 est très accidentogène, des accidents ont lieu toutes les semaines. Elle est saturée aux heures de pointe et chaque accident bloque toute la zone portuaire. Comme le disait Monsieur Raimondi, nous récupérons les déchets de Marseille, mais nous ne voyons pas les enveloppes de Marseille, notamment du département.

Ici, il y a une zone industrialo-portuaire, avec des travailleurs qui souhaitent se développer. Nous sommes favorables à ce projet, mais chacun doit jouer son rôle. Ça doit commencer par le contournement de Port-de-Bouc, un projet qu'on attend depuis 50 ans. La liaison Fos-Salon, l'artère principale, la seule à ne pas être embranchée à l'autoroute... Superposer les projets n'arrangera rien les choses, ce sera une catastrophe pour les populations et les travailleurs de la zone. Ce n'est pas normal que le département n'ait pas pris une seule fois la parole en réunion de concertation. Je tenais à le souligner. Merci.

**Benoît RIEUL** : « Je n'ai pas grand grand-chose à répondre. Mais on a entendu vos remarques en tout cas ».

**Une intervenante dans la salle** : « Bonsoir à tous. Je souhaitais rebondir sur le sujet du clapage. À ce stade, nous ne pouvons pas décider si les sédiments seront clapés. En application du Code de l'environnement, il existe des normes concernant le dragage et le clapage. Vous le savez sans doute : il y a la norme 1 et la norme 2.

Ici, nous sommes dans le cadre de la norme 2. Selon la qualité des sédiments, il est nécessaire de procéder à un prétraitement et de mettre en place une filière de valorisation. Dans ce cas, les sédiments ne peuvent pas être clapés sans ces étapes préalables.

Ainsi, il est impossible de décider dès maintenant de procéder au clapage. C'était simplement une remarque technique à ce sujet. Merci. »

**Benoît RIEUL** : « C'est une très bonne remarque qui soulève de nombreuses questions.

En réalité, nous disposons déjà d'un échantillonnage de ces sédiments. Environ 80 % sont classés comme bénins, et environ 15 % catégorie N2, et deux zones en N3. Cependant, il semble qu'il soit possible d'éviter ces zones à la fin.

La véritable question porte donc sur ces 15 % en N2. Nous cherchons à déterminer dans quelle mesure nous pourrions soit les éviter, soit les traiter différemment, potentiellement à terre, afin de gérer ces fractions qui dépassent les seuils autorisant le clapage.

C'est un sujet qui suscite effectivement beaucoup de réflexions et qui nous mobilise de manière intense. »

**Romuald MEUNIER, MCTB** : « Bonsoir. Je suis président de l'association MCTB Golf de Fos Environnement. Je ne reviendrai pas sur l'absolue nécessité de mettre en place des infrastructures routières : ce sujet a été largement abordé, nous avons insisté et nous insisterons encore. Bienvenue à tous ceux qui s'engagent sur cette question.

Nous sommes résolument favorables à ce projet. Il correspond à des besoins, il est nécessaire, il est bien situé et en adéquation avec l'activité du port. Nous défendrons ce projet. Cependant, comme pour tout projet que nous soutenons, il reste des détails importants à régler.

Dans ce cas précis, le port agit à la fois comme porteur de projet et comme aménageur. Or, en tant qu'aménageur, il ne répond pas à certaines questions essentielles qui devraient être posées.

Voici une liste de points à clarifier, où il manque des informations :

Vous avez évoqué le renforcement des sols, mais cela reste très vague. Nous avons besoin de savoir si vous prévoyez d'enrober 75 hectares de terre ou si vous envisagez une autre méthode d'impact sur les sols. Cette réponse est nécessaire.

Le port manque à ses devoirs de ne pas avoir élaboré de cahier des charges pour les infrastructures futures qui s'installeront sur le site.

Vous mentionnez la possibilité de créer des flotteurs en acier ou en béton. Cependant, la construction d'une centrale à béton pour les flotteurs en béton aurait des impacts beaucoup plus importants que celle de flotteurs en acier, notamment en termes de poussières, de bruit,

et de trafic généré, notamment sur l'emploi : environ 300 emplois pour les flotteurs en acier, contre 800 à 1 200 pour les flotteurs en béton. C'est une grande différence.

Nous n'avons vu aucune mesure de réduction du bruit dans votre projet, alors que cela semble indispensable. Nous savons qu'il y en aura une. Il est fort probable que les deux types de flotteurs soient construits simultanément, car les constructeurs ne semblent pas attendre votre avis pour décider. Il est nécessaire de répondre à ce genre de question.

En tant qu'aménageur, vous n'avez pas prévu une filière dédiée à la déconstruction et d'élimination des malfaçons, qui auront lieu dans les premières années, ni au démantèlement futur des éoliennes. Cela nous semble pourtant absolument nécessaire. Si aucune filière n'est mise en place sur le port, ces déchets du démantèlement risquent de se retrouver sur les voies routières, ce qui serait problématique, ou au mieux, en navigation, ce qui serait plus acceptable, car en lien avec l'activité portuaire. Mais la plupart du temps, on risque de voir cela sur les routes.

Vous allez occuper 45 hectares d'une zone maritime publique, ce qui représente une réelle extension du môle central. Vous n'avez pas pu réaliser une telle extension pour le projet de terminal méthanier Fos Faster, vous le faites ici avec de nouveaux appontements. Cela correspond à une réelle extension sur le domaine maritime. Cette extension pourrait provoquer une nouvelle ZMFR (zone maritime fluviale et de régulation), comme celle créée depuis une dizaine d'année avec Elengy et de l'entrée du port. Nous aimerions savoir si une telle zone sera mise en place.

En résumé, de nombreux éléments manquent dans les informations fournies. Certes, nous sommes en amont du projet, mais ces points auraient déjà pu être abordés.

Enfin, concernant la présentation de votre projet au public, elle est réalisée uniquement du point de vue du port. Or, le public ne perçoit pas les choses depuis l'intérieur du port, mais de l'extérieur. Vos représentations et visuels devraient être conçus depuis des points de vue accessibles au public, comme depuis la route, Port-de-Bouc, Fos-sur-Mer ou Port-Saint-Louis, et non uniquement depuis votre darse. Ces représentations actuelles n'ont aucune signification pour nous.

D'autant plus qu'il s'agit de structures bien plus imposantes que celles que nous connaissons. Chaque flotteur, par exemple, pourrait équivaloir à l'une des citernes d'Elengy. Nous avons vu l'impact visuel important lors des travaux de PGL (Provence Grand Large). Nous ne sommes pas opposés à ces structures, mais nous demandons des informations réelles et complètes. Ces éléments nous manquent.

**Benoît RIEUL** : « Concernant la première remarque liée au cahier des charges, c'est un point qui est remonté de manière assez centrale, notamment par votre voix lors de différentes réunions de concertation. De ce fait, nous allons évidemment bien l'intégrer.

En effet, bien que nous portions un projet d'infrastructures portuaires, nous concertons pour un projet global, incluant les utilisations qui en seront faites demain. La manière de délimiter et de circonscrire ces usages futurs se fait par le contrat entre le port et les opérateurs.

Ainsi, si des mesures de délimitation et de réduction sont nécessaires, elles seront intégrées via ce contrat. Cependant, nous ne sommes pas encore en mesure de quantifier précisément ces mesures d'évitement, réduction du bruit. Si, sur le principe, elles sont validées, leur définition exacte nécessitera les études d'impact, lesquelles s'appuieront sur les états initiaux.

Ces études nourriront également les réflexions qui pourraient émerger, notamment lors de l'enquête publique.

C'est ainsi que nous envisageons les choses. D'ailleurs, nous évoquerons tout à l'heure le bilan de la concertation. Ce cahier des charges entre le port et les futurs industriels, qui a émergé au cours de cette concertation, deviendra central pour les futurs usages des plateformes.

Sur la filière de déconstruction et de recyclage des éoliennes, les développeurs, à travers le cahier des charges signé avec l'État, devront recycler une très grande partie des flotteurs. Bien que je n'aie plus en tête les chiffres exacts, il est question de recycler entre 95 % et 100 % des flotteurs en acier ou en béton. Le site permettra ce recyclage, mais il faudra encore définir les limitations et les nuisances potentielles. Si je me souviens bien des derniers échanges, une préoccupation majeure concerne la destination finale des matériaux : que faire, par exemple, d'un flotteur de 20 000 tonnes de béton concassé ? Où acheminer ce béton ?

Nous réfléchissons déjà à une plateforme de gestion pour tous ces matériaux, pas uniquement ceux issus de l'éolien, mais aussi d'autres chantiers. Cette plateforme pourrait alimenter d'autres projets, souvent déficitaires en matériaux, qu'ils soient portuaires ou territoriaux. Cependant, nous en sommes encore aux prémices de cette réflexion.

Pour clarifier, nous n'avons pas la certitude que les éoliennes construites sur le port y seront aussi démantelées et recyclées sur le port. Cela pourrait être le cas, mais ce n'est pas garanti.

Concernant l'extension du domaine maritime, nous ne sommes pas dans la même configuration d'un Fos Faster qu'il y a dix ou quinze ans, lorsque des plateformes étaient remblayées en mer. Certes, nous draguerons, passant de cinq à douze mètres de profondeur, mais ce que nous construisons repose sur des pieux. Ces structures n'impliquent pas de remblai en mer, et, dans la darse 2, nous restituerons même cinq hectares à la mer en créant un quai à l'intérieur des terres, tout en enlevant ce qui se trouve devant.

Ainsi, il faut nuancer l'idée selon laquelle l'extension du môle central consiste à remblayer. Oui, un kilomètre d'apponement sera créé, mais il s'agira de structures sur pieux, constituant un parking temporaire pour les flotteurs, qui iront et viendront, comme des navires. Comparé au projet Fos Faster, qui nécessitait plusieurs millions de mètres cubes de remblai, l'impact de ce projet est sans commune mesure. »

**Romuald MEUNIER** : « Nous connaissons la méthode. Certains commerçants utilisent des méthodes consistant à installer des jardinières autour de leur façade, puis des poteaux, avant de combler les espaces et d'agrandir et de vendre sur le domaine public. Ici, les proportions sont tout autres, mais il est possible que les quais créés pour trois éoliennes et six ou huit flotteurs soient renforcés ou comblés dans le futur. »

**Benoît RIEUL** : « Deux éléments de réponse. D'abord, il y a 5 mètres d'eau et on drague à douze mètres, il n'est pas prévu de remblayer les zones draguées. Ensuite, bien que ces infrastructures soient dédiées à l'éolien offshore, on souhaiterait pouvoir accueillir d'autres usages à l'avenir, comme le stationnement de navires, ce qui sécuriserait le projet. Cependant, il s'agit d'un actif risqué. Si l'éolien venait à périlcliter, ces infrastructures pourraient ne pas avoir d'usage alternatif.

Sur l'échelle des représentations, nous construisons une vision nourrie de l'insertion de ce projet dans le territoire au sens large, incluant ses impacts visuels sur les communes

environnantes, les routes également. Effectivement, il pourrait être pertinent de présenter le projet à une échelle plus large, mais ce que nous montrons actuellement inclut les usages projetés des infrastructures portuaires. Cependant, il ne s'agit que de projections, car les industriels n'ont pas encore précisé leurs activités. Les photos seraient différentes selon l'industriel choisit. Les représentations varieraient selon que l'on montre des flotteurs en acier ou d'autres configurations industrielles. On ne prétend pas lire dans l'avenir.

**Romuald MEUNIER** : « Les éoliennes font à peu près toute 300 mètres de haut, cette représentation, dans notre horizon, est nécessaire. Quelque soit le constructeur.

Vous avez oublié de parler de la ZMFR. »

**Benoît RIEUL** : « Il faudrait que la capitainerie soit là. Pour moi, la zone est déjà régulée et qui le restera. »

**Rémi COSTANTINO** : « Bonsoir. Je n'ai pas la réponse concernant les ZMFR, mais effectivement, c'est une zone qui, aujourd'hui, est presque restreinte par son tirant d'eau, qui est assez faible, je crois.

Non, je voulais simplement répondre à M. Meunier sur la métaphore du commerçant indélicat. Il y a tout de même une grosse différence entre ce commerçant, qui utilise des jardinières en fraude, et nous. La différence, c'est que nous allons soumettre un projet à autorisation.

Et donc, même si, et je rejoins tout à fait Benoît sur ce point, ce serait une bonne nouvelle, aujourd'hui, nous ne disposons pas encore de ces infrastructures. Cependant, ces infrastructures pourraient, un jour, avoir une seconde ou une troisième vie, dans vingt ou trente ans, ce qui justifierait l'équilibre économique actuel. Mais, dans ce cas, une nouvelle autorisation serait nécessaire pour les transformer, puisque nous sommes un maître d'ouvrage public et que nous agissons conformément aux lois et règlements.

Je réponds ici non pas juste pour le plaisir de rectifier une comparaison hasardeuse, mais parce que cela rejoint de nombreuses questions posées tout à l'heure, auxquelles Benoît a essayé de répondre au mieux, en fonction de l'état du dossier. La réalité, c'est que, concernant le clapage des sédiments, le traitement de la faune, de la flore et de la biodiversité sous-marine, nous allons, au travers des études qui seront menées, de l'étude d'impact et des autorisations que nous chercherons à obtenir — qui seront, d'ailleurs, relativement ambitieuses dans leur niveau d'exigence —, apporter toutes les réponses nécessaires.

Bien évidemment, pour les aspects nécessitant que nous soyons un maître d'ouvrage exigeant, cela se reflétera dans la sélection des opérateurs et des intervenants sur la zone, avec des obligations strictes. J'aurai l'occasion d'y revenir, mais je tiens à préciser que nous sommes encore très en amont de ce projet.

Je comprends la frustration de ne pas avoir toutes les réponses techniques dès à présent. Cependant, nous ne sommes pas encore au niveau de l'étude d'impact. Toutes ces réponses seront incluses dans le dossier d'enquête publique, ainsi que dans le cadre de la concertation continue que nous lancerons par la suite. Il est donc nécessaire de réfréner nos ardeurs collectives à vouloir toutes les réponses immédiatement et d'avoir confiance dans le fait que les autorisations seront demandées, avec un niveau d'exigence élevé.

Ce niveau d'exigence pèsera sur nous, en tant que maîtres d'ouvrage publics, et sera tout aussi élevé — si ce n'est plus — que celui pesant sur un maître d'ouvrage privé. Nous avons



l'habitude d'une DDTM exigeante, et c'est normal pour un maître d'ouvrage public, bien plus que pour un commerçant privé posant simplement des jardinières. »

**Bernard NICOLINI, Etang Marin :** « Je préside une coordination d'associations appelée L'Étang Marin, qui a la particularité de regrouper à la fois des associations loi 1901 et quelques PME/TPE issues du territoire. Notre objectif est de favoriser un développement économique durable, dans le but d'améliorer le cadre de vie des habitants.

Concernant le projet, nous entrons un peu tardivement dans la concertation. Cependant, ce n'est pas très grave, car nous avons suivi de très près le projet Provence Grand Large depuis son origine. Je dirais même que les éoliennes n'ont, pour ainsi dire, presque plus de secrets pour nous, bien que nous ne sachions pas encore totalement quelle configuration elles adopteront.

Cela dit, nous donnerons un avis favorable à ce projet, car il correspond à un besoin réel et à la réalité de notre territoire. Toutefois, un sujet est apparu ce soir, comme le soulignait peut-être le maire de Fos : il s'agit d'un dossier dans le dossier. En effet, le problème du dragage et du relargage des déchets dragués risque de poser des difficultés.

En dehors de cela, nous aimerions vous faire une proposition, puisqu'a été évoquée la courantologie dans le golfe de Fos. **Sachez que le GIPREB (Groupement d'Intérêt Public pour la réhabilitation de l'Étang de Berre) a fait réaliser des études de courantologie dans le golfe de Fos, à l'époque des rejets d'eau de la centrale EDF de Saint-Chamas, donc de la Durance. Ces études pourraient vous fournir des informations précieuses et éviter quelques recherches inutiles.**

C'est tout ce que je voulais vous dire. Bien sûr, malgré le temps très court, nous remettrons notre contribution avant le 23 décembre.

Voilà, je n'ai rien de plus à ajouter. Merci. »

**Didier MAURICE, citoyen de Fos :** « Bonjour. Si j'ai bien compris votre présentation, les futurs opérateurs industriels ne sont pas encore connus. Je pense que cela pourrait représenter un risque majeur pour le projet. **En effet, si nous nous retrouvons en concurrence, par exemple avec des acteurs en Italie ou en Espagne, sur cet arc méditerranéen, cela pose question. Que se passera-t-il, par exemple, si un projet similaire voit le jour à Valence et que la construction des éoliennes est réalisée à Barcelone, en termes de risques ?**

Donc, en termes de risques, c'est un point à considérer.

Par ailleurs, vous avez évoqué, avec mon voisin tout à l'heure, la gestion des déchets. Concernant les déchets en béton ou en acier, cette gestion et leur recyclage sont des procédés assez bien connus aujourd'hui. Cependant, je tiens à souligner un point spécifique : la technologie actuelle des pales d'éoliennes.

**Actuellement, ces pales ne sont pas recyclables, ce qui pose un problème en matière de gestion des déchets.** C'est un sujet qu'il faudrait aborder, car ce n'est pas un cas isolé. **Elles pourraient se casser lors du montage, malheureusement, et cela soulève également la question du reconditionnement des éoliennes à l'avenir.** C'est, selon moi, un sujet important à prendre en compte. »

**Benoît RIEUL** : « Effectivement, sur le sujet de la concurrence, il existe deux sphères d'activité pour l'intégration des éoliennes. Une éolienne intégrée est complexe à remorquer sur de longues distances. On peut raisonnablement rayonner sur 300 à 400 km, voire un peu plus si il y a d'autres ports 600 ou 700 km, mais pas plus loin.

Cela permet de desservir des zones comme la Sardaigne ou le nord de l'Espagne et, inversement, d'être potentiellement concurrencé par des ports situés dans ces régions. Pour l'instant, nous n'avons pas identifié de ports concurrents. Certes, il y a Port la Nouvelle, mais celui-ci est désormais en dialogue avec nous pour construire une solution équilibrée et adaptée à la planification et aux ambitions de l'État. À ce jour, aucun projet mature en Espagne ou en Italie ne semble entrer en concurrence avec cette activité d'intégration.

Cependant, un risque subsiste. Si nous ne sommes pas prêts à répondre aux besoins de l'appel d'offres 6, c'est-à-dire si nous ne livrons pas les infrastructures nécessaires d'ici fin 2028 ou début 2029, le développeur, contraint par son contrat avec l'État, devra chercher des capacités portuaires ailleurs. Cela pourrait le pousser à choisir un port qui, bien que moins pratique ou moins adapté, pourrait lui sembler plus sûr d'un point de vue commercial. Pour nous, il est donc crucial d'être prêts dans ces délais.

Le développeur responsable de l'assemblage des éoliennes et du déploiement de la ferme, pour l'appel d'offres 6, il sera connu en janvier 2025. Dès ce moment, nous aurons deux titulaires pour l'appel d'offres 6 : l'un pour la ferme située en Occitanie et l'autre pour celle côté Fos. Cela ouvrira un canal plus direct pour établir les premiers schémas contractuels avec ces développeurs.

Cependant, tout cela passera par une mise en concurrence dans le cadre de marchés publics. Nous devons respecter le calendrier de la filière, notamment la notification du premier appel d'offres travaux, qui sera suivie par d'autres appels, notamment pour l'appel d'offres 9, vraisemblablement prévu pour fin 2025, et l'appel d'offres 10, environ un an plus tard. La première étape, concernant l'appel d'offres 6, est donc la plus complexe, mais ensuite, tout s'enchaînera.

Concernant les flotteurs, la problématique est différente. Un flotteur peut être remorqué ou transporté sur de longues distances. Cela pourrait nous exposer à une concurrence plus large, incluant le Maghreb, le reste de la Méditerranée, voire l'Asie, avec des flotteurs intégralement transportés par bateau.

Pour autant, le port de Marseille dispose d'atouts significatifs. Il offre des capacités considérables, l'espace, notamment pour industrialiser la fabrication des flotteurs, ainsi qu'une zone de stockage à flot, qui constitue un avantage précieux. De plus, le site est naturellement protégé par la jetée de la Gracieuse, ce qui évite d'investir dans des ouvrages de protection coûteux. Ce site présente donc des avantages significatifs et naturels qui renforcent sa compétitivité. »

**Séverine DUMONT** : « nous avons pris un petit peu de retard dans notre réunion. Je dois laisser la parole à Monsieur Borgus, qui souhaitait intervenir ce soir il doit nous quitter dans peu de temps donc je vais lui laisser la parole. Nous reprendrons bien sûr vos questions si vous en avez, merci beaucoup ».

**Christophe BORGUS** : « Je vais devoir bientôt vous quitter, mais il est important pour moi, en tant que sous-préfet de l'arrondissement d'Istres et représentant de l'État, de vous transmettre quelques messages essentiels.

Tout d'abord, je tiens à réaffirmer l'engagement de l'État pour ce projet, qui est, comme vous l'avez souligné, capital pour notre souveraineté énergétique et notre indépendance. Je constate que les avis exprimés dans la salle sont globalement favorables au principe du projet, ce qui est une excellente chose, et nous nous en réjouissons.

Le deuxième message concerne le rôle de cette concertation, qui vise à définir des points d'attention prioritaires. Vous avez évoqué le dragage et les modalités d'intervention des futurs opérateurs. Cela reflète notre souhait de planifier dès maintenant. D'ailleurs, bientôt, nous aurons une réunion de concertation pour valider le fuseau de moindre impact. Ce travail permettra, lorsque l'opérateur sera connu en janvier, de donner aux porteurs de projet les moyens de synchroniser efficacement leurs actions dès le départ.

Enfin, le troisième point porte sur les infrastructures routières, un sujet essentiel. Ces infrastructures ne dépendent pas uniquement de l'État, mais il est indéniable qu'il s'agit d'un vrai enjeu. Je suis en poste depuis à peine deux mois, mais je me rends quotidiennement sur le terrain, et il serait malhonnête de nier qu'il y a des difficultés.

Des projets sont en cours et d'autres sont à plus long terme. Je ne vais pas entrer dans le détail la liaison Fos-Salon, mais le contournement de Port-de-Bouc-Martigues, par exemple, est en phase de finalisation, et nous avons bon espoir de le voir réalisé. Cela concerne également les routes au sein de l'enceinte portuaire ou à proximité, comme l'amélioration de la RD 268.

Nous devons embarquer tous les acteurs, comme cela a été fait pour le projet de Port-de-Bouc-Martigues, où toutes les collectivités et l'État, en tant que maître d'ouvrage, travaillent ensemble pour mobiliser les financements nécessaires. Certes, il reste encore quelques millions d'euros à réunir, mais je partage l'avis des intervenants : il est crucial de traiter ce sujet. Cela permettra de générer des externalités positives, à la fois pour les infrastructures existantes et pour les besoins futurs.

Voilà les principaux messages que je souhaitais vous transmettre. Je vous souhaite d'ores et déjà de très bonnes fêtes de fin d'année si nous ne nous croisons pas d'ici là. Merci beaucoup. »

**Séverine DUMONT** : « Madame Campagnola-Savon, Monsieur Zichert, souhaitez-vous apporter votre contribution et vos remarques par rapport à ce que vous avez entendu ? »

**Isabelle CAMPAGNOLA-SAVON** : « Effectivement, ce projet montre bien que, finalement, tout le monde y est assez favorable. À la Région, nous le soutenons pleinement et apportons tout l'appui possible. Comme l'a souligné Monsieur le Sous-Préfet, ce projet répond à une demande cruciale en matière de production d'énergie renouvelable, tout en jouant un rôle de locomotive pour la transformation de la zone de Fos-Berre.

Ce projet contribue également à l'activité portuaire, notamment avec le vrac solide, et s'inscrit parfaitement dans la vision régionale portée par le Président Muselier. Nous souhaitons faire de la zone de Fos un hub européen de la transformation industrielle et des énergies renouvelables. Avec les nombreux projets qui s'y implantent, cette ambition devient une réalité.

Bien sûr, il reste encore des questions, notamment sur les infrastructures. À ce sujet, et même si le département et la métropole ne sont pas présents ce soir, il est important de rappeler que nous avons signé une feuille de route il y a quinze jours avec l'État et l'ensemble des collectivités. Cette feuille de route vise à garantir que chacun prenne sa part pour réussir la transformation de cette zone.

Nous savons à quel point il s'agit d'un enjeu économique majeur, tant pour préserver les emplois existants que pour en créer de nouveaux. Ce projet permettra d'assurer l'avenir des générations futures sur ce territoire, tout en faisant bénéficier toute la région des opportunités offertes par les filières qui se développeront ici.

Cela implique également de travailler sur les infrastructures nécessaires, qu'elles soient routières ou d'un autre ordre. Ces efforts doivent permettre à des familles de s'installer, de bénéficier d'une qualité de vie comparable à celle des autres régions, et de participer à l'essor du territoire.

C'est pourquoi la Région s'est engagée, à travers cette feuille de route, à collaborer avec l'État et les collectivités pour que chacun agisse dans le cadre de ses compétences. Par exemple, en ce qui concerne le contournement de Martigues-Port-de-Bouc, la Région a investi 15 millions d'euros via le Contrat de Plan État-Région afin d'accélérer la réalisation de ce projet.

Pour conclure, je pense que nous sommes tous d'accord : ce projet est un très bon projet. Il représente bien plus qu'une simple initiative locale : il deviendra la tête de pont d'une filière éolienne offshore internationale et de l'export. Il portera l'image de notre région, mais aussi de notre pays, en démontrant notre capacité à innover et à développer des projets ambitieux et exportables.

Ce projet est bénéfique pour tout le monde, je vous remercie. »

**Séverine DUMONT** : « Merci, je vais laisser la parole à monsieur Passerieux. »

**Régis PASSERIEUX** : « Bonsoir. Je souhaite aborder la question des infrastructures, avec précision, comme cela a été évoqué précédemment. Une feuille de route commune a été adoptée entre la Métropole, la Région et l'État, après six mois de travail intensif. Ce document s'inspire largement des réunions de concertation successives et des groupes de travail mis en place. Il synthétise les orientations principales que vous avez souhaité mettre en avant tout au long de ces échanges.

Nous pouvons distinguer trois problématiques qui ont été mises en avant dans cette feuille de route. La première, la déviation Martigues-Port-de-Bouc.

Ce projet, qualifié à juste titre de prioritaire, est en bonne voie. Tous les éléments techniques et financiers sont quasiment finalisés, mais il reste un dernier effort à fournir pour boucler définitivement le dossier. Le préfet de région suit le sujet de près, malgré un contexte économique et financier compliqué. Mais il doit voir le jour dans les mois qui viennent.

Ce projet est essentiel, non seulement pour renforcer l'attractivité du territoire, mais aussi pour répondre aux enjeux immédiats d'aménagement et de mobilité. Il est impératif que toutes les parties prenantes collaborent et fassent un dernier effort collectif. Comme cela a été rappelé, il ne s'agit pas de mettre la pression sur un acteur en particulier, mais de travailler ensemble pour atteindre cet objectif. Il ne s'agit pas de mettre la pression à l'un ou à l'autre, mais que tout le monde collabore.

La deuxième est la liaison Fos-Salon.

Ce projet d'envergure représente un coût considérable et pose des défis financiers importants, notamment dans le contexte des finances publiques actuel. La feuille de route prévoit donc de rechercher des financements innovants, je ne rentrerai pas dans le détail car c'est délit, mais il nous faut trouver de nouveaux modes de financement, impliquant potentiellement des partenariats privés, qui doivent pouvoir prendre en un embranchement logistique bénéfique à l'ensemble des ports européens, comme l'a justement souligné Monsieur Claret.

Mais doit aussi prendre en compte que c'est un axe de transit essentiel pour les populations locales, une spécificité qui devra être prise en compte dans les solutions de financement.

Ces points seront intégrés dans les études préalables à la déclaration d'utilité publique, qui ont été lancées. Ce point doit être un travail collectif. Mais le projet est bel est bien lancé, la feuille de route l'a validé et nous entrons dans le concret. Si nous n'agissons pas rapidement, sa réalisation pourrait être repoussée, ce qui est inimaginable compte tenu des besoins et des attentes exprimés durant les rencontres des concertations.

Dans cette attente, rien ne nous empêche de mettre en œuvre des solutions temporaires pour optimiser certains tronçons de route, capables d'être modulaires. On ne ferait pas ça « à la place », mais bien « en plus ». Nous avons des technologies qui le permettent. La feuille de route prévoit des initiatives concrètes dans ce domaine dans les semaines et mois à venir.

La feuille de route prévoit une équipe de préfiguration qui sera mise en place dès à présent pour assurer la coordination et la mise en œuvre de ces projets, début janvier. Par ailleurs, un rapport demandé par le préfet à trois ministères (Intérieur, Transition écologique et Économie) sera rendu public début janvier. Ce rapport vise à définir un mode de gouvernance clair, efficace et opérationnel pour gérer la complexité institutionnelle et géographique de ce territoire.

L'objectif est d'accélérer la prise de décision et la réalisation des projets en mobilisant tous les acteurs concernés. La compétitivité du territoire en dépend, surtout dans un contexte de concurrence accrue avec d'autres ports de Méditerranée.

Le dynamisme du Grand Port, notamment à travers des initiatives comme celle-ci, doit être salué. Cependant, pour assurer la pérennité et la compétitivité de notre territoire, nous devons continuer à travailler collectivement avec sagesse, intelligence et détermination. Les défis sont nombreux, mais nous sommes sur la bonne voie. Avec des efforts soutenus dans les mois à venir, nous pourrions atteindre nos objectifs.

Merci beaucoup. »

**Philippe ZICHERT** : « Bonsoir. Pour la Chambre de Commerce et d'Industrie Aix-Marseille-Provence, je suis vice-président, et je représente plus spécifiquement l'industrie. J'ai été élu par mes pairs, tous des industriels, qu'il s'agisse de petites entreprises comptant deux personnes ou de grandes structures comme Airbus. Quant à moi, je suis dirigeant d'une entreprise, et je suis ravi d'être ici ce soir, une fois de plus à Fos-sur-Mer.

Les projets que nous voyons ici sont non seulement cohérents, mais aussi extraordinairement ambitieux. Pourquoi extraordinaires ? Parce qu'ils répondent à une véritable logique d'indépendance énergétique. Par exemple, la fabrication d'éoliennes ou encore celle de panneaux photovoltaïques sont des projets qui s'inscrivent pleinement dans cette dynamique.

De plus, dans le cadre du mix énergétique, nous avons aussi des initiatives pour produire de l'hydrogène.

C'est une opportunité fantastique pour notre région, après des années qui ont parfois été difficiles, notamment pour le port, que ce soit dans le domaine des vrac liquides ou encore des minéraux. À ce propos, nous n'en parlons pas souvent, mais la fermeture d'Alteo a été une véritable épreuve pour le secteur, en particulier pour le transport des minéraux. Nous avons dû nous réinventer, et ces projets d'envergure nous offrent une chance unique de le faire.

Nous, industriels, sommes constamment challengés, ici comme ailleurs. Nos concurrents viennent de partout, et nous faisons face à des réglementations complexes qui rendent parfois notre tâche difficile. Pourtant, dans quelle autre région trouve-t-on un cadre comme celui-ci ? Avec la Méditerranée, les énergies renouvelables, et la capacité de produire localement ?

Le projet nécessite d'importants aménagements. Bien sûr, il faudra construire des routes, du logement, et développer le rail. Dans mes combats, il y a la gare de tri de Miramas, qui est non négligeable. La décarbonation des transports est également une priorité. C'est essentiel pour la qualité de l'air, celui que vous respirez, celui que je respire.

Un autre point souvent sous-estimé, mais fondamental, est la formation professionnelle. Si nous parlons de créer 1 000 emplois ici, 1 500 ailleurs, ou 800 dans un autre endroit, encore faut-il que les travailleurs soient formés. Nous ne pouvons pas compter uniquement sur des personnes déjà qualifiées venant d'autres régions. Beaucoup de ces métiers sont nouveaux : prenez, par exemple, le métier de soudeur industriel, autrefois très répandu mais aujourd'hui difficile à pourvoir.

La Chambre de Commerce a un rôle central à jouer, en tant qu'agence dédiée aux entreprises et au développement économique. Nous avons déjà donné notre avis sur les autres sujets (contournement, ligne haute-tension...).

Nous travaillons déjà sur les questions, du développement des infrastructures de formation localisées, pour éviter que les personnes concernées ne soient obligées de se déplacer à l'autre bout du département. Nous avons les moyens, nous avons l'attractivité, et il n'y a aucune raison de ne pas réussir.

L'avantage, lorsque nous travaillons en collectif – État, institutions, entreprises privées –, c'est que nous partageons un objectif commun. Nous vivons tous ici, et nous avons à cœur de réussir sans pour autant nuire à notre environnement. Il est primordial de préserver les parcs à huîtres et à moules, ainsi que notre patrimoine naturel.

Nous appartenons à une génération qui a dû supporter les pollutions du passé. Aujourd'hui, nous réinventons l'industrie de Fos-sur-Mer, en passant d'une pétrochimie dominante à des projets innovants et durables. Nous allons réussir, pour le bien de tous. »

#### **4) Premiers enseignements tirés par le maître d'ouvrage et présentation des prochaines étapes**

**Séverine DUMONT** : « Merci beaucoup pour votre intervention. Je vous propose de passer à la deuxième séquence de notre réunion. On souhaitait vous présenter les chiffres-clés et les principaux sujets qui ont été abordés tout au long de ces dix dernières semaines de

concertation. Ensuite je laisserai la parole à Rémi Costantino qui présentera les premiers enseignements tirés par le GPMM ».

Je reviens rapidement pour vous rappeler que cette réunion est la réunion de clôture, autrement dit, le dernier rendez-vous. Cependant, la concertation reste ouverte jusqu'au 23 décembre, ce qui vous laisse encore la possibilité d'émettre vos avis sur le site internet du projet ou directement auprès de nos garants, dont les adresses mail s'affichent actuellement à l'écran.

Durant cette concertation, nous avons organisé :

- Quatre réunions publiques, qui ont rassemblé 156 personnes.
- Cinq rencontres de proximité, qui ont mobilisé 140 personnes.
- 660 visites sur le site internet du projet ont été enregistrées, accompagnées d'une trentaine de contributions, transmises via les coupons T ou directement sur le site de la concertation.

Nous avons également mis en place des expositions, à la fois mobiles et permanentes, et distribué 200 affiches auprès des commerçants pour relayer les dates et rendez-vous de cette concertation. Nous remercions également les collectivités qui ont accepté de relayer les informations sur leurs supports de communication, notamment leurs sites internet, afin d'inciter à la participation.

Je vais vous présenter rapidement les thèmes qui ont été les plus évoqués. Bien entendu, cette liste est une synthèse, car aborder tous les sujets en détail prendrait trop de temps. Vous pourrez retrouver l'ensemble des informations dans le bilan du maître d'ouvrage, qui sera consultable sur le site internet dans un délai de trois mois.

L'accueil a été variable :

- Certains participants se réjouissent de pouvoir assister à nos rendez-vous.
- D'autres, en revanche, expriment une lassitude liée au nombre élevé de concertations et de projets.

Les participants ont salué la qualité des supports techniques présentés, notamment la synthèse et le dossier du maître d'ouvrage, qui restent disponibles à l'entrée de cette salle.

Sur l'opportunité du projet, les avis sont partagés :

- Certains saluent les aspects écologiques du projet.
- D'autres soulignent ses impacts environnementaux négatifs.

Le financement public-privé et le choix des développeurs a suscité de nombreuses interrogations, notamment sur :

- Le partage des rôles entre les différents acteurs.
- Les objectifs et débouchés du projet.
- Les implications en matière d'emploi, qui restent une préoccupation majeure, comme cela a encore été mentionné ce soir.

Les discussions ont également porté sur :

- Les différentes technologies de flotteurs (acier, béton, etc.) et leurs conséquences.
- La hauteur des éoliennes et les étapes de leur montage.
- Les questions liées au recyclage, à la destruction et au démantèlement.

Au fil des rencontres, une inquiétude croissante s'est exprimée au sujet des impacts :

- Sur les zones terrestres et maritimes.
- Sur la nécessité de prévoir des compensations, tant terrestres que maritimes.

La concertation a également abordé :

- Les débats récurrents sur les infrastructures routières nécessaires.
- Les flux nautiques et maritimes, qui ont suscité des questions spécifiques.

Enfin, des interrogations importantes ont été soulevées concernant :

- Les aspects de sécurité liés au projet.
- Les risques éventuels pour les zones concernées.

Je laisse désormais la parole à Rémi Costantino, qui va nous présenter les premiers enseignements du GPMM, puis nous vous laisserons la parole si vous avez des réactions. »

**Rémi COSTANTINO** : « Bonsoir à tous, je représente monsieur Martel ce soir, qui s'excuse de ne pouvoir être présent. Il m'a demandé de vous transmettre les remerciements de la direction du port, notamment à Benoît Rieul et Philippe Bion, ainsi que de Géraldine Planque qui suit la concertation. Cette concertation est très importante pour nous, car il s'agit d'un projet structurant et stratégique pour le Grand Port Maritime, qui est le seul porteur de projets publics sur le môle central.

Ce projet est essentiel pour la production d'énergie renouvelable, même s'il n'est pas local, car il contribue au réseau électrique français et est crucial pour notre industrie. C'est aussi un projet de souveraineté pour le pays, le territoire et la région. Notre travail consiste à trouver l'équilibre nécessaire pour localiser cette filière dans le port. Ce projet vise à éviter que les éoliennes, qui seront déployées en mer, soient fabriquées en Chine et intégrées en Espagne. On se réjouit de la localité de ce projet.

Je me réjouis de la présence de nombreux participants ce soir, car nous avons eu des réunions précédentes avec peu de monde. Cette participation est cruciale pour débattre des vrais sujets. Il y a une érosion naturelle de la participation au fil du temps, mais ce soir, les questions sont pertinentes et traduisent des points d'attention importants. Nous avons également privilégié les rencontres de proximité, notamment avec des jeunes, pour échanger sur l'emploi local.

Les réunions intermédiaires sont plus difficiles à remplir, nous en tenons compte. C'est-à-dire que nous sommes attentifs à chaque prise de parole et aux autres moyens d'expression, nous vous invitons à le faire à nouveau, à l'écrit ou par les moyens numériques.

Nous avons reçu des questions et avis très techniques, pointus, qui relèvent des inquiétudes.



Nous souhaitons privilégier les rencontres de proximité, pour aller à la rencontre de certains publics et notamment les jeunes – comme aux conseils municipaux des jeunes de Fos et Port-de-Bouc.

On a essayé d'entrer dans le sujet de la nature du projet, des liens qu'elle entretient avec le territoire et l'importance de sa localisation. Il est important de se concentrer sur la plateforme, comme l'a décrit Benoît en introduction. Nous ne parlons pas de l'éolien en mer ni du raccordement électrique, mais bien de la plateforme elle-même. Tout ça fait partie d'une filière.

Nous serons par ailleurs à nouveau demain ensemble en réunion publique sur l'atterrissage de l'appel d'offres 6.

Nous avons entendu des inquiétudes sur l'impact de ce projet, particulièrement gigantesque. Ce projet a la particularité d'avoir un impact marin, dans un golfe, la réaction du maire en témoigne et il a raison. Il y a des contraintes techniques qui engendreront des nuisances. Nous devons être attentifs à limiter les nuisances liées à ce chantier. Benoît a déjà mentionné quelques pistes sur les compensations obligatoires et volontaires de ces nuisances, et en particulier sur la question de la zone à flot, nous serons donc attentif à bien décrire ces impacts et à les limiter au maximum.

Concernant ce qu'il se passera à terre, tout le monde a compris qu'il s'agirait soit d'une zone de montage, comme ce qui existe aujourd'hui chez Eiffage Metal au fond de la darse 2, avec de nombreuses contraintes paysagères, et les nuisances d'un tel chantier de construction, dont nous en avons déjà connaissance.

Nous retenons un consensus concernant l'emplacement du projet. Le choix du conseil de surveillance de sanctuariser ces 80 hectares est payant. L'autre facteur, bien compris et consensuel, est celui de la concentration des activités sur le môle central sur la darse 2, qui différencie notre proposition à l'échelle européenne.

Nous sommes au stade très amont du projet. J'insiste là-dessus. Nous portons une vision qui consiste à s'appuyer sur des acteurs privés qui viendront construire la plateforme, la renforcer, installer les équipements, construire les infrastructures en fonction du choix, et puis des acteurs qui viendront exploiter ces équipements. Bien que le port portera des travaux également.

L'engagement que le port prend auprès du public, est de mettre des obligations dans des cahiers des charges, des exigences, qui feront partie intégrante de la sélection des opérateurs. Nous avons bien compris ce sujet central. Dans le cahier des charges, nous devons considérer que les nuisances de chantier et d'exploitation ne sont pas limitées de manière acquise : nous devons limiter les poussières, les nuisances sonores.

Nous avons abordé la question du recyclage des éléments des éoliennes, en particulier l'acier et le béton. Il y a d'ailleurs une question qui s'est posée à un moment où Benoît n'a pas pu répondre, car nous avons changé de séquence et étions très en retard. Toutefois, cette question n'a pas été oubliée. Le recyclage des éoliennes, notamment des pales, est un sujet compliqué. Comme cela a été mentionné, l'infrastructure que nous envisageons est gigantesque et doit être pensée dans une logique d'économie circulaire. Cela implique de réfléchir à la manière dont nous construisons, comment nous entretiendrons et maintiendrons cette infrastructure, et enfin, comment nous gérerons la fin de vie des matériaux.

Comme je l'ai évoqué lors d'un précédent atelier, un des principaux défis actuels dans le cycle des matériaux réside dans les infrastructures nécessaires pour la logistique du retour des matières, que ce soit du métal, des granulats ou du béton. Nous avons la chance de disposer de ces infrastructures car nous sommes dans un port, et nous créons précisément une nouvelle infrastructure géante qui pourra les accueillir correctement. Cela ne signifie pas pour autant que toutes les filières existent déjà. C'est donc un point d'attention important. Tout ce qui pourra être fait localement pour éviter le transport et utiliser les circuits existants devra l'être. Nous comprenons parfaitement l'inquiétude face à la taille et la complexité de ce projet.

En ce qui concerne l'emploi local, Benoît a présenté des chiffres clairs, également partagés lors d'un atelier. Ce qui m'a particulièrement réjoui, c'est d'avoir entendu les professionnels de la formation professionnelle et de la filière nous offrir un panorama très détaillé, montrant qu'ils ont pris le sujet en main.

En mettant en place des formations adaptées et en identifiant les profils, ils vont pouvoir garantir une part importante de réponse locale. Je partage pleinement cet objectif d'avoir des emplois locaux. Puisque nous avons des nuisances, il est légitime de vouloir maximiser les bénéfices associés.

Concernant la logistique, nous sommes aidés par le projet, car il fonctionne un peu comme la sidérurgie : le mode routier n'est pas très adapté pour transporter les matériaux. Nous avons à proximité le terminal minéralier, une infrastructure existante que nous utiliserons. Le gigantisme des pièces imposera d'utiliser la voie maritime, et peut-être même la voie fluviale pour certaines pièces, bien que je ne sois pas sûr, ainsi que le ferroviaire pour ceux qui restent, avec peu de transport routier. Il ne faut cependant pas négliger la mobilité des salariés, qui sera un facteur important.

En ce qui concerne l'étude d'impact, je ne vais pas entrer dans les détails. Nous avons abordé différents sujets, notamment le dragage, qui est structurant dans ce projet. Ce point sera scruté de près, notamment sous l'angle des nuisances pour la biodiversité marine, la turbidité et les conflits d'usage. Le pavillon bleu, la qualité de l'eau et la conchyliculture sont des éléments très sensibles et proches du projet, donc nous serons particulièrement vigilants.

Quant à la question de la compensation, nous avons une zone aujourd'hui entièrement naturelle, même si elle est artificielle depuis cinquante ans. Elle est naturelle aujourd'hui, et nous allons intégrer les résultats des études de compensation biodiversité et zones humides dans notre schéma directeur du patrimoine naturel. Là encore, cela résulte de la concertation, une expression forte du territoire. Il est essentiel de rester vigilant sur la manière dont la compensation apportera des bénéfices au cadre de vie des habitants dans les communes concernées.

Le maire l'a clairement exprimé, et je le répète ici : la compensation pour un projet à Fos est difficile à accepter si elle se fait ailleurs, dans une autre commune, et que cela ne contribue pas à améliorer la nature et les espaces naturels de la commune de Fos. C'est l'objet du schéma directeur d'avoir une visibilité maximale à ce sujet, et même si nous n'arrivons pas à garantir systématiquement un hectare pour un hectare, nous en sommes pleinement conscients.

J'enchaîne sur la concertation continue. Car même si nous allons un peu au-delà des enseignements, nous nous prêterons volontiers à cet exercice. Cela nous permettra, entre

autres, de vous fournir progressivement les réponses que nous ne sommes pas en mesure de vous apporter ce soir.

Nous avons une enquête publique prévue dans un an, à la fin de l'année. C'est une échéance que nous appréhendons un peu, je dois l'avouer. Dans un an, nous serons effectivement en phase d'enquête publique. Pendant cette période, nous continuerons à vous informer régulièrement sur les grands choix du projet.

Par ailleurs, vous avez soulevé une question très pertinente, et j'avoue avoir été agréablement surpris qu'elle ressorte : quel est le modèle économique du projet ? Qui porte quoi ? Quelles parties sont déjà confirmées, et quelles autres restent incertaines ? Ce sont des interrogations totalement légitimes, et ce sont aussi les premières questions que nous nous posons chaque matin en arrivant au travail. Nous allons donc nous efforcer de vous fournir des réponses séquencées, étape par étape, pour confirmer et stabiliser le projet. Il est tout à fait légitime que nous partagions ces éléments avec vous au fil de l'eau.

Tous les points que vous soulevez nourrissent le projet. Nous adopterons donc une démarche de dialogue, en prenant le temps de vous écouter sur les nouvelles questions qui émergent.

En ce qui concerne l'orientation vers les publics jeunes, nous avons manqué un rendez-vous important avec la mission locale pour l'emploi Ouest Provence, qui a été annulé, mais nous allons le reprogrammer. Ce projet génère beaucoup d'emplois. Le seul autre projet d'une envergure comparable actuellement sur le territoire est le projet Carbon, qui est légèrement plus important. Il est donc essentiel que les publics concernés soient bien informés et pleinement conscients de ces enjeux.

Par ailleurs, nous avons toujours besoin de la participation citoyenne. J'ai particulièrement noté que ce projet, tout comme le projet Gravithy, comporte une forte composante paysagère. Vous l'avez souligné : des éoliennes de trois cents mètres de haut, cela n'existe tout simplement pas aujourd'hui. Il est donc normal de se demander à quoi cela va ressembler. Nous devons poursuivre le travail dans ce domaine. J'ai vu des images de synthèse qui ont été réalisées, et d'autres sont en préparation, afin de mieux illustrer le sujet.

Ce retour citoyen sur la question du paysage est vraiment essentiel, car ce n'est pas un sujet anodin et il mérite un traitement particulier. Je pense que d'autres idées et problématiques émergeront à mesure que nous précisons le projet.

Comme d'habitude, le site internet restera ouvert et régulièrement mis à jour. Nous vous invitons à y déposer vos questions et contributions, comme vous pouvez aussi le faire par d'autres moyens. Enfin, nous mettrons en place un système de diffusion d'informations ciblées, au travers de fiches, de rencontres thématiques et d'une lettre d'information.

Merci beaucoup. »

**Séverine DUMONT** : « Avez-vous des réactions sur les premiers enseignements qu'on vous a présenté à l'instant ? »

**Vincent DELCROIX** : « Moi j'en ai une mais je la ferai pendant mon intervention. »

**Séverine DUMONT** : « Très bien monsieur Delcroix. J'ai l'impression qu'il n'y a pas de nouveaux commentaires, je vous laisse la parole monsieur Delcroix ».

## 5) Premiers enseignements des garants et conclusion

**Vincent DELCROIX** : « Ma première réaction, c'est que le GPMM est tellement pressé de mener son projet qu'il en brûle les étapes. Monsieur Costantino, vous nous parlez déjà de concertation continue et des actions à venir, mais il serait bon de respecter les formes.

Je vais donc commencer par la fin de mon intervention et expliquer ce qui va se passer ensuite, en revenant sur certains points soulevés par M. Costantino. À ce stade, un bilan sera établi. Je vais vous donner quelques éléments qui y figureront. Nous avons un mois pour réaliser ce bilan, et bien que nous soyons rarement en avance, il devrait être publié au plus tard le 23 janvier.

Une fois ce bilan établi, le maître d'ouvrage disposera de deux mois pour en tirer ses propres enseignements. Il décidera alors de la suite à donner au projet : le poursuivre, le modifier ou l'abandonner. Ce n'est qu'à ce moment-là que nous pourrons passer du conditionnel au futur.

Le rôle des garants, pour rappel, consiste à vérifier que le droit à la participation et à l'information du public a été respecté. Aujourd'hui, nous souhaitons vous restituer nos premières réflexions à ce sujet. Le détail complet sera communiqué d'ici le 23 janvier.

Concernant le déroulement de la concertation, il est important de noter qu'il n'y a quasiment que des points positifs. Le maître d'ouvrage et son équipe ont joué le jeu, le public a répondu présent en posant de nombreuses questions pertinentes, et des efforts considérables ont été déployés par toutes les parties prenantes, y compris celles que l'on ne voit pas : les gestionnaires du site internet ou encore des techniciens en coulisses. Même le pompier, ici ce soir.

Cependant, un point négatif mérite d'être souligné : l'érosion de la participation. Nous y reviendrons plus en détail. Cela nous amène à la question principale : est-ce que les droits du public ont été respectés ?

Les garants ont suivi toutes les étapes de la concertation, du début à la fin, et nous pouvons affirmer que ces droits ont bien été respectés. Nous avons formulé plusieurs recommandations au maître d'ouvrage concernant la préparation du dossier de concertation, la mise en place du site internet, et le déroulement des réunions publiques. Tous ces éléments ont été pris en compte et mis en œuvre avec sérieux.

Lors des réunions publiques, nous avons constaté une réelle transparence de la part du maître d'ouvrage, qui a répondu à toutes nos exigences et recommandations, y compris les plus complexes. Cette attitude de transparence et l'apport de réponse du maître d'ouvrage est à porter à son crédit. Les intervenants, par ailleurs, étaient de grande qualité, et certaines thématiques spécifiques, comme la construction d'éoliennes ou la navigation dans le port, ont enrichi nos connaissances.

Toutefois, il y a eu quelques rares questions pour lesquelles le maître d'ouvrage n'a pas su apporter de réponses immédiates, mais cela reste marginal, notamment sur les questions sensibles. Dans l'ensemble, le public a pu participer et s'exprimer librement. La participation citoyenne a donc été respectée, ce qui est le fruit d'un effort collectif.

Cela dit, tout n'a pas été parfait, en particulier la faible mobilisation lors des réunions publiques. Nous avons dressé des diagrammes comparatifs des participations sur les projets Carbon, H2V, Gravithy, et DEOS, auxquels Philippe Quévremont et moi avons participé en tant que garants. Ces graphiques montrent clairement une érosion progressive de la participation, chose que le maître d'ouvrage, et tout le monde, ont déjà constaté.

Cette diminution peut s'expliquer par plusieurs raisons. Tout d'abord, une saturation générale due au nombre élevé de concertations dans le territoire. Certaines personnes, comme M. Meunier et M. Nicolini, en sont à leur quatrième réunion de la journée, ce qui frôle l'overdose. Nous avons signalé ce problème à la CNDP, mais elle est tenue de respecter la loi et de suivre le calendrier imposé par les saisines des porteurs de projets.

Nous sommes sur un territoire particulier. Nous nous demandions s'il n'existait pas une autre raison à cette érosion de la participation. Le GPMM, étant un acteur bien connu et reconnu sur le territoire, ne suscite ni méfiance ni curiosité, contrairement à de nouveaux entrants comme Carbon ou Gravithy. De plus, le projet DEOS n'a rencontré quasiment aucune opposition : les rares avis négatifs, majoritairement exprimés sur le site internet, sont anecdotiques.

Enfin, nous avons remarqué une spécialité fosséenne. Le territoire compte un nombre impressionnant d'associations environnementales, que nous avons rencontré avec Philippe Quévremont, il y en a plus de 40 et nous ne les avons sûrement pas toutes trouvées. On ne se demande si il n'y a pas une forme de participation par procuration. De nombreux citoyens semblent s'en remettre à ces associations pour les représenter, réduisant ainsi leur propre participation directe.

Sur le fond, la concertation n'étant pas encore terminée, il serait prématuré d'en tirer des conclusions définitives. Cependant, nous avons observé que les oppositions exprimées, bien que peu nombreuses, concernaient davantage une réticence générale envers l'éolien qu'une opposition spécifique au projet DEOS. L'un allant avec l'autre, si on est contre les éoliennes, on estime être contre le projet.

Le maître d'ouvrage est allé au-delà de ses prérogatives en prenant en charge des éléments normalement réservés aux entreprises impliquées dans le projet. Le port a endossé la partie du « développement des éoliennes » et est allé plus loin. Cet effort mérite d'être salué, car il a permis d'apporter des réponses précises à des questions complexes.

Je ne vais pas revenir sur les aménagements routiers.

Pour conclure, Philippe Quévremont et moi-même souhaitons nous exprimer en notre nom propre, et non plus en tant que garants. Nous côtoyons Fos depuis un an et demi, nous nous y sentons presque comme chez nous. Nous avons beaucoup apprécié ces concertations. Elles se sont presque toutes déroulées – pour 1 ou 2 exceptions - dans un respect mutuel exemplaire, avec un public intéressé, attentif, posant des questions pertinentes et des critiques argumentées.

Ce que l'on a pu encore constater ce soir. Les maîtres d'ouvrage ont joué le jeu, et les intervenants ont su nous éclairer et nous rendre plus intelligents.

Nous ne savons pas si Fos est un havre de démocratie participative, mais nous vous en remercions tous de nous avoir permis de le croire le temps de ces concertations. Merci. »

**Séverine DUMONT** : « Merci beaucoup monsieur Delcroix. La réunion est terminée on a prévu un pot de l'amitié, n'hésitez pas si vous avez envie de grignoter et de boire un verre ».

**Vincent DELCROIX** : « Une dernière chose. Nous sommes demandeurs de recevoir des remarques, de préférence négatives, sur la manière dont s'est déroulée la concertation. Ce, afin de pouvoir améliorer les prochaines concertations. Si vous avez des remarques, n'hésitez pas en nous en faire part durant le pot, je ne voulais pas vous imposer cela durant la réunion. Merci. ».