

Concertation préalable DEOS

Réunion d'ouverture de la concertation

Le 17 octobre 2024 à 18h

Compte-rendu verbatim

Fos-sur-Mer
Maison de la Mer

Intervenants / tribune :

- Grand Port Maritime de Marseille-Fos : Hervé Martel, Président du directoire, Philippe Bion, directeur de projet et Benoit Rieul, chef de projet
- Garants de la concertation : Philippe Quévremont et Vincent Delcroix
- Ville de Fos-sur-Mer : René Raimondi, Monsieur le Maire
- Préfecture des Bouches-du-Rhône : Régis Passerieux, Commissaire délégué à la transition industrielle, écologique et énergétique de la zone Fos-Berre
- DREAL : Frédéric Autric, Directeur de projet éolien flottant en Méditerranée
- CNDP : Etienne Ballan, animateur de la CPDP Débat EOS Méditerranée
- Systra : Séverine Dumont, modératrice

1. Mots d'accueil

Séverine DUMONT, modératrice Systra : « Bonsoir à tous, je vais vous demander de vous asseoir, il est 18h légèrement passé, donc on va on ne va pas tarder à démarrer notre réunion. Merci à tous pour votre présence ce soir. C'est la première réunion dans le cadre de la concertation du projet DEOS, une concertation qui a démarré officiellement lundi 14 octobre et qui va durer dix semaines ; vous allez pouvoir vous documenter sur le projet jusqu'au 23 décembre. Je vous présente rapidement le déroulé de la réunion.

On aura un petit mot d'accueil par Monsieur Raimondi, le maire de Fos-sur-Mer. Ensuite, une intervention de monsieur Passerieux, et puis un petit mot d'introduction de monsieur Hervé Martel, le président du directoire du GPMM. On vous présentera ensuite le cadre de la concertation et les modalités. Ce sera les deux garants ici présents, Monsieur Delcroix et Monsieur Quévremont qui vous présenteront par la suite le projet. Puis on fera une séquence sur les perspectives de développement de l'éolien offshore et on reviendra sur les débats antérieurs sur ce sujet. Je vais laisser tout de suite la parole à Monsieur le Maire ».

[Applaudissements]

René RAIMONDI, Maire de Fos : « Un xième mot d'accueil mais sur un sujet un peu différent de ce qu'on a pu connaître jusqu'à présent, puisque là on va parler effectivement d'une plateforme qui accueillera demain, on l'espère tous, un exploitant qui montera des éoliennes, qui montera effectivement des flotteurs et d'autres équipements pour l'éolien flottant. L'éolien flottant, c'est deux sujets en soit : là on va parler d'une plateforme, on va parler du Grand port Maritime de Marseille qui aménage un espace qui est qui est le sien. Beaucoup d'employés du port qui, d'ailleurs, sont là derrière. Moi je dis : « bravo » ! Parce qu'effectivement, souvent, je me plains du manque d'aménagement fait par le port. Aujourd'hui c'est le début, d'après ce que j'ai compris, d'une longue série. Puisqu'on parlera de 3XL plus tard, dans quelque temps et puis d'un certain nombre d'investissements sur le port que ce soit INNOEX, ou d'autres dossiers. Là on est dans le cœur de métier du Grand port, avec une vraie vision... Ce n'est pas moi qui vais en parler parce que ce n'est pas moi qui l'ai eue... C'est de l'éolien flottant. L'éolien flottant en lui-même, il y a des choses à dire. Ça fait partie des solutions les plus intéressantes. Il faudra quand même discuter, le moment venu, dans un autre lieu... j'allais dire, des « usages tout autour », voilà ! Parce que ça peut poser quelques problèmes dans un espace qui, jusqu'à présent, était un espace de liberté : la mer. Mais ce soir encore une fois, on va parler d'un terrain du port et d'un aménagement formidable que le port va faire, merci. »

[Applaudissements]

Séverine DUMONT : « Merci à vous, je vous laisse la parole monsieur Passerieux. »

Régis PASSERIEUX: « Mesdames, messieurs, merci, monsieur le maire, monsieur le président du conseil du directoire du GPMM, mesdames, messieurs les élus, présidents d'associations, citoyens citoyennes ici présents. Il y a quelques jours nous parlions d'hydrogène et de l'ammoniac. Nous sommes au cœur de la vocation majeure à travers ce projet énergétique, qui va vous être présenté, du port. C'est une mutation considérable, je le rappelle et je le dis souvent, sous le regard attentif du président du port, que c'est environ la moitié des flux portuaires aujourd'hui est liée aux hydrocarbures et donc que la mutation vers la décarbonation pourrait être vécue comme la réponse à des difficultés potentielles. Et bien non. La série de concertations que nous avons ici sous l'égide de la CNDP est en train de démontrer de manière massive que le secteur se montre aujourd'hui conquérant, volontariste, pour être vraiment un hub énergétique des nouvelles énergies pour les décennies qui viennent. On a coutume de dire que nous prenons un tournant considérable, ou nous ne le prenons pas. Ce tournant, c'est celui de la demande de muter complètement ce port a été construit principalement dans les années 70 autour de la pétrochimie, pas seulement, mais essentiellement. Et voilà que nous entrons pour un nouveau site de 10, 20, 50, 60 ans probablement, qui va connaître un déploiement rapide avec beaucoup, beaucoup, beaucoup de points d'interrogation, évidemment, qui vont être considérables. Et ce tournant, nous le prenons à la fois à travers les projets privés puis aussi les projets publics. Et la clé au milieu de tout ça c'est le CO2. Nous y sommes ici, en plein dans ce projet, qui va se développer. Je rappelle que la France est en retard à plusieurs titres dans le domaine des ENR. Nos objectifs de 40% d'énergies renouvelables dans notre électricité, qui ont été confirmés par la loi APER (accélération des énergies renouvelables). Nous étions à 20% seulement en 2019, et aujourd'hui avec 23% en 2020, nous n'avons pas atteint nos objectifs sur lesquels nous nous étions engagés sur le plan européen. Nous sommes donc en rattrapage sur ce plan.

La région est particulièrement concernée, puisque l'ENR, c'est seulement 11% de la consommation régionale. Et pourtant, il y a l'hydraulique, avec l'ensemble de la Durance qui est un élément extrêmement important et structurant. C'est un retard d'autant plus notable. L'accélération du photovoltaïque est difficile parce que nous avons aussi l'avantage et le grand bonheur d'avoir une nature de grande qualité avec, quand on prend la carte du paysage, la couverture par les parcs régionaux ou nationaux naturels qui est exceptionnelle. Nous avons donc un patrimoine qui rend les choses complexes. Mais nous avons devant nous le défi d'être aussi producteur. On a vu ici aussi, d'ailleurs, la discussion d'un projet qui avec quelques difficultés pour installer des panneaux photovoltaïques. Ça montre qu'à chaque fois, nous avons un décalage potentiel entre la vertu que nous attendons et l'exercice de cette vertu au quotidien. Pour l'éolien en mer c'est pareil, avec 2MW installés aujourd'hui, la France accuse aujourd'hui un retard significatif. Le gouvernement a décidé de pousser les feux à ce développement et dans le cadre du plan d'investissement France 2030. Tout à l'heure avec le secrétaire

général de France 2030 aux investissements productifs, le Président de la République a annoncé un objectif en 2050 du déploiement de 40GW, et nous sommes aux premières loges puisque nous avons ici, à Fos, ce projet de 250 MW et une extension 500 MW potentiels rapide. Nous avons ce dossier sous plusieurs angles : l'atterrissage des câbles, la partie expérimentale en cours, les appels d'offres qui vont être lancés pour la première zone de 250 et puis, oui ou non, l'annonce par le Gouvernement de la mise en œuvre de l'espace de 500MG qui sera encore plus grand derrière, au-delà, je rassure les habitants, de 22 km de distance.

Mais nous devons aussi tirer parti de cela. Et je l'ai dit tout à l'heure, l'énergie est au cœur de la mutation du port, ça va être dit bien mieux que moi par son Président dans quelques instants, mais nous pouvons être un lieu de passage, avec BarMar par exemple pour l'hydrogène, ou de transit de l'énergie. Nous pouvons être un lieu simplement de flux, c'est déjà pas mal. Mais nous avons vocation à occuper toutes les opportunités de cette mutation : non pas d'en avoir quelques retombées, mais nous positionner de manière proactive. Je crois que c'est la grande vertu de ce projet, il faut en saluer le port qui le mène avec un très grand volontarisme et qui va vous l'expliquer dans quelques instants.

Nous sommes au cœur des retombées potentielles positives du CO2, le CO2 c'est positif parce que ça baisse sur les objectifs. Mais c'est aussi une occasion de créer de la richesse si on se positionne comme des acteurs majeurs, on le verra dans plusieurs domaines ou dans le futur mais là il s'agit bien de tirer parti et on voit bien les chiffres qui vont vous être exposés 1500 emplois potentiellement. Le fait de pouvoir, grâce au caractère exceptionnel du site, tirer parti que ces 1500 emplois puissent s'appuyer, se développer sur la desserte en termes d'assemblage, de construction, non seulement vers les sites qui sont directement les nôtres mais aussi vers les sites prévus en Méditerranée dans un périmètre allant de l'Italie à l'Espagne, et pour une partie d'entre elles, bien au-delà. Ce sont donc les vocations méditerranéenne et économique de ce port qui seront consolidées.

Voilà mon avis : un très grand et très important projet pour notre secteur, qu'il faut, comme chacun de ses projets, que nous soyons à la capacité sous l'œil vigilant et attentif des garants de la concertation de la CNDP, construire collectivement. C'est le sens des réunions qui commencent et je souhaite bon succès et réussite à ce débat... sur l'un des projets les plus importants, il faut quand même bien le rappeler. C'est un des projets les plus importants, que va connaître le développement de notre zone industrialo-portuaire dans les années qui viennent, merci à tous. »

[Applaudissements]

Hervé MARTEL : « Monsieur le maire, monsieur le commissaire, mesdames et messieurs, messieurs les garants. Je crois que nous connaissons tous très bien cette salle, et les règles du jeu que vous allez rappeler s'agissant de ce qu'est cette concertation. Aujourd'hui c'est ce projet DEOS, pour Développement de l'Eolien Offshore qui nous réunit. Je vous rassure, ce débat ne sera pas un débat sur la politique énergétique de la France, on ne va pas refaire le débat sur le positionnement ou le nombre d'éoliennes car il a déjà eu lieu et il a été mené par l'Etat dans le cadre des stratégies de façade maritimes. D'ailleurs l'Etat devrait prochainement annoncer ses conclusions et ses décisions en matière de puissance à installer sur les différentes façades dans le cadre qui a été rappelé par monsieur Passerieux à l'instant. Ce dont on va parler aujourd'hui, c'est de la construction d'une plateforme portuaire qui a vocation à se mettre au service du développement de cette filière, en proposant la construction de certains éléments et l'assemblage de ces éléments au port avant de les acheminer sur site.

De quoi parle-t-on ? Des éoliennes en mer, on en a déjà vu dans le Nord de la France et il se trouve qu'elles sont posées parce qu'on les profondeurs permettent cette technique qui est de poser ces éoliennes sur le fond de l'eau. Les caractéristiques de la Méditerranée font que les éoliennes ne seront non pas posées sur le fond, mais elles seront posées sur des flotteurs. La grande nouveauté par rapport à ce qui existe déjà, c'est le caractère flottant de ces éoliennes offshore. Ce qui signifie que pour tout ce qui est hors de l'eau (les mâts, les nacelles, les pales...), ce sont les mêmes technologies que ce qui existe déjà pour l'éolien posé et on n'envisage pas d'implanter des usines de fabrication de pales, de nacelles ou de mâts. On envisage de faire venir sur Fos tous ces éléments qui seront fabriqués dans des usines existantes en Europe ou en France. Puisqu'en France, on a développé à Saint-Nazaire, à

Cherbourg et au Havre des usines aujourd'hui propriétés de deux entreprises : Siemens Gamesa pour Le Havre et General Electrics pour Saint-Nazaire et Cherbourg. Ce qu'on envisage de construire ici, c'est ce qui est innovant dans cette filière flottante : ce sont les flotteurs. Alors, il faut peut-être rappeler ce que c'est que ce mécano géant de l'éolien offshore : une éolienne aujourd'hui, c'est environ 10, 20, 25 MG, c'est-à-dire que, par rapport aux petites éoliennes posées qu'on a sur site, c'est dix fois plus. On parle d'unités qui vont faire 300m de haut, c'est la hauteur de la tour Eiffel, c'est trois fois plus que les éoliennes posées qu'on a et ce sont déjà d'assez grosses éoliennes pour des éoliennes terrestre. Une pale c'est 150m de long, donc vous voyez le gigantisme, un mécano absolument gigantesque qui nécessite de manutentionner des colis lourds et de les stocker. Tout cela nécessite beaucoup d'espace pour déployer cette filière.

L'avantage du site de Fos est qu'on a cet espace à terre sur le site, que l'on appelle depuis très longtemps 4XL : 75 hectares sont disponibles pour structurer cette plateforme. On a aussi un bassin à flot, protégé naturellement par une digue naturelle, ce qui est un atout extraordinaire également pour stationner à la fois ses flotteurs et ses éoliennes, une fois qu'elles sont montées. Il y a peu de sites en Europe qui ont la capacité sur un site aussi compact de traiter la totalité de cette filière, donc on pense qu'on a tous les atouts pour être très compétitifs dans les services que l'on proposera aux intégrateurs, aux acteurs économiques, aux industriels, pour déployer cette activité.

Le projet va vous être présenté de façon très détaillée dans les minutes qui viennent. Simplement pour vous dire qu'on est là pour une filière qui intéresse le marché français, avec un port partenaire en Occitanie, qui est Port la Nouvelle, qui se positionne également sur ce marché. On est très complémentaires, on travaille avec ce port partenaire de façon collaborative depuis plusieurs mois. Assez clairement il apparaît que les deux sites sont nécessaires, aucun des deux sites tout seul ne suffirait à répondre ne serait-ce qu'au marché français.

Ça a été dit par monsieur le commissaire, c'est un marché qui se développe en Méditerranée, en Italie et en Espagne, voire plus loin. Et sur ce marché spécifique qu'est la construction de flotteurs, les industriels nous disent que l'on peut très facilement remorquer un flotteur sur plusieurs centaines voire plusieurs milliers de kilomètres, donc on peut, ici, fabriquer des flotteurs qui vont être intégrés ou être positionnés sur des champs bien au-delà de de la zone française. Pourquoi implanter ici cette activité ? D'abord parce que je le disais, on a tous les atouts pour l'implanter de façon compétitive. Ensuite, ça a été dit, on parle de 1500 emplois pour cette activité de construction de deux flotteurs, on a tous les savoir-faire en matière de manutention, en matière de capacité d'importation de colis lourds, en matière d'importation, de métal ou de granulats ou de ciment pour faire des flotteurs en béton. Voilà, on est vraiment l'un des sites à l'échelle européenne qui a cette capacité d'organiser cette industrie et cette logistique de façon compétitive. C'est un projet très important avec plus de 550 millions d'euros d'investissements dans les infrastructures. Je vais en rester là pour ce propos introductif et je vais passer la parole aux équipes techniques qui en parleront bien mieux que moi. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup messieurs pour ces propos introductifs. Avant de vous présenter le projet on va vous rappeler le cadre de la concertation et ses modalités, après cette séquence on prendra une première série de questions. Je laisse la parole à monsieur Delcroix. »

2. Présentation du cadre et des modalités de la concertation

Vincent DELCROIX : « Bonsoir à tous, donc Philippe Quévremont et moi-même sommes les deux garants de cette concertation, je pense qu' il y a beaucoup de personnes dans la salle qui nous connaissent déjà parce qu'on commence nous-mêmes à être des habitués de la concertation. Comme monsieur Raimondi le faisait remarquer, lors d'une réunion précédente, ça commence à devenir un peu fatigant qu'on vous répète toujours la même chose. Je le conçois très bien pour ceux qui viennent mais il se peut et c'est toujours possible que quelqu'un n'ait jamais participé à une réunion de concertation sur le site de Fos, ce qui est quand même peu probable étant donné que vous êtes les champions français de la concertation parce que je ne connais pas de site qui a plus de concertations que la région de Fos, donc je vais faire ça le plus rapidement possible.

Cette concertation se fait sous l'égide de la Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante. Ça veut dire qu'elle n'a de comptes à rendre à personne si ce n'est à elle-même, de la même manière les garants sont nommés par la Commission du débat public et sont eux-mêmes indépendants à titre personnel, cette fois et on est indépendant et on signe d'ailleurs un document nous disant que nous n'avons aucun lien à la fois avec la région et avec le projet objet de la concertation. Rapidement, l'objet de la concertation, c'est de débattre de l'opportunité des caractéristiques et des enjeux du projet. Il n'y a pas de question idiote, il n'y a pas de sujet interdit. J'é mets juste un bémol : il faudrait qu'on essaye de se limiter au sujet du débat comme monsieur Martel l'a rappelé, là il s'agit en fait d'infrastructures pour permettre le développement de l'éolien, donc si l vous plaît, essayez de vous restreindre. Les questions et les interventions sur la technologie des éoliennes sur la politique française en matière des éoliennes ont déjà été débattues. Je disais, les garants sont neutres et indépendants et leur rôle est multiple. Nous devons veiller à la qualité et la sincérité de l'information délivrée par le maître d'ouvrage, c'est-à-dire que l'on garantit que cette concertation se déroule honnêtement. Je dirais, avec des termes brutaux, qu'il faut que le maître d'ouvrage ne vous « raconte pas de salades ».

Une des autres missions des garants c'est de recommander le meilleur dispositif pour la concertation. On vous laissera juge à la fin de la concertation de dire si le dispositif qu'on a établi avec le maître d'ouvrage et son assistance répondent aux questions que vous vous posez. On est en position d'observateur, on regarde comment la concertation se déroule et on rappelle si nécessaire, jusqu'à maintenant on n'a jamais eu l'occasion de le faire, les règles ou le cadre de la concertation et on rend compte de cette concertation par un bilan. Ce bilan, c'est un document assez indigeste d'une quarantaine de pages qui est annexé au dossier d'enquête publique qui finira la procédure de consultation du public.

Je voudrais aussi vous parler de la coordination des concertations, mais avant cela je voudrais vous signaler quelque chose, soyez attentifs s'il vous plaît : nous avons défini en accord avec le maître d'ouvrage un périmètre de la concertation, c'est-à-dire que cette concertation va parler de la partie technique que monsieur Martel a commencé à aborder : la construction d'un quai et des infrastructures, qui est le cœur du projet. Par contre, on a souhaité pour cette concertation que son périmètre inclus ce qui se passera après : l'arrivée des entreprises. Puisqu'à ce moment-là, le boulot du port se terminera une fois que les infrastructures seront mises en place et louées à des entreprises, qui elles, construiront les éoliennes, les essayeront et les expédieront. Donc faites attention, parce que qu'on va discuter de l'ensemble de la filière, mais il faut rendre au maître d'ouvrage ce qu'il est et son cadre de compétence, c'est-à-dire donc le projet d'infrastructures. On discutera aussi de la construction et des éoliennes, donc le maître d'ouvrage vous présentera un peu comment tout ça et comment cela se construit.

Il ne vous a pas échappé qu'il y a quand même un nombre de concertations qui se sont déroulées et qui continuent, d'autres qui démarrent aujourd'hui et d'autres qui vont arriver demain. Il y a aujourd'hui six concertations. J'ai exclu les concertations « liaisons Fos-Salon », là je ne parle que des projets qui se développent sur le môle central de la ZIP. »

René RAIMONDI : « Il y en a un 7^{ème}... »

Vincent DELCROIX : Moi j'ai identifié six concertations soumises à la CNDP. Il y a Carbone, H2V, Gravithy, DEOS, Medhyterra et Néocarb. Moi j'en suis j'en suis à six. »

René RAIDMONI : « Il y a Elengy... »

Séverine DUMONT : « Rhône Décarbonation, HYnframed peut être... »

Vincent DELCROIX : « Alors celle-là, apparemment, elle n'est pas encore dans les viseurs de la Commission nationale du débat public, ça va arriver, mais rassurez-vous tout est prévu. En fait... »

René RAIMONDI : « Medhyterra, ce n'est pas sur le môle central. »

Vincent DELCROIX : « L'idée, c'est qu'on s'est rendu compte, dès Carbon, qu'on allait avoir des impacts communs, des impacts qui intéressent la totalité des projets qui se trouvent quasiment les uns à côté des autres. Nous avons développé, en accord avec la Commission nationale du débat public, une page internet qui regroupe toutes les données communes de tous les projets connus par la CNDP. Ces projets, ces données communes, sont agrégées ce qui vous permet, par exemple de savoir quelle sera la consommation d'électricité supplémentaire de l'ensemble de ces six projets. Je ne parlerai pas de la circulation ou d'autres informations telle la formation, la biodiversité etc. Donc on a fait une page et on a été mandaté pour ça par la Commission du débat public et on poursuit cette mission jusqu'à temps qu'il n'y ait plus de projet sur le môle central de la ZIP. J'en ai terminé, merci. »

Séverine DUMONT : « Merci. Je vais vous présenter les modalités de la concertation, puis on vous laissera la parole. La concertation va durer 10 semaines, elle a démarré le 14 octobre et se terminera le 23 décembre, le périmètre géographique de la concertation est sur quatre villes : Fos-sur-Mer, Port Saint-Louis du Rhône, Port-de-Bouc et Martigues. Toutefois, un avis retraçant l'ensemble des modalités est affiché dans les mairies des 21 communes de l'arrondissement d'Istres, et ce depuis début octobre. Il y a plusieurs moyens de se documenter et de donner son avis : pour s'informer, le maître d'ouvrage a mis à disposition un dossier du maître d'ouvrage, sa synthèse et un dépliant donc vous pouvez les retrouver juste à l'entrée de la salle de la réunion, vous les retrouverez aussi tout au long de la concertation. On a mis en place un site internet : concertation-deos.fr, le site est en ligne depuis le 1er octobre. Effectivement le GPMM a souhaité le mettre en ligne avant l'ouverture officielle de la concertation pour que vous puissiez vous documenter et donner votre avis dès lundi.

On a également déployé toute l'information sur les modalités auprès des sites internet et des magazines municipaux du périmètre de la concertation. On a mis en place des expositions, deux expositions sont actuellement installées à la mairie de Fos-sur-Mer et à Martigues. Puis, différents rendez-vous vont avoir lieu tout au long de la concertation, donc pour vous exprimer vous avez différentes possibilités : en réunion publique comme ce soir, n'hésitez pas à prendre la parole et poser toutes vos questions, il y a également le site internet où il y a un formulaire de questions-réponses sur lesquels vous pouvez dès maintenant participer, le dépliant que j'évoquais tout à l'heure où il y a une carte T pré-affranchie, il vous suffit d'émettre votre avis, d'écrire une question et de la poster et on s'engage à vous répondre sur le site internet et par écrit si vous nous laissez votre adresse mail.

Bien sûr vous pouvez également contacter les deux garants, Vincent Delcroix et Philippe Quévremont. Vous avez les deux adresses qui s'affichent, vous pouvez également les retrouver sur le site internet. Plusieurs rendez-vous sont prévus : on a deux réunions généralistes, la réunion de ce soir qui ouvre officiellement la concertation et il y aura une réunion de synthèse le 17 décembre. On prévoit également trois réunions thématiques où on approfondira des sujets. Ce soir on va vous présenter le projet de façon globale mais on reviendra sur des thématiques précises, notamment la filière, le développement de la filière... Ce sera le 13 novembre à Port Saint Louis.

Une deuxième réunion thématique est prévue sur les risques environnementaux, sur les risques liés à la sécurité et les impacts environnementaux du projet, ce sera à nouveau à Fos-sur-Mer et ça sera le 19 novembre. Une troisième réunion thématique portera plus sur l'insertion territoriale, les débouchés, l'emploi, et ce sera le 3 décembre à Port-de-Bouc. L'ensemble de ces réunions vont être ponctuées de

rencontres de proximité, des rencontres dites “mobiles”, la prochaine c'est samedi matin sur le marché de Fos-sur-Mer donc n'hésitez pas à venir nous retrouver on sera là avec l'équipe et on répondra à vos questions, toute la documentation sera aussi à votre disposition.

On a également prévu une visite du site de 4XL, où sera installée la plateforme de DEOS et une visite du parc pilote Provence Grand Large, qui va se faire en bateau comme vous vous en doutez. Ces deux visites sont sur inscription, le formulaire d'inscription est déjà en ligne vous pouvez vous inscrire, les places seront limitées donc n'hésitez pas à vous inscrire. Si le 6 novembre il y a tempête, on ne pourra pas faire la visite mais on vous informera idéalement 24h heures en avance si elle est annulée ou reportée.

A l'issue de la concertation, monsieur Delcroix l'a déjà dit, il y aura un bilan un mois après la clôture de la concertation, qui sera rédigée par nos garants. Le maître d'ouvrage rédigera sa réponse, les enseignements de la concertation, deux mois après la publication du bilan des garants. Tous ces documents seront accessibles sur le site internet de la concertation.

Voilà j'en ai terminé sur les modalités, on va vous laisser la parole, je vais juste vous rappeler les règles du jeu : si vous souhaitez poser une question vous levez la main, on va vous remettre un micro vous aurez juste à parler et on vous répondra immédiatement. Monsieur le maire ? »

René RAIMONDI, *pointe la carte de localisation du projet* : « regardez les bassins ouest, et les bassins est... le petit truc vert. »

Séverine DUMONT : « Merci pour votre commentaire. Y a-t-il des questions ? Pas de question sur les modalités ? Et bien, dans ce cas on va passer à la présentation du projet. J'invite Philippe Bion, Directeur de projet et Benoit Rieul, chef de projet, à nous rejoindre pour entrer dans les détails du projet. »

3. Présentation du projet DEOS : contexte, objectifs, caractéristiques

Philippe BION : « Bonsoir à tous. Même si monsieur Martel a commencé à le faire, on va rentrer un peu plus dans le détail du projet pour mieux comprendre. Rapidement, parce que je pense que dans la salle vous vous avez tous quand même une idée de ce que c'est le port aujourd'hui, un site implanté sur deux bassins, comme vient de le rappeler monsieur le maire, le site de Marseille qui rentre quasiment dans l'aperçu de Fos pour montrer la proportion des sites.

Autant ils ont des activités réparties et complémentaires sur ces deux sites et c'est clair que le site de Fos a plutôt cette vocation industrielle, qui est l'objet de notre sujet aujourd'hui, 42 600 emplois indirects générés autour de l'activité portuaire et industrielle au cœur d'un marché euro-méditerranéen avec un développement orienté plus que jamais sur la décarbonation. C'est le moment ou jamais de le faire puisqu'on sait bien que cette exigence est devant nous et que si ne le fait pas, c'est l'industrie globale qui en souffrira.

Je peux vous dire en attendant... Philippe Bion, directeur de projet et Benoît Rieul qui est chef de projet, on est tous les deux où j'ai moi-même travaillé dans l'ingénierie essentiellement... Alors le projet, au service de l'éolien en mer sur la Méditerranée effectivement... On a une ambition d'être un support au développement de l'éolien mais on ne va pas nous-mêmes produire de l'énergie éolienne et on ne va pas produire des kilowattheures, on va juste proposer des espaces et des plateformes pour construire ces machines qui, par leur gigantisme, nécessitent obligatoirement une interface maritime.

Ces ouvrages de 300 mètres de haut, des flotteurs qui font jusqu'à 20 000 tonnes et qui font 100 mètres par cent mètres... c'est évident qu'on ne peut les transporter que par la mer, donc il faut les construire les pieds dans l'eau et puis les mettre rapidement en flottaison.

C'est un projet qui est au service des développeurs des champs éoliens puisque ces gens qui vont développer et produire de l'énergie ont besoin de sites pour construire leur machine et dans des délais relativement courts, mais c'est aussi un objectif sur le marché français. Déjà il y a une logique de

souveraineté nationale c'est-à-dire, être maître de notre outil pour produire nous-mêmes nos propres machines sur un site français avec deux ports, comme on l'a dit tout à l'heure, le port de Fos et le port de Port-la-Nouvelle pour la Méditerranée. On est dans une logique où le projet s'inscrit dans une ambition du Gouvernement, qui a annoncé le déploiement de 45 GW à l'horizon 2050 et 18 pour l'année 2035 et puis probablement un chiffre qui sera annoncé prochainement mais qui tourne autour de 6 GW pour la Méditerranée.

Ce qui représente à peu près 300 éoliennes à construire, soit 300 tours Eiffel et 300 petits immeubles qui sont le flotteur sous l'éolienne à construire sur un horizon relativement court. Ça veut dire on n'est plus dans un processus de chantier, on est carrément dans une production industrielle en grande série et à grosse cadence pour arriver à servir ce marché.

Il y a aussi l'AO9, ça ne vous parle peut-être pas, ça veut dire mise en concurrence et appel d'offres dans le jargon public. C'est l'Etat qui lance des mises en concurrence auprès des développeurs, qui répondent et qui vont s'engager à exploiter pendant 25 des machines avec un niveau de production d'énergie pour injecter, par des systèmes d'atterrissage de câbles, cette énergie verte sur les installations de RTE qui sont qui sont à terre.

L'objectif pour le port c'est d'avoir des infrastructures portuaires qui répondent à ce gigantisme mais aussi à ce processus industriel. Donc, des espaces parce que des gros colis lourds et volumineux à transporter, des espaces parce qu'il faut des cadences de fabrication qui soient à la hauteur des ambitions de l'état et du marché tel qu'il nous est demandé.

Ça représente on le verra plus en détail tout à l'heure, 80 hectares sur la plateforme. Qu'est-ce qu'on y fait ? Construire des flotteurs, on est à la fois entre un processus portuaire où on fait de la manutention de colis mais là en plus on ajoute de la valeur ajoutée parce qu'on construit des ou des objets sur un site sur une plateforme portuaire et, on y reviendra, mais c'est générateurs d'emplois, de valeur-ajoutée d'économie pour l'ensemble du territoire et pas que pour le port évidemment.

Il faut stocker ces différents éléments et les assembler, il faut assembler les éoliennes, les éléments ne seront pas faits sur le site de Fos, ils seront faits comme on le disait tout à l'heure dans des usines si possible en Europe, on le souhaite, tous et peut-être ailleurs mais ça ce sont les développeurs qui font les choix de leur approvisionnement.

Il faut assembler ces éoliennes et puis les tester parce qu'une fois qu'elles sont en mer c'est beaucoup plus compliqué pour faire les opérations donc on a des zones de tests électriques et électroniques, d'automatismes sur place et donc tout ça, ça prend des espaces et ça fait gérer des flux et des stocks. Très important aussi, c'est que ces machines qui sont parties pour être exploitées pendant 25 ans, elles ont des périodes de retour de grosse maintenance à horizon 10 ans.

Et cette maintenance elle est importante quand on pense qu'il y aura peut-être 300 éoliennes installées à ces horizons là avec des retours tous les 10 ans, ça veut dire qu'on pérennise une activité sur le site qui est de la maintenance lourde et qui nécessite les mêmes installations portuaires. C'est-à-dire que l'éolienne aura une petite maintenance sur le site en mer mais maintenant, s'il faut changer une pale, s'il faut changer un rotor, il faudra qu'elle revienne sur un quai avec les mêmes outils de levage de grue pour faire des opérations inverses. Et ça, ça veut dire qu'on n'est pas uniquement sur une phase de construction qui va aller jusqu'en 2035, ou 2050, on est sur une phase beaucoup plus longue où les champs implantés en opération, il faudra les maintenir et à la fin les démanteler, puisque les appels d'offres des développeurs prévoient qu'en fin de cycle ces ouvrages doivent être entièrement démontés. Donc on a un beau projet au service des parcs en Méditerranée parce que ces machines on les transporte sur une distance assez courte mais on envisage bien sûr de se positionner sur le marché de l'export. Puisqu'on regarde le paysage sur les besoins de déploiement notamment en Italie, en Sardaigne, en Sicile, avec des ports qui n'ont pas tout à fait aujourd'hui les capacités à développer des infrastructures de telles dimensions. Je vais passer la parole à mon collègue pour la suite. »

Benoît RIEUL : « Bonsoir. Je reviens un petit peu en arrière pour bien comprendre l'objet dont on parle aujourd'hui. On parle d'éolien, il y a deux grandes familles : l'éolien terrestre et l'éolien en mer. Dans

l'éolien en mer, il y a deux sous-familles : l'éolien posé comme le disait monsieur Martel, et l'éolien flottant. En Méditerranée on aura que du flottant parce que le posé, on peut le faire jusqu'à 50 mètres de profondeur à peu près, ici les fonds plongent trop vite donc on aura que de l'éolien flottant.

L'éolien flottant, c'est une éolienne qui repose sur un flotteur et le flotteur aujourd'hui il peut être soit en acier, soit en béton. Il existe tout un tas de formes possibles et imaginables : des cylindres, des cubes des rectangles, il y a tout un tas de technologies qui existent, c'est un peu le propre d'un marché émergent et nouveau. La spécificité de l'éolien flottant c'est qu'on a besoin encore plus que pour le poser d'un port, à deux titres : d'une part parce qu'il faut fabriquer le flotteur ce qu'on n'a pas sur le posé, et d'autre part parce qu'il faut ensuite assembler une éolienne sur ce flotteur et ça ne peut pas le faire offshore comme sur le posé, on est obligé de le faire dans le port. Toujours monsieur Martel en parlait, de deux mécanos, tout à l'heure, mais essayez de demander à vos enfants ou petits-enfants d'aller faire des mécanos sur un matelas gonflable sur la plage à Fos et vous allez bien rigoler. Pour monter une éolienne sur un flotteur, on préfère le faire dans un contexte peu agité dans le port qu'au large.

Tout d'abord sur la localisation du projet : sur ces infrastructures nécessaires pour déployer l'éolien flottant. On a deux sites sur les bassins ouest, le site Fos 4XL qui est en face des terminaux conteneurs, c'est une parcelle terrestre de 75 hectares sur lequel tout est à construire c'est une parcelle à aménager entièrement. Un autre site qui lui est à flot, dans le prolongement du môle central, qui fait à peu près 45 hectares. La globalité des travaux d'infrastructures pèse pour à peu près 550 millions d'euros et le but est de livrer toutes ces infrastructures pour fin 2028. Parce que si le projet est réalisé l'objectif c'est d'être au service des premiers développeurs qui sortiront les premières fermes en Méditerranée, c'est-à-dire le fameux AO6 de l'Etat. Ce besoin d'infrastructures intervient tout début 2029, à terme la capacité du site qu'on projette serait d'à peu près 25 éoliennes par an, c'est-à-dire qu'il faut imaginer qu'une fois toutes les deux semaines, une éolienne sortirait du port de Fos pour être déployée au large. En moyenne, pour parvenir à un tel rythme de production, si on doit poser sur le site entre 500 et 1500 emplois c'est une fourchette relativement distendue. C'est lié au fait que si on est sur des flotteurs acier ou béton, les besoins en main-d'œuvre sont assez significativement différents.

Toujours dans les chiffres, je suis désolé je vous dois un peu parler de chiffres, mais ça c'est important et c'est assez visuel pour fixer les ordres de grandeur : l'éolienne de demain, c'est-à-dire une éolienne de 18-20 MG, elle fait à peu près effectivement 300 mètres en haut de pale, quand l'appareil est vertical et c'est à peu près la taille de la tour Eiffel. Un flotteur, on le disait, c'est la superficie de deux terrains de football. Voilà le gigantisme de la chose. En termes de poids un flotteur c'est 500 tonnes d'acier et un flotteur béton, c'est 20 000 tonnes de béton.

La durée de vie qui associée à tout ça : 2-3 ans pour déployer une ferme, une durée de vie de 25,30 ou 35 ans, donc sur cette durée de vie il faut maintenir la ferme : soit offshore pour la maintenance légère, soit dans le port pour une maintenance plus lourde, changer une pale ou un gros composant. Et ensuite à l'issue de tout ça, il faut démanteler le parc et là encore on repasse par le port.

Voilà il n'y a pas juste une activité pour déployer les fermes qui est une activité durable pour les maintenir et ensuite pour les démanteler. Philippe Bion en a parlé tout à l'heure, on vise un marché national évidemment au service des ambitions de l'Etat mais pas que, on a des prétentions à l'international sur une partie de l'Espagne. En fait en réalité tout ce qui est dans le dans le cercle en pointillé rouge, pour des éoliennes intégrées donc la côte française, une partie de l'Espagne et la Sardaigne. Ça correspond à peu près à 600 kilomètres de périmètre autour de Fos et dans ce périmètre on identifie entre 400 et 1000 éoliennes à déployer, à maintenir et ensuite à démanteler. Les installations du projet pour répondre à ce besoin industriel : il y a en fait quatre grands ensembles, on verra peut-être un peu mieux sur le visuel. Une plateforme d'assemblage des éoliennes c'est-à-dire je stocke des composants et je les monte sur mon flotteur, un espace pour construire ses flotteurs une usine un flotteur quelque part, une zone plus à la marge dédiée aux ancres et aux lignes parce que ces flotteurs il faut les ancrer sur le fond sinon ils partent à la dérive partout en Méditerranée. Et une zone de stockage à flot qui un peu à l'interface entre tout ce qu'il faut stocker des flotteurs en attente l'intégration ou en attendant qu'une éolienne soit assemblée dessus. Et ensuite il faut stocker des éoliennes intégrées en attente de déploiement au large, ça nécessite des travaux importants donc je le disais 550 millions d'euros d'investissement, ça correspond à la construction d'un quai d'un peu plus de 800 mètres et les dragages

associés, des travaux de terrassement, des travaux de renforcement de sols qui sont significatifs parce qu'on est sur des composants très lourds on est sur des grues de dimensions importantes. La reign crane, la grue principale qui permet l'assemblage des éoliennes et qu'on voit en tout petit ici, fait en réalité 240 mètres de haut elle est capable de lever 2 à 380 au crochet, c'est-à-dire à 200 mètres de haut. C'est là des descentes de charges importantes qu'il faut reprendre sur les terre-pleins donc ce sont des travaux de génie civil assez considérables. Et sur les travaux également, des travaux de viabilité et de dessertes.

On retrouve ici les grands ensembles que j'évoquais, tout à gauche le site d'intégration, il faut imaginer de l'approvisionnement de colis lourds pour livrer des sections de mâts, c'est-à-dire des morceaux d'éoliennes des sections de pâles et des nacelles. Tous ces composants sont stockés sur le terre-plein pour ensuite être assemblés sur le flotteur, ça c'est la première activité, la deuxième c'est l'usine pour construire les flotteurs. Ici on ne voit pas très bien mais vous aurez un film un peu plus tard qui le précisera mieux, un site de construction de flotteurs en béton ici, et enfin une petite zone de 5 hectares pour gérer les ancres et les lignes destinées à amarrer les flotteurs.

Et tout à droite on voit cette fameuse zone de stockage à flot, qui est un atout très différenciant pour nous, sur laquelle on vient tirer trois jetés ou trois appontements qui permettent de créer un véritable parking flotteur et à éoliennes. Quelques mots sur le planning, donc je le disais on a une contrainte de livraison dans le cas où le projet est réalisé fin 2028. Il y a des travaux significatifs à mener qui sont menés sur de bonnes années. Le noyau dur des travaux c'est 2027 et 2028, et si je continue de revenir en arrière sur le planning, tout ça nous mène à aujourd'hui, à une concertation qui démarre et qui se conduit jusqu'à Noël.

En parallèle, on mène toute une séquence d'études environnementales pour nourrir une instruction. Le but de tout ça c'est en sortie de concertation et d'études environnementales, d'actualiser un programme et par voie de conséquence, un avant-projet technique qui répond à ce programme pour tenir compte de ce qu'on peut se dire des résultats de nos études environnementales et pour mûrir le projet en amont de lancer les travaux.

Un dernier mot mais il y aura une réunion thématique très spécifique sur le sujet, sur les enjeux et l'insertion du projet dans le dans le territoire. Trois blocs : un premier bloc sur l'environnement, évidemment la mise en place d'une démarche ERC "éviter-réduire-compenser". Et à un double niveau d'impact, un premier niveau d'impact sur les travaux en eux-mêmes : les travaux de génie civil nous pendant à durée limitée de 2 ans, 2,5 ans, mais malgré tous, des impacts de travaux de chantier.

Et ensuite des impacts de plus long terme sur l'exploitation même du site, alors on parle d'impact dans le cas où on installe une centrale à béton, un impact paysager parce que malgré tout on vient insérer des objets de grande hauteur dans un paysage relativement plat. Ensuite il y a tout un bloc sur les enjeux et les objectifs socio-économiques avec des enjeux très macros, nationaux ou presque de réindustrialisation, de souveraineté.

Des enjeux plus locaux, de territoire, sur la création d'emplois et sur la formation associée à cette filière nouvelle. Enfin les enjeux portuaires et même territoriaux sur un relais, un relais de croissance qui est attendu par cette filière, un relais vis-à-vis d'activité un peu plus carbonée à l'avenir plus incertain. Le dernier bloc traite de l'impact sur les aménagements du territoire donc là on va parler de trafic maritime parce que c'est un projet qui est en réalité éminemment maritime car les flux entrants en matières premières et en composants sont maritimes. Les flux sortants c'est-à-dire les éoliennes et les flotteurs le sont également. Les trafics routiers parce que malgré tout, entre 500 et 1500 salariés qui vont venir sur le site. Et puis les trafics aériens parce qu'on est à la croisée d'enjeux sur l'aviation civile et sur l'aviation militaire et on vient empiéter dans les terrains de jeux des uns et des autres, donc il y a des conciliations à faire avec ces usages. Et enfin tout un bloc de gestion des risques qui sont à la fois naturels : inondation, submersion marine, séisme et technologiques. Et pour la synthèse je repasse la parole à Philippe Bion. »

Philippe BION : « Alors effectivement, c'est un projet qui est en soutien et en cohérence avec les objectifs nationaux. Le rôle du port c'est d'être un outil au service de l'Etat, des territoires pour

développer de l'activité, de l'économie et du business. On contribue à la réindustrialisation et à l'indépendance énergétique par le biais qu'on offre pour le marché français, même le marché européen, des outils qui permettent de développer ça. Puis on est générateur de valeur pour le territoire, je le disais tout à l'heure et puis on pourra rentrer dans le détail et vous donner plus de précisions sur la quantification de tout ça.

Juste pour citer un exemple, les flotteurs de 20 000 tonnes, il faut sortir, si on va en faire 25 par an, ça veut dire que toutes les deux semaines c'est un flotteur qui sort. Ça veut dire que c'est à peu près dix postes de travail simultanés en trois-huit pour sortir 20 000 tonnes de béton sur le site. Et sur un ouvrage comme ça où il faut peut-être entre 20 et 30 semaines pour fabriquer un caisson. Si on veut sortir toutes les deux semaines, ça veut dire qu'il faut en fabriquer en grande série et de manière industrielle.

C'est aussi une vraie valeur de de construction et d'économie. C'est un process industriel en fait, ça nécessite des investissements importants, c'est 150 millions mais ça c'est la part d'aménagement portuaire sachant que l'investissement privé va construire l'usine à flotteur, qu'il va falloir mener des grues, il va falloir donner des outils et des équipements et ça ce sera de l'exploitation privée. Le port joue son rôle d'aménageur, mais l'exploitation sera gérée par des entreprises privées.

On ancre une activité économique pérenne et, je l'évoquais tout à l'heure, par les cycles de déploiement et les activités de maintenance. C'est aussi important d'avoir un investissement qui s'amortit dans la durée, dans le temps, vu le montant de l'investissement. Par contre, c'est un projet de nouvelle filière, ça veut dire qu'on n'éprouve certaines choses, donc on intègre bien le fait que les cadences au départ ne seront pas à la hauteur de ce qu'on voudrait. Ça fait partie des données du projet, mais c'est aussi un facteur de risque quand on est sur un secteur émergent mais qu'on mesure bien la valeur ajoutée et l'opportunité qu'il présente pour le territoire et pour le port.

Il y a une concurrence portuaire qui existe mais qui est relativement limitée, ça s'est lié aux capacités qu'on les autres ports même en dehors de la France de déployer des installations aussi conséquentes. Puis on a quand même des atouts différenciants : la zone de stockage à flot, c'est quelque chose qui est nouveau, qui est très demandée par les développeurs parce qu'on voit bien qu'entre construire un flotteur et l'intégrer, les délais sont totalement différents. Il faut bien gérer les stocks intermédiaires pour qu'on ait une fluidité et qu'à aucun moment on arrête le processus de construction de ces champs.

Pour nous ce qui est important, pour le port, c'est qu'il y a des synergies possibles avec les activités et Martel en parlait tout à l'heure, construire des caissons de 20 000 tonnes c'est 500 000 tonnes de vrac qui doivent rentrer par voie maritime sur le port par an, ce sont des colis lourds... Un nombre important de colis lourds en entrée et des éoliennes en sortie, donc c'est toute l'activité portuaire qui se trouve soutenue par ce biais-là.

Effectivement, l'opportunité de construire cette filière avec un relais des activités historiques dans l'avenir dépendra de l'actualité, mais on voit bien que comme disait, monsieur le maire tout à l'heure, monsieur le commissaire, Fos est construit autour de l'industrie pétrochimique et des énergies fossiles. On voit bien qu'on va assister à des transitions et donc c'est l'opportunité de saisir un relais de croissance sur une filière nouvelle qui est justement, précisément, dans l'énergie verte. Voilà je vous remercie. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup pour cette présentation. Vous pouvez vous installer juste derrière les tables hautes, pour mettre en images toutes ces données, ces informations. On a prévu un petit film qui dure un peu plus d'une minute, et juste après on vous laissera la parole. »

Benoît RIEUL : « Simplement sur le film, pour préciser, parce qu'après je n'aurais plus le temps de parler... Il projette un des usages qui pourraient être fait de la plateforme. En l'occurrence, du flotteur béton, mais ça pourrait être aussi du flotteur acier, ça pourrait être un flotteur béton fabriqué différemment, donc il faut le voir comme une illustration d'un usage possible des infrastructures portuaires de demain. Merci. »

[Diffusion du motion design]

Séverine DUMONT : « Après ces belles images, la parole est à vous. On va vous passer le micro. J'invite monsieur Martel à rejoindre l'équipe. »

Stéphane COPEY, FNE : « Puisqu'il faut bien qu'il y en ait un qui démarre...Donc Stéphane Copey, France Nature Environnement. Merci pour cette réunion d'ouverture de la concertation sur ce projet, un de plus. Pourquoi pas en tout cas, c'est un projet qui pour l'instant, sur lequel la fédération n'a pas du tout pris de position, vous vous en doutez.

On est plutôt séduit au départ par ce projet je pense, que le port est dans son rôle d'aménageur, je crois que ça n'a pas été le cas forcément de tout ce qu'on a pu découvrir jusqu'à présent.

Vous avez travaillé, vous êtes à la fois aménageur, vous êtes visiblement maître d'ouvrage mais on comprend aussi qu'il y a des co-maîtrises d'ouvrage privées sur un certain nombre d'installations. Donc c'est peut-être un point vous pourriez nous nous expliquer davantage : **est-ce que c'est une maîtrise d'ouvrage unique, comment ça va se passer et surtout comment vous avez pu apprécier aujourd'hui les besoins ?**

Vous êtes en dialogue, mais on imagine avec un certain nombre de constructeurs, d'opérateurs qui se sont déjà penchés sur tous ces sujets-là, vous n'avez pas inventé vous-même les besoins, donc est-ce que vous pourriez quand même bien revenir un petit peu sur cette genèse et sur la consommation ? Ça c'est la première question.

Deuxième question : ce site 4XL, c'était un site qui était plutôt dédié au départ à l'accueil de super conteneurs, navires, transporteur de conteneurs... on a abandonné cette utilisation parce qu'on s'est rendu compte... vous vous êtes rendu compte, que les vents n'étaient pas favorables. Alors les vents sont sans doute plus favorables aux éoliennes, simplement tant qu'elles ne sont pas ancrées au fond de la mer. On imagine quand même que ça peut bouger un peu, donc est-ce que vous pouvez nous expliquer un petit peu comment ça va se passer dans une proximité très forte avec les fameux navires porte-conteneurs en face.

Ensuite, ma collègue reviendra sur les sujets liés aux vibrations liées à la biodiversité... mais on est quand même surpris, à voir les images, par la surface d'imperméabilisation... **si on comprend bien c'est quasiment, si j'ai bien compris, 23 ou 25... 27 hectares quasiment imperméabilisés quand on regarde les images... Est-ce que c'est le cas ? Est-ce que ce n'est pas le cas ? Comment avez-vous calculé ça ? Est-ce que c'est vraiment indispensable de tout bétonner ?**

Ensuite, vous nous montrez des bâtiments qui sont hyper rustiques et modulés. On appelle ça des bâtiments modulaires. J'imagine que vous allez réfléchir à autre chose que ça quand même. Dans un terrain soumis au vent, au soleil, il y a quand même j'imagine des gens qui vont travailler là-dedans.

Et ensuite sur les acheminements terrestres : on a compris que vous allez travailler en trois-huit sur ce terrain. Donc des cheminements en marchandises et des acheminements personnels. **Certaines marchandises vont arriver par la mer, on imagine bien qu'il y en aura aussi beaucoup par la terre. Par quel mode, ferroviaire ou routier ?** Vous en parlez peu en phase de chantier, et y compris en phase ensuite d'approvisionnement. **Donc vous parlez là de recalibrage de la route portuaire qui y mène, mais est-ce que vous avez bien analysé toutes les utilisations de la voie ferrée qui mène à ce terrain ?**

Et concernant le personnel, on avait eu Carbon qui nous avait proposé d'acheminer plus de 50% des gens en transport collectif. Ça m'avait séduit et fait faire des bonds en même temps, parce que je n'y croyais pas une seconde. Là, vous ne l'évoquez même pas. Pour vous c'est carrément la totalité en voiture individuelle, si j'ai bien lu le document. Ça fait beaucoup de questions, mais peut être avez-vous déjà des réponses. »

Séverine DUMONT : « Merci, donc trois grandes questions. »

Hervé MARTEL : « Je vais répondre partiellement à la deuxième question et la première, puis à la deuxième. Le choix du site, c'est effectivement important, fondamental en vérité. Et c'est l'un de nos atouts d'avoir des espaces disponibles, on l'a rappelé dans la présentation. Depuis très longtemps, ce site qui s'appelle 4XL avait vocation à être la suite de 2XL et de 3XL, donc ils avaient été fléchés pour traiter du trafic de conteneurs. Vous l'avez dit monsieur Copey, la taille des navires porte-conteneurs ayant augmenté très fortement depuis une dizaine d'années, on est passé à la fin du siècle dernier à des navires de 8000 conteneurs. C'étaient des géants des mers ! Aujourd'hui on est sur des navires de 25 000 mille conteneurs, 400 mètres de long. Donc ils ont une prise au vent énorme, et comme le vent est légèrement décostant à cet endroit-là, c'est-à-dire qu'il prend le navire du côté terre et le pousse du côté mer, ça pose de réelles difficultés techniques de dimensionnement d'amarrage qui permettent de résister aux jours de fort mistral.

Pour cette raison-là, on a finalement conclu que ce site n'était pas adapté et on a en même temps conclu sur le fait que le projet 3XL en continuité de 2XL, et on se reverra ici dans quelques mois pour parler d'autres grands projets d'aménagements, nous permettait à une échéance très lointaine de traiter la croissance du trafic autorisé et de l'activité logistique sur le port de Marseille-Fos, à condition d'imposer aux opérateurs une plus forte densification de l'activité.

Et tous ces éléments-là, ils ont fait l'objet d'un débat, pas avec la CNDP, mais d'un débat qu'on avait organisé il y a quelques années sur ce qu'on a appelé les OZIP, pour orientations d'aménagement de la zone industrialo portuaire, qui précisément visait : d'une part à dimensionner les besoins en surface pour assurer l'avenir de l'activité à la fois dans le domaine de la logistique internationale et dans le domaine de l'industrie, et à la fois de s'assurer... vous n'avez pas posé la question mais j'y réponds quand même... qu'on ne faisait pas n'importe quoi en matière d'artificialisation des sols et surtout en matière de destruction d'espèces protégées, ou de zones humides. Parce qu'on est sur tout cet espace, sur des zones extrêmement sensibles...Qu'on soit en Camargue ou dans la Crau, les questions environnementales sont très importantes.

Ce site 4XL fait partie de ce môle central, il a été identifié comme un site de faible enjeu environnemental. Je ne parle pas d'artificialisation, je parle de biodiversité et d'espèces, de faune et de flore. Donc faible enjeu environnemental à vocation industrielle. Donc là on est, comme d'ailleurs les autres sites de Carbon, Gravithy...on est sur un terrain qui a été identifié il y a quelques années comme à vocation industrielle. Donc, il a changé de vocation par rapport à la vision historique. Il était parfaitement adapté pour répondre à ce besoin. D'ailleurs le conseil de surveillance du port, il y a deux ans, très en amont finalement de ce qui se passe aujourd'hui, avait dit : "voilà, c'est trop stratégique sur le plan national pour qu'on ne conserve pas cet espace pour ce projet". Donc ça fait plus de deux ans que, alors qu'on a une très forte pression sur l'utilisation de notre foncier, ce site a été dédié à cette filière de l'éolien flottant par le conseil de surveillance du port. Voilà pour le choix du site. Sur la question de la maîtrise d'ouvrage... Tu veux compléter Philippe ? »

Philippe BION : « Juste sur la question du vent, c'est gênant pour les porte-conteneurs et pour les éoliennes, l'ancrage et l'agitation si j'ai bien noté. Donc il faut voir que les efforts apportés par l'éolienne, selon qu'elle soit en phase d'exploitation, de construction, ne sont pas les mêmes parce qu'elle sera libre, en rotation et en giration en phase de montage. Et pour autant, on a regardé cet aspect-là, à la fois sur l'aspect météo mais sur l'aspect aussi croisement avec des navires porte-conteneurs. On est au début des études puisqu'on est en phase de concertation même si certaines études techniques sont bien avancées, et donc on a fait des études d'agitation pour simuler la vague d'étrave du navire porte-conteneurs en entrée de darse par rapport au monde de l'éolienne.

Ça aura pour conséquence probablement que certaines opérations de levage et d'assemblage très délicates de type générateur de 200 tonnes, à hauteur de 150 mètres demain, seront probablement interrompues dans les deux heures de manœuvre du porte conteneur pour aller à quai. Mais si on fait une statistique sur le temps passé, ce sont des opérations qui sont compatibles et gérables.

Sur l'ancrage aux éoliennes, on est précisément dans la darse 2, dans un site particulièrement abrité et qui a à la fois toutes les caractéristiques nautiques de tirant d'eau vérifiées en agitation, mais aussi

suffisamment abritées pour que les effets d'agitation météo soient acceptables par des machines de cette taille.

Bien entendu on est au début de la concertation, donc toutes les études plus détaillées y compris sur ce que vous évoquez, sur le site, les études biodiversité etc, ce sont des choses qui sont engagées qui seront communiquées mais qui interviendront dans un deuxième temps dans le cadre de l'étude d'impact qui va nourrir à la suite de l'instruction. Cette étude d'impact elle va évoluer aussi en fonction de deux retombées, de retours qu'on pourra lors de réunions de concertation, sur des demandes particulières des précisions qu'il faudra apporter. Le but c'est de collecter tous ces éléments pour adapter éventuellement et moduler les études en fonction. »

Hervé MARTEL : « Avant de passer la parole à Benoît et peut-être à toi à nouveau, sur les autres questions concernant le projet. Je voulais revenir sur une question fondamentale qui est la question de la maîtrise d'ouvrage.

De un, tout n'est pas définitivement arrêté aujourd'hui. Ce qui est très structurant ces deux principes que nous nous sommes fixés. Le premier principe, c'est de ne pas fermer le marché, c'est de ne pas confier l'ensemble de ce site à un opérateur qui ensuite serait en monopole sur une partie de la Méditerranée. En tant qu'établissement public de l'Etat, notre rôle n'est pas finalement de biaiser tous les appels d'offres que l'Etat français et d'autres lanceront dans les 20 ou 30 ans qui viennent, en ayant attribué le sol les meilleurs sites de la Méditerranée à un opérateur qui, du coup, se retrouve en situation de monopole avec tous les travers que ça peut entraîner. Donc c'est structurant.

Le deuxième élément structurant, c'est qu'on doit proposer quelque chose qui fonctionne au plan industriel. Vous avez bien vu que c'est un peu complexe au-delà du gigantisme que c'est une vraie usine en plein air. Et les besoins, les spécifications des industriels, ça ne tient pas en une page. Alors, comment on a fait pour essayer de comprendre ce que sont les besoins de ces industriels ? On a lancé un appel à manifestation d'intérêt il y a maintenant six mois, huit mois. On a eu les réponses en juin. Je ne vous dirais pas s'ils nous ont répondu, parce que on est NDA (*non-disclosure agreement, accord de non-divulgaration, ndlr.*). Évidemment il y a des secrets industriels, des acteurs qui sont en concurrence, mais il y a une grosse dizaine d'acteurs qui sont positionnés sur les appels d'offres en cours. Que ce soient des intérateurs, des énergéticiens, des constructeurs de flotteurs, bref, tous les acteurs de la filière ont été invités à réagir sur un projet qu'on avait proposé qu'on avait mis sur la table. Et ils nous ont indiqué leur vision des choses, ce qui allait, ce qui allait moins bien, ce qui est indispensable, ce qui était moins indispensable.

Parmi les sujets, ça a été dit plusieurs fois, qui ont évolué fortement, c'est cet enjeu de parking. C'est 45 ou 50 hectares de stockage à flot qui sont essentiels dans le fonctionnement logistique d'ensemble et dans l'âme... ou la sécurité du fonctionnement de de la chaîne. Alors on a positionné, on pourra le montrer pendant la concertation, le positionnement de votre projet par rapport à la moyenne des besoins ou par rapport à la fourchette de besoins exprimés par les uns et les autres, en surface minimum, surface maximum etc. Donc on a collecté toutes ces informations de la part des industriels. Tous ne nous disent pas exactement la même chose, mais en même temps il n'y a pas de divergences majeures dans la vision des industriels sur ce que sont les besoins et ça nous a permis d'affiner déjà dans un premier temps le projet, entre le projet théorique qu'on avait conçu. Mais ça nous a vraiment permis d'affiner ce projet pour arriver à ce qui vous est présenté aujourd'hui. Vous abordez des questions qui finalement sont des questions générales du rôle central, la question des mobilités, la question des approvisionnements...

Sur les approvisionnements. Je ne vais pas dire le chiffre, mais la quasi-totalité des approvisionnements ce sont des colis lourds qui ne passent pas en train, qui passent qu'en bateau... des pâles de 250 mètres, ce sont des convois exceptionnels sur la route ! Même par rapport au posé, vous avez déjà vu des pales sur un camion énorme... Ici, elles sont minuscules par rapport aux éoliennes terrestres. Pas du tout la même dimension, donc ce sont des approvisionnements maritimes colis lourds. Et tout ce qui est flotteur, si c'est du béton, on a le terminal minéralier qui est en face et la compacité du site et ses services qui sont à proximité rend assez évidente la priorité à donner à l'approvisionnement maritime.

Alors, ça ne veut pas dire que sur les ancrages, sur les lignes, sur un certain nombre de sujets, il n'y aura pas d'approvisionnement terrestre. »

Philippe BION : « Pour compléter ce que j'allais dire, c'est qu'on n'exclut pas et on le propose d'ailleurs la desserte ferroviaire. Et on voit notamment pour le ciment les volumes à produire sont de l'ordre de 1500 mètres cubes par jour si on veut tenir ces cadences. Ça représente quasiment l'équivalent d'un train de ciment par jour. Donc c'est inenvisageable par camion.

Pour le coup les cimenteries sont dans un périmètre assez accessible : certaines cimenteries sont raccordées aux réseaux ferroviaires, donc on n'exclut pas que sur certaines matières... alors ça sera le choix des développeurs, parce qu'on ne peut pas se mêler de leur logistique, on incitera et on jugera les offres en fonction de la pertinence des dessertes proposées. Par contre on a de la capacité ferroviaire, vous le savez mieux que nous, sur le môle central minéralier, on a des infrastructures existantes qui sont peu utilisées aujourd'hui. On attend qu'une chose, c'est de permettre d'y faire circuler plus toujours plus de trains. Bien sûr au bénéfice de moins de camions, et ça s'adaptera assez bien à ce type d'activité. »

Hervé MARTEL : « Sur les personnes, alors on va vous dire la même chose qu'au débat Fos-Salon, parce on n'a pas évoqué... mais on a également eu... ça vous faire sourire, mais on a eu ces discussions dans Fos-Salon et c'est exactement la même situation : on va tout faire pour travailler les mobilités et transports collectifs et malgré ça, il est indispensable de faire des infrastructures routières supplémentaires. Même si ça ne s'oppose pas avoir une politique résolue et ambitieuse de transport en commun. Cela ne nous évitera pas de faire de nouvelles infrastructures...

Alors sur les infrastructures routières, on est maître d'ouvrage sur le môle central. Vous avez des routes nationales en amont, vous avez la route départementale 278 à partir du rond-point de la fossette, et ensuite sur le central, c'est une route portuaire. C'est le port qui est maître d'ouvrage de cette route qui dessert aujourd'hui déjà ce môle central. Mais compte tenu des implantations multiples, j'anticipe déjà sur le débat global (*débat public territorial, ndlr.*), peut-être, mais compte tenu des implantations multiples dont on a eu l'occasion de parler, nous avons un projet... nous reviendrons probablement devant vous un jour pour vous présenter un projet, c'est une centaine de millions d'euros d'aménagements routiers sur ce môle central. Pour à la fois assurer la capacité nécessaire au déplacement des personnes, mais aussi assurer la résilience et la sécurité.

Parce qu'on est sur des sites industriels et il ne faut pas, qu'en cas d'incident ou d'accident, que ce soit sur la route ou que l'ensemble du môle soit bloqué. Donc tous ces éléments sont en train d'être pris en compte dans un dans un projet de desserte global de ce site qui est à la fois capacitaire, et à la fois qualitatif pour assurer cette sécurité de la circulation sur cette zone. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup »

Stéphane COPEY : « Pourriez-vous répondre sur l'imperméabilisation ? »

Philippe BION : « Oui, j'avais noté deux points restants, les bâtiments modulaires et l'imperméabilisation.

Sur les bâtiments modulaires, on réfléchit aujourd'hui, mais on n'a pas arrêté de position. On a deux types d'acteurs : ceux qui sont prêts à venir sur une usine de préfabrication et investir sur la durée, donc on imagine que ce sont eux qui investiront, les acteurs privés, dans leurs besoins en termes de bureaux d'aménagement pour la phase construction. Les besoins seront différents en phase de maintenance, probablement moins importants... Et la question, c'est si ce sont des investisseurs sur la durée, ce qu'on souhaite, mais c'est le marché qui va le dire, ce sera plutôt du dur, si ce sont des chantiers spots, sur un an, deux ans, ça sera probablement du modulaire mais avec un certain niveau qualitatif qu'on exigera aussi dans les cahiers des charges. Par rapport à cette préoccupation d'hygiène, de sécurité et de qualité de travail des gens qui seront sur site.

Sur l'imperméabilisation, ce qu'on vous a présenté c'est un projet maximaliste. On travaille aujourd'hui à "est-ce qu'il faut le phaser ?", "est-ce qu'il y a besoin d'imperméabilisation totale ?" C'est une très

bonne question. Quand on parle de répartition de maîtrise d'ouvrage, on parle aussi de ce qui est de l'infrastructure et de la superstructure. C'est ce qu'on a fait classiquement sur les terminaux à conteneurs : le port a réalisé l'infrastructure portante, y compris sur les terre-pleins, il a laissé la réalisation des revêtements aux opérateurs pour qu'ils soient adaptés au plus juste de leurs besoins, pour pas que l'on dépense, qu'on artificialise ou qu'on ne dépense de l'argent sur des besoins qui ne seraient pas avérés. C'est le schéma d'exploitation des opérateurs, y compris sur le stockage des pales, qui va déterminer s'ils veulent juste des allées de circulation et des stocks qui sont sur des zones non imperméabilisées. Ça irait dans l'économie du projet, si c'est un mode d'exploitation qui est convenable pour eux sur le plan économique ou si au contraire il y a besoin d'imperméabiliser plus. On le disait plus tôt, on a deux dimensions à travailler : c'est le besoin total en surface qui va être dicté par les appels d'offres de l'Etat, les besoins des développeurs et le fait que le développeur lui-même, s'il investit sur le terre-plein, va vouloir faire le minimum pour autant que ça soit compatible avec son exploitation.

C'est la même chose sur les renforcements de sol de terre-plein. On pourrait dire que l'on fait des renforcements sur 80 hectares mais ce serait un investissement lourd, peut-être que les des consolidations ont besoin d'être ciblées sur certaines zones mais ça c'est celui qui va exploiter la zone qui va le dire et donc qui va proposer de le faire. »

Séverine DUMONT : « Merci, on a répondu à toutes les questions de monsieur Copey. On peut prendre une autre question. »

Gilbert DALCOL, MCTB : « Je présente monsieur Romuald Meunier, qui s'excuse de ne pas être présent pour des problèmes personnels. Il m'a chargé de vous soulever cinq questions que j'ai remises aux représentants de la CNDP.

Vous prévoyez trois appontements au bout de la darse, quels types de travaux sont envisagés ? Les quais seront bétonnés ou flottants ?

Chacun des trois appontements peut recevoir six éoliennes montées, soit dix-huit éoliennes. Combien d'éoliennes maximum seront en attente sur les flots en même temps ?

Les éoliennes prévues dépassent les 100 mètres de haut, avec les flashes pour la navigation aérienne. Cela créera une gêne constante pour les riverains ainsi que l'aviation civile et militaire. Quelles mesures sont prises pour éviter ces gênes ?

Votre projet ne prévoit plus de flotteurs métalliques, comme ceux du projet de PGL (Provence Grand Large, nldr.) construits par EIFFEL qui est sur place, pourquoi ?

La construction des flotteurs en béton induit la mise en place d'une centrale à béton sur place, avec les mouvements routiers conséquents. Combien de rotations de poids lourds par jour sont prévues ?

Vous nous avez dit que vous consommiez 1500 tonnes par jour de ciment, mais vous allez avoir besoin de sable, de gravillons, d'acier, de ferrailage... Voilà les questions. »

Benoît RIEUL : « Oui, première question sur les jetées dans la zone de stockage, elles ne sont pas flottantes, elles ne sont pas en béton non plus, ce sont des jetées métalliques qui reposent sur des pieux régulièrement espacés. Des pieux ce sont des cylindres en métal qui sont figés dans le sol qui permettent de supporter ces passerelles. Pourquoi est-ce qu'on ne le rend pas flottant ? Parce qu'en fait, un flotteur ou une éolienne intégrée, ça génère des efforts d'amarrage, d'accostage, qui sont importants et qui sont difficilement compatibles avec des structures flottantes. C'est un premier point. Le deuxième, c'est sur les éoliennes en attente, la réponse est assez claire : parce que on a une zone de stockage qui permet d'en accueillir deux et en réalité on ne pourra pas aller au-delà parce qu'il faut un tirant d'eau plus important pour une éolienne assemblée, que pour un flotteur. Parce qu'elle est plus lourde et donc on a deux poches qui sont sur-druguées, avec des profondeurs plus importantes qui permettent d'accueillir ces éoliennes. Partout ailleurs, la zone de stockage n'aura pas assez d'eau pour

des éoliennes assemblées. La réponse concise, c'est deux éoliennes dans la zone de stockage à flot, une éolienne en cours d'intégration sur le bord à quai.

Sur la gêne du fait de la hauteur d'un de ces éléments, deux points : vis-à-vis des usages civils et militaires, on est en dialogue avec chacune des deux entités. Évidemment on vient percuter leur terrain de jeu, leur plafond... »

René RAIMONDI : « L'arène ! »

Benoît RIEUL : « Oui on entre dans l'arène...on ne va pas dire qu'il y a un combat à mener dans l'arène mais il y a en tout cas des usages à concilier. En tout cas, il y a un dialogue qui a été amorcé. C'est un sujet qui a bien été identifié, c'est très juste de le relever et c'est un dialogue qui est en cours avec le civil d'une part, et le militaire d'autre part. On a un retour d'expérience de Provence Grand Large, qui a dû mener ces sujets pour des objets plus petits, et qui a nécessité un certain nombre d'échanges et de décisions vis-à-vis de ces différents acteurs.

Sur l'impact visuel, on travaille sur des insertions paysagères préliminaires pour mieux appréhender à quoi tout cela va ressembler, on n'ira plus au fond des sujets, pendant les études d'impact, et ça nourrira les séquences suivantes. Mais pour autant, on va d'ores et déjà essayer de fixer les lignes directrices de l'incidence paysagère, de ces grands éléments dans le paysage industriel de Fos.

Pour ça, c'est la réunion thématique sur les impacts qui est la troisième. Sur le sujet d'Eiffage, ce qu'il faut comprendre, c'est qu'une éolienne assemblée, on ne peut pas l'emmener bien loin. J'ai évoqué le nord de l'Espagne et la Sardaigne, en revanche un flotteur nu, lui, peut se remarquer facilement comme le disait monsieur Martel, le marché est beaucoup plus vaste. On pourrait l'emmener en Sicile, dans une grosse partie de l'Italie, en Grèce, à Malte. On a vocation en termes de marché, à produire plus de flotteurs que d'éoliennes, c'est ce qui fait qu'on peut se permettre... c'est même une opportunité d'être en surcapacité en termes de production de flotteurs : 25 flotteurs construits sur DEOS, pour 25 éoliennes, on gère le marché des éoliennes assemblées et quelque part, la capacité qui provient de la production d'Eiffage permettrait de nourrir un marché de flotteurs nus à l'export. Ce qu'il faut retenir, c'est qu'il y a plus de flotteurs à produire que d'éoliennes en termes de marché parce que le marché est plus grand. »

Philippe BION : « En complément vous évoquez le sujet de ne plus faire de métal sur DEOS. Ce n'est pas une décision arrêtée, on garde cette option et le site permettra de faire un choix : c'est le développeur qui choisira son mode de flotteur, aussi bien le brevet qu'il va retenir, que la technologie acier ou béton. Et le site de DEOS permettra de faire de l'acier, donc il est dimensionné pour faire du béton et a fortiori le flotteur métal, qui est plus léger, sera tout à fait compatible pour une fabrication sur DEOS. L'idée c'est que le projet soit modulaire et adaptable, qu'il s'adapte aux besoins du développeur la technologie pour pas que le développeur n'aille pas faire construire ses flotteurs ailleurs parce qu'on se serait trop spécialisé ou qu'on aurait un projet trop contraint. »

Hervé MARTEL : « Deux compléments. Tout d'abord les trois fermes pilotes, un trois fois trois éoliennes. On aura fabriqué ici, chez Eiffage métal, les flotteurs de Provence Grand Large, qui sont déjà au large, on est en train de fabriquer les trois flotteurs qui seront intégrés à Port-la-Nouvelle parce que le port de Port-la-Nouvelle n'a pas les espaces que nous avons aujourd'hui pour fabriquer à la fois les flotteurs et intégrés. Donc il y aura six éoliennes intégrées à la Nouvelle, six flotteurs fabriqués à Fos, et trois intégrés ici et trois fabricants. Donc il y a une complémentarité entre le port de Fos et les autres sites d'intégration en Méditerranée. Elle s'est déjà traduite à l'occasion de deux de ses de ces fermes pilotes.

Deuxième sujet. On est sûr de l'innovation, donc ça incite à la plus grande modestie et la plus grande prudence comme il y a plusieurs dizaines de brevets aujourd'hui différents sur le béton, 150 brevets différents. Tout ça va se stabiliser au fil du temps. Aujourd'hui on ne peut pas faire un pari sur une technologie, parce que ce n'est pas nous qui choisissons, et les acteurs qui vont la choisir n'ont pas encore stabilisé ce marché. Donc à ce stade, le projet DEOS se doit d'être capable de se positionner

sur le marché quel qu'il soit le moment venu et donc on vous a présenté, dans le film, une hypothèse de flotteur béton, ce triangle, mais ça peut tout aussi bien être rectangulaire ou avoir une autre forme. Ensuite, le béton est clairement le plus contraignant mais on est sur un objet beaucoup plus volumineux et donc l'exemple qui vous est présenté sur un flotteur béton montre que c'est possible sur ce site, que donc toutes les autres solutions technologiques sont également possibles sur le même site et ça se stabilisera au fil du temps.

Est-ce que ça se stabilisera au point d'avoir un seul type de flotteur fabriqué à Fos ? Au point d'avoir un opérateur qui est capable lui-même de fabriquer trois, cinq types de flotteurs différents ? C'est le cas d'Eiffage Métal, les trois flotteurs qu'Eiffage métal est en train de construire ne sont pas du tout les mêmes que les trois flotteurs qui ont été construits sur Provence Grand Large. Cette agilité, que l'on doit conserver, fait partie des contraintes ou des objectifs de ce projet. »

Séverine DUMONT : « Juste une précision peut être monsieur Dalcol, la réunion sur les impacts aura lieu le 19 novembre. »

Gilbert DALCOL : « Vous avez oublié des réponses sur les poids lourds intervenant pour alimenter la centrale à béton. »

Philippe BION : « Alors, les volumes nous orientent assez naturellement vers un approvisionnement maritime, les 100 000 tonnes de vrac qui rentrent, ça va être des carrières de différents endroits pour sécuriser l'approvisionnement. Si ce n'est pas des carrières locales, ça veut dire que ça va plaider pour de l'approvisionnement maritime, c'est ce qui ressort de la plupart des acteurs qu'on a interrogés au niveau de l'AMI (*appel à manifestation d'intérêt, ndlr.*), s'il y avait une production locale elle serait limitée et effectivement, cela aurait une pertinence par camion. Tout ça, ça va être évalué et ça va être chiffré dans l'étude d'impact.

C'est en cours d'appréciation, mais c'est aussi un choix d'exploitation qui sera à la main des développeurs privés. Nous allons inciter dans nos appels d'offres, le jour où il s'agira d'entretenir des opérateurs, de nous indiquer un mode de répartition du trafic par mode de transport terrestre qui soit juste, qu'il soit un critère d'analyse des offres. Nous n'avons encore complètement cadré le système mais il est évident qu'on va privilégier, sur de tels volumes, des approvisionnements maritimes et c'est quand même l'intérêt du port que de pousser ce que le trafic passe par voie maritime, c'est l'intérêt de tous déjà, et particulièrement celui du port de développer du trafic maritime. »

Séverine DUMONT : « Merci pour ce complément, est-ce qu'on a d'autres questions ? Merci de lever le bras. »

Jean-Michel FOURNIAU : « Juste une question rapide sur le projet de Rhône Décarbonation qui viendra en concertation début 2025... Est-ce que le port imposera dans ses cahiers des charges que les ciments qui seront utilisés soient décarbonés, et pareil si c'est de l'acier ? »

Hervé MARTEL : « Je ne peux pas vous dire qu'il n'y aura pas des choses qui seront imposées aux opérateurs en matière de local content, comme on dit en bon français, ou d'autres contraintes mais ça ce n'est pas nous, c'est ceux qui lanceront les appels d'offres pour les champs d'éoliennes, c'est la CRE (*Commission de régulation de l'énergie, ndlr.*) pour le compte de l'Etat qui va lancer dans ses appels d'offres, qui a annoncé l'AO6 et qui annoncera ses décisions pour la fin de l'année. C'est dans cet appel d'offres lancé par l'Etat au sens large que des prescriptions de ce type peuvent être posées. »

Je sais qu'il y a des réflexions en cours, pas encore complètement stabilisée, sur cette question assez importante, mais qui s'inscrit dans le droit français et européen de la concurrence, qui pourrait être modifiée à cette occasion-là, pour permettre d'assurer une optimisation et une maximisation des retombées économiques locales. C'est un sujet qui est en débat mais on a déjà beaucoup de choses à regarder nous-mêmes pour ce qui concerne la construction de la plateforme et votre question elle porte sur autre chose, sur les appels d'offres qui seront lancés pour l'implantation de ces champs, d'où la précision qui a été rappelée par le garant tout à l'heure et l'introduction du début. On arrive à la limite de ce qui est notre rôle dans le fonctionnement de cette filière. Merci »

Séverine DUMONT : « On avait une question de madame... »

Marie-Claude FABRE, Collectif Cistude : « Bonsoir, vous avez parlé dans le dossier d'opérations de dragage, dans les zones de stockage à flot qui représenteront 5 millions de mètres cubes de matériaux non valorisables à terre. Mais alors, **qu'est-ce que vous allez faire de ces 5 millions de mètres cubes de vases salées ?** »

Deuxième question. Vous parlez d'espèces protégées qui ont été recensées, vous parlez de 24 hectares de zones humides donc à peu près 30% de l'emprise du projet. **Quelles compensations sont prévues ?** Tout ça paraît page 58, mais ce qui est relatif aux compensations page 59 c'est très confus.

Troisième question. Vous parlez aussi, pendant le chantier, d'une augmentation du niveau acoustique et vibratoire, sur terre et en mer. **Vibrations qui pourraient avoir des incidences sur le milieu marin, sur la faune marine. Alors quelles incidences ? Comment seront-elles atténuées ? Et quelles espèces marines, quelles espèces animales marines, seront les plus concernées ?** »

Philippe BION : « Juste pour fixer le cadre, parce que dans les concertations on rencontre souvent cette difficulté à la fois d'arriver avec un projet qui est en émergence. Le but est de recueillir vos points de vue pour faire évoluer le projet et à la fois vos attentes tout à fait légitimes, sur des résultats qui relèvent d'une étude d'impact approfondie prévue dans le programme que vous évoquez, des sujets qui doivent être abordés. Les éléments qu'on fournit sur l'état initial sont des éléments qui ont été défrichés au niveau des concertations OAZIP comme évoqué tout à l'heure. Mais les inventaires complets, l'identification des espèces concernées, les effets vibratoires que vous évoquez en terre et en mer, et puis l'impact du dragage... je laisserai mon collègue compléter sur le sujet dragage, parce que bien sûr qu'on recherche des pistes de valorisation et on a déjà investi beaucoup en études pour ça. Parce que c'est notre premier objectif, on a des projets qui nécessitent des besoins remblais importants, et on a des dragages à faire donc quand on peut effectivement créer des synergies entre l'un et l'autre, c'est ce qu'on recherche en priorité.

Simplement pour fixer le cadre de la difficulté qu'on a à répondre tout de suite à ces questions-là, mais ce sont bien sûr des questions qui seront nécessaires, et on fournira tout le détail en cours ou à la fin de la partie concertation dans le cadre de l'instruction à venir. »

Séverine DUMONT : « On reviendra aussi en détail sur toutes ces questions le 19 novembre, on approfondira plus autour de toute cette partie thématique. On ne peut pas tout traiter ce soir sinon les réunions seraient beaucoup trop longues, et peu constructives. On séquence la concertation pour pouvoir répondre à toutes vos questions. »

Benoît RIEUL : « Juste un mot en complément sur le dragage qui est un sujet majeur effectivement, 5 millions de mètres cubes à date, on en valorise à peu près 1 million de mètres cubes pour constituer les plateformes du futur site avec les matériaux les plus nobles et c'est ce qui nous permet de d'avoir un projet d'infrastructure où l'on raisonne pratiquement sans apport externe en termes de matériaux de carrière ou très limités. Justement parce qu'on vient puiser dans ses bons matériaux devant le quai dans la zone de stockage à flot, il reste un résiduel important de l'ordre de 5 millions de mètres cubes, vous l'avez évoqué. Là on parle de vase et de limon, mélangé à du sable donc plus difficilement valorisable. Le scénario de base est de le clapper dans des casiers historiques, de 2XL, qui sont fermés mais qui pourraient être réouverts.

Pour autant au-delà de ce cas de base, on travaille sur des alternatives et on a désigné un prestataire pour ça, justement pour essayer d'identifier un maximum de filières et de moyens de valoriser tout ça dans tout un tas de circuits possibles et imaginables, un peu plus vertueux que du clapage en mer. »

Séverine DUMONT : « Des éléments de réponse sur les nuisances acoustiques ? »

Benoît RIEUL : « On parle de la phase travaux donc. En réalité on parle de nuisance quand on va faire des travaux de forage ou de battage de pieux, généralement tous les travaux à la mer, mais ça fait l'objet d'études un peu plus ultérieures. On met en place des objectifs de résultats qui nous imposent des moyens, et quand on a des niveaux vibratoires incompatibles avec les environnants, on peut déployer des techniques pour les limiter. Typiquement des rideaux à bulles, qui permettent de casser des niveaux de vibration du battage ou sur des techniques de génie civil qui génèrent des vibrations. Il y aura des vibrations et il y aura des parades qui seront élaborées autant que possible pour les limiter, les rendre compatibles avec les espèces avoisinantes, et pour les usages humains et industriels autour. »

Philippe QUEVREMONT : « Vous aviez aussi une question sur la compensation une fois qu'on a évité, qu'on a réduit, qu'est-ce qui reste à compenser ? Est-ce que vous pouvez en dire quelques mots dès maintenant ? »

Philippe BION : « Bien entendu on va respecter la séquence ERC, c'est réglementaire, mais encore une fois, c'est difficile de répondre à cette question tant que l'évaluation des impacts n'est pas faite. La nature de la compensation dépendra effectivement à la fois de la nature et du volume des impacts générés par le projet, et c'est vraiment lors de l'atelier thématique spécifique là-dessus où l'on pourra plus rentrer dans le détail. Mais c'est surtout l'étude d'impact qui va nous guider. Et ça donnera lieu bien sûr à des discussions comme sur tout projet commun actuellement. »

Séverine DUMONT : « Vous nous avez parlé de clapage, pouvez-vous nous expliquer ce que c'est ? »

Benoît RIEUL : « Le clapage c'est une drague qui va extraire des matériaux dans le fond, les mettre dans une barge, un chaland, qui vient transporter un mélange de vase et d'eau. Les vases et les limons tombent sur le fond et les poissons arrivent pour se nourrir. »

Séverine DUMONT : « C'est clair pour tout le monde. Il y avait une question ... »

Christophe CLARET, CGT Dockers : « Bonsoir à toutes et à tous, Christophe Claret pour les Dockers du port de Fos, CGT. Bon, on se félicite bien entendu dans l'ensemble de ces projets notamment du projet DEOS, si ce n'est qu'il arrive à terme. Sur l'ensemble de ce projet, on ne parle guère des salariés. Tout ce qui est manutention, import, export, bateau et sur parc, c'est le cœur du métier de docker. Il faut l'inclure aussi, sur les porteurs de projets, et leur dire, pour qu'on n'est pas de problématique, une fois qu'ils arrivent à dire "mais on ne vous a pas prévu dans l'histoire". Ce qui nous est arrivé, ce n'est pas le même sujet, mais juste à côté, où ils ont opéré une grue avec des barges, ils nous ont dit "mais non, ce n'est pas vous". Si, c'est nous, c'est la manutention portuaire. Donc on ne voudrait pas qu'il nous arrive la même chose. Et, bien entendu, que l'on puisse, le moment venu, dès que le porteur de projet sera choisi, regarder tous les postes de travail qu'on n'a pas à prendre. Notamment tout ce qui est levage, tout ce qui est colis lourds. Ça aussi c'est nous. Et regarder, bien entendu, toutes ces petites grues sur le parc, pour connaître les formations adéquates. Puisque vous avez parlé des racks solides en train de baisser, c'est ce qui est en train de se passer chez nous drastiquement sur le môle central darse 1n sur le terminal minéralier et bientôt chez ArcelorMittal. Il va falloir qu'on recycle et qu'on forme aussi les dockers et portuaires à tous ces nouveaux « rôles croissance » comme vous les avez appelés. **La question se pose aussi des médiations sur ce terminal. Vous avez parlé d'opérateurs privés mais, est-ce que c'est aussi privé de la manutention de choisir un manutentionnaire avec une médiation dédiée pour qu'on puisse y travailler ?** Ça c'est une question dont je voudrais avoir la réponse.

Nous on est intéressés par tout ce travail et ces journées de travail qui nous attendent. Vous nous avez parlé de la route aux portuaires qui mène sur le central, donc vous allez investir pour refaire ces routes. Même question, comme toutes les autres concertations. **Les salariés ne vont pas arriver en hélicoptère ou par avion d'Air France avec une piste d'atterrissage. Vu qu'on est déjà surchargé sur la RD268, j'espère qu'un représentant du département de Martine Vassal est ici ce soir, pour nous expliquer comment on va faire pour aménager la RD268.** Nous sommes là aussi, on attend beaucoup de tout ça, et de l'ensemble du réseau routier bien entendu, qui va exploser si on ne fait rien.

Il y a aussi les barges dont on n'a pas parlé, on a parlé du rail, de la route. **Mais est-ce que, en liaison avec l'axe Rhône-Méditerranée, est-ce qu'il y a potentiellement des colis qui peuvent arriver le long du Rhône aussi ?** C'est sur une solution pour lever de la route.

Est-ce qu'il y aura aussi un appontement à barges pour pouvoir travailler peut-être aussi sur des colis de plus petite nature qu'une pâle d'éolienne ? Merci beaucoup. »

Séverine DUMONT : « Donc deux questions sur l'impact, sur l'activité, et puis sur l'acheminement des salariés et des matières premières. »

Hervé MARTEL : « Bon je laisserai mes collègues parler de la question d'acheminement. Je vais faire une réponse à Christophe Claret sur le périmètre d'intervention des dockers. Généralement ce genre de sujet on le traite plutôt entre nous qu'en réunion publique, mais il n'y a aucune difficulté.

D'abord, il y a un monopole juridique des dockers qui est le déchargement-chargeement des navires, premier amené, premier repli. Tout ce qui est déchargement de produits en vrac, tout ce qui est approvisionnement de colis lourds, indiscutablement, c'est un métier de manutention qui fera appel à des dockers.

Ensuite, il y a une charte au niveau national qui a prévu que lorsqu'une activité industrielle s'implante dans un port, le directeur du port, moi en l'occurrence, doit organiser une rencontre entre les personnels dockers et l'industriel pour préciser les contours des interventions des uns et des autres. Ce sera fait en temps et en heure, nous appliquerons la charte dite "Bonnie", pour ne pas dire la charte "Martine", le moment venu.

Mais c'est très lié à la question qui a été posée tout à l'heure par Stéphane Copey, non seulement de la maîtrise d'ouvrage, mais du jeu d'acteur sur le "qui fait quoi" sur ce site, avec des activités qui s'approchent beaucoup plus d'une activité industrielle : la construction de flotteurs, ou l'assemblage de flotteurs et des activités qui relèvent plutôt d'une activité logistique, comme le chargement et le déchargement de marchandises. A clarifier tout ça dès que les acteurs seront identifiés, ne vous inquiétez pas, on en discutera de façon approfondie.

Aujourd'hui, on n'a pas une vision totalement stabilisée, mais la partie approvisionnement des pâles, des nacelles, des éléments et des colis lourds, ça s'apparente à un terminal. Je ne sais pas d'ailleurs, si ce sera en roulier, ou en LoLo (*Lift on, lift on*), ou en RoRo (*Roll on, roll off*). Bref il y a plusieurs options qui devront être définies.

En revanche, la partie assemblage, on ne cherche pas sur un bateau, on construit entre le quai et la mer, on construit un élément donc c'est une manutention type ancienne grue industrielle. De même que toutes les grues vous avez vu sur le film, qui sont des grues des grues de BTP, c'est comme si on construisait un immeuble en béton avant de le mettre à l'eau. Là, on est dans le process industriel mais encore une fois il y aura des échanges, des discussions à avoir le moment venu. »

Séverine DUMONT : « Je vous propose de prendre encore deux questions et on passera la troisième séquence... »

Philippe BION : « Pour la question sur l'approvisionnement, donc clairement l'objectif, vous l'avez compris, c'est de développer un terminal pour développer l'éolien offshore. On a encore quelques éléments qui vont nous être précisés par l'Etat prochainement sur la planification, la volumétrie, la planification des appels d'offres. Le projet doit être viable économiquement donc n'exclut pas, mais ce n'est pas encore défini. Le fait de pouvoir ouvrir à certaines activités diversifiées lorsque le besoin de l'éolien génère des trop, parce qu'on peut avoir des discontinuités sur des appels d'offres et pour autant, avoir une installation qui soit au repos, ce qui n'est l'intérêt de personne.

Donc il y a un potentiel de marché possible sur d'autres types de colis lourds, dont les caractéristiques des ouvrages construits permettront de les traiter sans problème vu les résistances qu'on aura sur nos quais.

Ça permettrait éventuellement de traiter des barges, on n'aura pas de poste à quai est dédié à la barge, en revanche ce sera tout à fait possible de les recevoir plutôt pour gérer des colis. Si vous voulez, les composants d'éoliennes, il n'y a pas d'industrie aujourd'hui en France qui se situe sur l'axe Rhône, ce sont plutôt des usines, comme le disait Hervé Martel tout à l'heure, c'est le Havre, Cherbourg, Saint-Nazaire, qui sont sur d'autres façades et donc ils viendront par navires maritimes. Cependant on peut imaginer d'autres colis lourds de type qu'on peut avoir sur l'axe Rhône Saône. On aurait les capacités de les traiter dans les trous d'activités qui pourraient être générées par l'éolien. »

Séverine DUMONT : « Merci. On peut prendre deux questions et on passe à la troisième séquence de notre réunion sur les perspectives du développement de l'éolien offshore. On a une question ici. »

François LALANDE, ADPLGF : « Association de défense et de protection du littoral du golfe de Fos. Je voudrais tout d'abord excuser Daniel Moutet qui a été retenu aujourd'hui. Déjà je voudrais vous remercier par rapport à cette présentation. On est dans une réunion de démarrage de la concertation, donc je ne vais pas rentrer dans les détails techniques parce que souvent quand on pose les questions, on a besoin d'avoir les études d'impact pour véritablement trouver les véritables réponses, tout ce que je peux dire c'est que c'est un projet qui va dans le bon sens. On a besoin d'éolien, c'est un projet pour le développement du port, c'est un projet important pour l'économie, c'est un projet important pour l'emploi, on a besoin de décarboner la zone.

Donc ça va dans le prolongement de ce qui avait été décidé en OAZIP, on avait assisté aux consultations. Effectivement, nous en tant que défense de l'environnement, on aura certainement des choses à dire au cours du développement de la concertation, en particulier au niveau routier, je reprends la RD268, c'est vrai qu'on aurait besoin qu'elle soit développée mais là c'est le département qui devrait apporter sa réponse.

Voilà, moi je dis, ça va dans le bon sens, je sais que le port essayera de mettre en œuvre les moyens pour arriver à réduire les impacts comme vous l'avez dit voilà, merci. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup pour votre commentaire positif, on va prendre une question de Monsieur Meunier, puis une autre et on passera à la troisième séquence, allez-y. »

Jean-Marc MAUCHAUFFE, Génération écologie : « Bonsoir Jean-Marc Mauchauffé, Génération écologie Bouches-du-Rhône. Deux sujets : les projets industriels, on commence à en voir, celui-là a une particularité c'est qu'il part dans un domaine d'incertitude élevée. Incertitudes sur le véritable développement de l'éolien en Méditerranée. On a des perspectives, des ambitions louables, je reconnais et nous sommes assez favorable à ce développement. Mais entre l'ambition et la réalité, les facteurs qui vont faire que ce projet sera une réalité, on est encore loin.

Vous l'avez mis vous-même dans vos slides : "incertain". Si on regarde en Europe, globalement le développement de l'éolien ce n'est pas forcément exponentielle. Aujourd'hui les acteurs de construction des éoliennes se ramassent les uns derrière les autres. De l'autre côté de la planète vous avez des Chinois qui vous proposent des éoliennes qui font plus de 300 mètres de haut qui vont révolutionner la technologie de l'éolien offshore. Donc on part sur un segment d'incertitude relativement important.

Un autre segment d'incertitude : l'indicateur pour l'emploi. Je suis désolé, dans ce que j'ai vu de 400 à 1500 emplois, on est dans une sacrée marge de manœuvre. Entre un projet minimaliste et un projet vraiment ambitieux en termes de développement d'emplois. Ça c'est une promesse aujourd'hui qui nous paraît un peu facile et on n'y croit pas vraiment pour l'instant.

Ce qu'il faut ce qu'il faut bien voir c'est que la décision de l'investissement en définitif devra tenir compte de toutes ces évolutions. Aujourd'hui on est sur une perspective du Gouvernement mais on n'en est pas sûr du tout. Et d'ici à deux ans que la décision d'investissement définitive sur le projet soit définitive, beaucoup de ces vecteurs auront changés.

Deuxième propos. Assez rapidement, a plusieurs reprises vous avez dit, sur des questions posées simplement : “on verra avec l'appel d'offres, on verra avec la concurrence qu'on nous propose et les constructeurs etc.” Moi je suis ne pas d'accord, je suis un ancien industriel, on peut aussi exiger un certain nombre de choses quand on passe un contrat avec un exploitant quand on délègue la maîtrise d'ouvrage. On peut exiger par exemple que les matériaux, l'eau utilisée, soit d'une certaine qualité et non d'une autre et ça on peut aussi “formater” les futurs contrats l'exploitation en exigeant un certain nombre de choses. Et plutôt ne pas se référer à la sacro-sainte loi du marché qui sont très bien, on arrivera sur des coûts de plus en plus réduits mais pas forcément sur la meilleure qualité. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup, juste sur la première partie de vos propos, on va l'aborder tout de suite en troisième séquence donc on a des interlocuteurs qui vont pouvoir vous répondre, je vous laisse juste la parole sur la deuxième partie. »

Hervé MARTEL : « Je crois que l'on ne s'est pas compris, je n'ai pas dit qu'on s'en remettait à la loi du marché, j'ai dit que l'on s'en remettait à la loi des contrats qui seront passés par l'Etat dans les appels d'offres sur ces éoliennes. Vous avez raison au titre de propriétaire du domaine et d'occupants du domaine, on pourrait aussi avoir l'ambition de réguler. Ce n'est pas notre ambition, nous voulions vous poser la question. C'est un choix, à ce stade ce n'est pas qu'il est interdit, c'est que chacun doit être dans son rôle et ce qui nous apparaît aujourd'hui c'est que ce n'est pas le rôle du port de réguler, ça n'est pas dans nos statuts. Ça n'est pas dans nos objectifs, c'est en revanche très clairement dans le rôle de l'Etat et de ceux qui lanceront les appels d'offres pour ces éoliennes, de réguler les conditions de construction de ces éoliennes. On pourra apporter de la régulation dans les marchés de travaux concernant la dose d'aménagement, mais ça n'est pas notre rôle d'apporter une quelconque régulation sur le contenu.

Sans anticiper sur la suite. Vous avez à la fois raison, et à la fois pas tout à fait raison, c'est-à-dire qu'il y a une très grosse incertitude sur ce que sera le marché et surtout sur le rythme de mise en œuvre de ces projets.

Vous avez parfaitement raison et c'est une des difficultés de ce dossier, pour nous comme pour les industriels qui s'appêtent à répondre à ses appels d'offres. En revanche dire que c'est le néant n'est pas exact il y a un appel d'offres qui a déjà été lancé.

L'AO6, on nous annonce des décisions pour la fin de cette année. Il y a un débat public qui a été ouvert par l'Etat et qui va aboutir très prochainement à une annonce par le Gouvernement sur la répartition des différentes façades maritime. On était sur une fourchette entre quatre et sept et demi donc on aura bientôt un chiffre. L'AO9 a déjà été annoncé, on a aujourd'hui là aussi deux champs de 250. La suite c'est l'extension de ces deux champs c'est-à-dire deux fois plus...

Voilà y a une incertitude sur le volume et sur le rythme mais ça n'est pas rien, la question se pose : “est-ce qu'on se positionne sur quelque chose ou pas?”. C'est une vraie question, la France pourrait décider que les flotteurs soient fabriqués en Chine, au Maroc ou ailleurs. Effectivement Benoît l'a dit tout à l'heure, un flotteur acier c'est moins d'emplois, un flotteur béton c'est plus d'emplois. Cette fourchette dépend du choix technologique de chaque champ. Finalement, on peut très bien avoir en 2029 un champ sur des flotteurs béton et en 2030 des champs sur des flotteurs acier, c'est tout à fait possible.

Le nombre d'emplois associés à la construction de ces flotteurs va être défini, ça dépendra du choix technologique donc c'est une incertitude qui ne sera levée qu'au moment du choix technologique par l'acteur en question. Nous ne voyons pas pourquoi, avec les atouts qu'on pense avoir et qui sont confirmés dans les dialogues qu'on peut avoir avec les industriels, on renoncerait à se positionner sur une activité qui de toute façon va générer de l'emploi.

On ne sait pas combien il y aura de champs dans les dix années qui viennent. On ne sait pas si ce sera du flotteur acier ou du flotteur béton, mais ce qu'on sait c'est qu'il y aura quelque chose à capter, qu'on est bien positionné sur ce marché et que de notre point de vue il faut y aller.

Pour répondre aux besoins de l'Etat français et puis pour répondre à un enjeu de ce territoire qui est développer de l'emploi. On est dans un monde incertain mais c'est la vie. C'est la vie de toutes filières émergentes comme celle-ci. »

Séverine DUMONT : Une dernière question puis on passe au développement même si on a commencé.

Romuald MEUNIER, MCTB : « Bonsoir je suis Romuald Meunier, président de l'association golf de Fos Environnement, je suis désolé pour mon retard tout à l'heure je n'ai pas pu assister au début de la séance.

Vu que j'ai entendu que Gilbert Alcool vous avez posé les premières questions, notre association est très favorable à votre à votre projet. Mais comme tout projet qu'il soit beau ou moins beau, il induit des nuisances et des désagréments. Et ce n'est pas parce que nous sommes très favorables à ce projet que nous fermerons les yeux sur les détails qui nous importent.

Je voudrais préciser certains points ont été soulevés ce soir. Monsieur Claret a apporté quelques éléments qui auront besoin de réponses plus précises que celles que vous avez données tout à l'heure.

J'ai entendu Madame du Cistude qui a soulevé le problème des compensations : alors nous, jusqu'à présent, **nous avons une certaine connaissance des compensations pour tous les projets qui sont à terre, mais comme là vous allez toucher à une partie maritime, nous n'avons aucune connaissance des compensations qui sont possibles. Dans ces cas-là nous aimerions avoir des informations à ce sujet.**

Sur la RD268, j'ai cru comprendre que vous alliez améliorer les routes à l'intérieur du GPMM, mais quid de la RD 268 ?

Il faut absolument que l'on ait des réponses rapides sur l'aménagement de cette RD 268 et comme monsieur Claret l'a dit tout à l'heure, le département devrait être présent et nous apporter des réponses, qui sont vraiment très attendues.

Voilà les éléments que je voulais apporter à votre réflexion pour que vous nous apportiez les réponses un petit peu plus tard, elles sont absolument nécessaires.

Pour rebondir sur la réponse que vous avez faite tout à l'heure sur les matières premières, les entrants ou les sortants liés à ce projet, **nous souhaitons que le port fasse le nécessaire et le maximum pour que tous ces entrants et sortants circulent le plus possible par voie maritime.**

Encore une fois, nous sommes en déficit d'infrastructures routières, nous espérons leur évolution mais en attendant, vu que c'est une activité à l'intérieur du port, il faut que les entrants et sortants soient dirigés au maximum sur les voies maritimes. »

Séverine DUMONT : « Je vous remercie. Sur ce dernier point, toutes ces questions seront abordées dans la réunion thématique du 3 décembre. Vous n'étiez pas là où au début, on a séquencé, il y aura différentes thématiques, donc les personnes qui pourront vous répondre seront bien présentes le 3 décembre. Peut-être juste un mot sur la compensation. »

Philippe BION : « Oui, juste un petit mot sur la compensation maritime. On ne part pas de rien, on a réalisé des projets il n'y a pas si longtemps que ça. Alors ça date un peu mais l'expérience qu'on a sur 2XL avec des dragages en quantités comparables voire supérieures faits en 2003 dans le port nous ont fait explorer plusieurs pistes avec des mesures compensatoires. Alors certes, elles seront adaptées et actualisées pour la situation particulière du projet. C'est bien l'étude d'impact qui nourrira ça, mais en tout cas, pour le port, ce n'est pas un domaine totalement inconnu sur le fait de devoir compenser des parties maritimes. Du fait des constructions de quais ou de dragages puisque c'est ce qu'on a pratiqué dans les quinze dernières années. »

Séverine DUMONT : « On reviendra aussi sur les impacts le 19 novembre. »

Hervé MARTEL : « Du coup je voulais ajouter quelque chose, je réalise que j'ai manqué à tous mes devoirs... Madame Campagnola-Savon, conseillère régionale, m'a appelé tout à l'heure pour me dire qu'elle regrettait vraiment de ne pas pouvoir être parmi nous ce soir et m'a demandé de vous dire tout le soutien que le président Muselier et elle-même apportent à ce dossier qu'il considère comme très

stratégique pour le port et pour la Région Sud. Voilà je me devais de vous passer ce message et j'ai oublié de le faire. Je devais excuser l'absence de quelqu'un voilà, c'est réparé... » »

Séverine DUMONT : Merc. Je vais inviter monsieur Ballan et Monsieur Autric pour la troisième séquence sur les perspectives de développement de l'éolien offshore. Monsieur Ballan représente la CNDP et monsieur Autric représente la DREAL.

Je laisse la parole à monsieur Ballan pour la première partie, je vous remercie de bien vouloir être synthétique messieurs. »

Etienne BALLAN : « Merci, effectivement le sujet qu'on va aborder là c'est un des points sur les perspectives de développement de l'éolien en mer, en Méditerranée.

On va parler de Méditerranée française, mais la Méditerranée n'est pas que française comme vous le savez tous, ça a déjà été évoqué par les représentants du port, il y a aussi des enjeux internationaux en Espagne, en Italie notamment.

Je me présente, je m'appelle Etienne Ballan, je suis délégué régional de la Commission nationale du débat public, je suis un certain nombre de concertations qui ont lieu ou qui vont avoir lieu.

Ici je vous évoque simplement un débat public, ce n'est pas tout à fait une concertation, c'est un peu différent, c'est plus volumineux, beaucoup plus de réunions sur des sujets souvent d'ampleur. En l'occurrence il s'agissait de la planification maritime sur toutes les façades maritimes de France, de toutes les activités en mer et sur le littoral.

Ayant dit ça, vous comprenez que c'est un objet important, on fait à peu près 5 mois de débats, vous trouverez en ligne le bilan et le compte-rendu, notamment un compte-rendu détaillé sur l'ensemble de ces questions en Méditerranée et ça inclut bien entendu l'éolien, mais pas seulement, on va on va y venir.

Peut-être qu'on peut tout de suite aller à la diapo suivante. Voilà donc toute une série de différentes modalités de discussions et d'échanges qui ont porté sur tous les usages de la mer et du littoral.

On m'a demandé de la synthèse dont je vais faire très synthétique. Juste un point avant d'aborder l'éolien en tant que tel, je voulais quand même dire une chose sur la planification maritime : ça ne consiste pas à parler de l'éolien tout seul, c'est ça le grand changement et c'est extrêmement important je pense que tout le monde l'entend bien clairement ici.

Un débat sur la planification maritime c'est un débat sur tous les usages de la mer et l'arrivée d'un nouvel usager, qui est l'éolien mais c'est loin d'être le seul sujet. A force d'avoir fait des concertations, des débats publics, projet par projet, vous voyez où je veux en venir. Au fil du temps sur les différents projets jusqu'à l'AO6, on a dit ça suffit. Il faut qu'on ait une planification d'ensemble, qu'on sache où est-ce qu'on veut aller pour aider à lever un peu les incertitudes qui ont été révélées tout à l'heure.

Le premier point sur la Méditerranée qui est sorti de ce débat public, c'est la question de la pression. Les usages ont explosé en Méditerranée, on est tous ici habitants de communes littorales ou rétro-littorales, et on sait qu'effectivement la mer n'est pas tout à fait la même aujourd'hui qu'elle était il y a dix ou quinze ans en termes d'usages, d'impacts et d'enjeux environnementaux. Il n'y a pas que des impacts humains, il y a aussi les impacts du changement climatique et du réchauffement de cette Méditerranée qui est beaucoup plus rapide qu'ailleurs.

Une chose importante, quand on va parler justement de cette question des usages de la mer, on traite de l'éolien, mais on traite d'abord et avant tout des enjeux de biodiversité et de la protection de cette biodiversité maritime qui est une préoccupation partagée par à peu près tous les publics. L'enjeu en méditerranée est de créer 5% de zones de protection forte : c'est un objectif très ambitieux, puisqu'aujourd'hui ce qui est déjà protégé sur la façade méditerranéenne, on est à 0,22% de la mer et on veut passer à 5%. Donc on multiplie par 25, à peu près.

C'est un point extrêmement important. Je ne vais pas revenir sur les autres points, on a parlé du tourisme, on a parlé de pêche, on a parlé du trait de côte, et de la question d'artificialisation de la côte, et puis évidemment l'ensemble des questions de pollution de la terre vers la mer.

Je voulais préciser aussi que le Grand Port a participé à ce débat public de façon importante sur plusieurs sujets y compris en mentionnant le projet DEOS. A ce moment-là vous avez saisi la CNDP pour la concertation qui s'ouvre ce soir, c'était d'ailleurs pendant le débat public mais on a parlé aussi avec vous de beaucoup d'autres sujets, notamment les questions d'artificialisation de la côte.

Le point important : les retours de ce débat public, c'est finalement les points de consensus, les points de convergence qui sortent à la fin d'un débat public, c'est beaucoup de travail vous avez vu, c'est à peu près un peu plus de 20 000 contributions, 400 événements. On brasse beaucoup de choses et d'idées, ce n'est pas seulement de faire ça pour se dire : "je suis d'accord ou pas d'accord", l'idée c'est, au contraire, de faire émerger des choses qui convergent ou divergent en méditerranée.

Il y a des choses qui convergent de façon très forte, ce n'est pas forcément le cas ailleurs. En gros la bande côtière c'est-à-dire la bande sur laquelle se concentre la plupart des usages est aujourd'hui en crise et il n'y a pas d'autres moyens que de réorganiser la régulation de ses usages sur cette bande côtière.

Il y a beaucoup de plaisances, beaucoup de trafics maritimes, beaucoup d'enjeux de biodiversité, beaucoup de questions touristiques, beaucoup de traits de côte qui reculent, beaucoup de d'eau qui se réchauffent et ainsi de suite... En réalité aujourd'hui cette bande côtière, il est difficile de lui donner une profondeur.

Cette profondeur est sans doute au-delà des 10 miles nautiques, en dessous des 20 miles nautiques, on verra bien mais en tout cas cette bande, c'est là où tout se concentre et où tous les problèmes se concentrent.

Et c'est dans cette bande côtière que les enjeux de protection biodiversité sont les plus forts, donc contraire de ce que l'Etat avait proposé au démarrage du débat public : "puisque'il faut faire 25 fois plus d'aires protégées et on va aller faire plutôt au large". Parce que ce sera plus simple de gérer les enjeux de biodiversité au large.

A la fin du débat public, c'est une autre option qui sort. Je veux être tout à fait clair là-dessus, certes, on peut faire de la protection au large, mais le point essentiel est de faire de la protection à la côte. Et c'est là que ça se joue, et que c'est là que les efforts doivent être concentrés.

Alors ce sera un peu plus difficile, ce sera plus dur et il y aura plus de conflits. Il y aura plus d'usagers qui, peut-être, résisteront, ne voudront pas. Ça mettra plus de temps, mais c'est là que c'est important.

J'avance un petit peu pour parler de l'éolien en mer. En façade Méditerranée on ne constate pas d'opposition massive de principe à l'éolien en mer. Il y a peu de gens qui veulent zéro éolien en mer en méditerranée, en revanche il y a beaucoup de critiques et beaucoup de craintes, et notamment sur le volume. En réalité le nombre d'éoliennes prévues, dont monsieur Autric vous parlera sans doute plus précisément, c'était véritablement un changement d'échelle par rapport aux fermes pilotes que vous avez mentionnées monsieur Martel. C'est effectivement 300 à 500 éoliennes de la taille dont on a parlé tout à l'heure, envisagées à ce stade par l'Etat sur l'ensemble de la façade. C'est beaucoup.

Quand on dit « beaucoup » c'est relatif. Ça veut dire quoi, par rapport à quoi ? C'est suffisamment impactant pour les collectivités locales et beaucoup d'acteurs s'en inquiètent.

L'idée générale qui ressort de ce débat public c'est qu'il faut fonctionner avec prudence et modération c'est-à-dire ne pas aller trop vite. Prendre le temps des retours d'expérience. C'est d'ailleurs un reproche qui est fait très fortement dans ce débat public à l'Etat : de ne pas attendre les retours d'expérience de ces fermes pilotes pour engager les phases suivantes. Une critique très forte dans le débat public, de plus en plus forte, au fur et à mesure que les débats se sont enchaînés sur ce sujet.

L'idée est que l'éolien doit se faire dans tous les cas au-delà de cette bande côtière, quelle que soit sa taille. Mais il faut la déterminer, comme la profondeur, mais dans tous les cas, c'est au-delà. Enfin, que l'éolien d'une manière ou d'une autre puisse contribuer à la protection de la biodiversité.

Vous avez ici une carte possible des vocations maritimes, tel que l'ensemble des participants au débat ont pu exprimer leurs attentes, et qui convergent relativement.

La bande côtière vous la voyez elle est en bleu épais, tout au long de la côte. Sur cette bande côtière les efforts de protection de la biodiversité sont à intensifier très fortement : les ronds verts qui grandissent sont les logiques de renforcer à la fois les niveaux de protection et les espaces avec des aires protégées. Elles sont systématiquement côtières, vont vers le large et sont à des tailles minimum déjà importantes avec des cœurs de protection à l'intérieur. C'est une carte schématique, ne commencez pas à me demander les noms des différents rochers des canyons, mais ça vous donne quand même l'idée générale.

Le deuxième point : sur la protection de la biodiversité au-delà de ses zones côtières. C'est qu'il y a des grands secteurs à enjeux de protection de la biodiversité dont il faut tenir compte pour l'ensemble des usages. Pas que par rapport à l'éolien, par rapport à tout, par rapport à la pêche, par rapport au transport maritime, etc.

Il y a quelques secteurs au large de l'est de la Corse, mais il y a surtout le grand secteur au large du golfe du Lion. Que l'on appelle les canyons, c'est-à-dire le moment où justement ce fond qui est descendu à 90 mètres, descend vers les abysses. Ces canyons sont les endroits perçus ou envisagés notamment par les scientifiques comme les plus intéressants à protéger.

C'est la grande tache verte que vous voyez, comme une montagne au point sud du plateau continental. Puis vous avez enfin, en hachuré, une grande zone qui est contestée entre la France et l'Espagne, puisque l'Espagne considère que c'est chez eux et nous considérons que c'est chez nous.

Ça veut dire qu'on peut y faire des choses, mais que la protection de la biodiversité serait peut-être une action, qui pourrait être menée par les deux pays ensemble, dans le cadre de l'Union européenne, bien entendu.

Je ne vais pas plus loin. Qu'est-ce qui reste pour l'éolien dans cette affaire ? C'est quand même un peu l'enjeu de la réunion de ce soir, si j'ai bien compris la commande passée. Je vous ai parlé un peu plus de deux différents autres sujets sur la question de l'éolien, concrètement qu'est-ce qui reste ?

Finalement ce qui se trouve entre cette bande côtière extrêmement utilisée et régulée avec beaucoup d'usages déjà présents, sur laquelle l'éolienne viendrait plutôt complexifier et rendre plus difficile la régulation... Et puis ces zones protégées, notamment la zone des canyons. Pourquoi il n'y a pas d'éolien sur le reste de la carte ? Je pense que vous l'avez peut-être déjà en tête, c'est tout simplement une question de vent.

Frédéric Autric l'expliquera mieux que moi tout à l'heure, mais au large de la côte d'Azur, les fonds sont beaucoup plus profonds et il n'y a pas de vent au large de la Corse. Les fonds sont profonds, parfois un peu moins, mais le vent est très irrégulier. La véritable zone qui reste finalement favorable au développement de l'éolien c'est la zone qui est ici en couleur saumon.

A l'issue du débat public, faut-il faire de l'éolien sur cette zone saumon ? Trois scénarios s'offrent à l'Etat et nous avons proposé à l'Etat les trois décisions possibles. »

Un intervenant dans la salle : « Pourquoi vous dites ça ? Parlez-nous du projet DEOS. »

Étienne BALLAN : « Pourquoi je dis ça ? Mais j'y viens plus précisément si vous le préférez. Parce que ce soir l'Etat va envoyer à la CNDP la réponse aux questions que je vais poser maintenant. Je ne sais pas quelle est la réponse, monsieur Autric, je pense qu'on ne pourra pas le dire ce soir.

Nous avons trois hypothèses : la première hypothèse, si on ne fait pas d'éoliennes, parce que sur l'ensemble des quatre zones ici entourées en rouge les enjeux environnementaux sont trop importants. Deux points essentiellement relevés sur les enjeux environnementaux pendant le débat public : le premier ce sont les oiseaux et le second ce sont les impacts des vibrations et du bruit sur les mammifères marins.

Il y a ici un certain nombre de zones de protection, du grand dauphin, des zones Natura 2000 et d'autres protections. Des protections sur les oiseaux, il y a un programme de recherche qui regarde aujourd'hui les migrations des oiseaux sur le golfe du Lion. Pour un certain nombre d'acteurs, au vu de l'ensemble de ce qu'on sait aujourd'hui, il n'est pas question de faire de l'éolienne sur cette zone.

C'est le scénario qu'on a appelé « priorité à l'environnement ». S'il n'y a pas d'éolien sur cette zone, peut-être que DEOS n'aura pas de clients, c'est en tout cas la question qui est posée ce soir, la question à laquelle on m'a demandé de répondre, c'est pour ça que je vous parle de ça. »

Un intervenant dans la salle : « Ce n'est pas clair... »

Etienne BALLAN : « C'est tout à fait clair, le code de l'environnement est extrêmement précis. Ce soir nous faisons un débat de fond sur l'opportunité du projet DEOS. Elle est liée à un marché de l'éolien, au développement de l'éolien en Méditerranée occidentale, c'est tout simple et c'est pour ça que je vous fais cet exposé.

Scénario deux. C'est la synthèse des contraintes : ici c'est tout à fait simple et tout à fait clair. Il y a une aire marine protégée particulièrement importante qui se trouve être le parc marin du golfe du Lion à l'ouest, c'est le cadre et le carré bleu. Dans ce scénario; l'éolien serait possible et souhaitable sur tout ce qui est en dehors de ce parc marin. Mais pour une raison tout à fait importante c'est que l'éolien, on a besoin de raccordement, donc de lignes électriques qui vont arriver à terre puis vont circuler dans le réseau.

RTE est présent dans la salle je ne vais pas parler alors en leur nom, bien entendu. On nous a alerté pendant le débat public ainsi que l'ensemble du public en disant "attention on n'a pas de ligne aujourd'hui en capacité à court terme de ramener l'électricité qui viendra de ces zones éoliennes à l'ouest vers le bassin de Fos". Puisque ce sera le bassin de consommation et de besoin de cette électricité.

Ce scénario est une synthèse des contraintes environnementales et des contraintes du réseau électrique, de sorte que dans ce scénario ce sont plutôt les projets au large de la Camargue et de Fos qui sont privilégiés.

Enfin un troisième scénario, je m'arrêterai là, celui qui consiste à maximiser le potentiel de production et à dépasser ou à compenser. En tout cas à trouver des solutions aux différentes contraintes qui ont été évoquées. On trouve finalement à mettre de l'éolien sur l'ensemble des zones qui ont été envisagées par l'Etat, mais dans leur partie la plus éloignée de la côte, c'est-à-dire celle la plus à l'écart de cette fameuse bande côtière extrêmement utilisée. Voilà je vous remercie pour votre attention. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup. En effet, l'intérêt de cette séquence est de remettre le projet dans son contexte mais on va on va vous laisser la parole après bien sûr pour réagir et je laisse tout de suite la parole à Frédéric Autric. »

Frédéric AUTRIC, DREAL : « Bonjour à tous, merci. Je suis responsable d'animer l'équipe projet des services locaux de l'Etat en Méditerranée qui œuvre à la fois sur la planification de l'éolien. J'ai défendu l'éolien lors du débat public animé par la Commission particulière du débat. On a également la charge de concerter avec le territoire sur ses projets d'éoliens en mer flottants et puis de mener les études techniques et environnementales, qui sont à la charge de l'Etat pour « dérisquer » les zones de projet.

Pourquoi on développe l'éolien ? Ce que je voulais rappeler c'est que les raisons pour lesquelles la France poursuit son engagement dans l'éolien. L'éolien c'est une aventure qui a démarré au début des années 2010 avec le premier appel d'offres éolien en mer qu'on appelle l'appel d'offres numéro 1 et aujourd'hui vous l'avez compris on est déjà à l'appel d'offre numéro 9.

Poursuivre le développement de l'éolien, c'est à la fois répondre à un enjeu de décarbonation de nos systèmes de production pour atteindre la neutralité carbone en 2050, c'est aussi assurer et renforcer notre souveraineté énergétique. On crée également de l'emploi sur les territoires.

Sur cette petite infographie vous voyez, dans le domaine de l'énergie aujourd'hui, notre consommation actuelle, c'est le gros camembert. Elle est dépendante au moins à deux-tiers des énergies fossiles. C'est ce que vous voyez apparaître en rouge, qui sont les principales sources d'émissions de gaz à effet de serre. Donc il y a urgence à sortir de cette dépendance aux énergies fossiles pour pouvoir réussir cette trajectoire : il faut à la fois réduire nos consommations, donc on va activer au maximum les leviers de la sobriété et de l'efficacité énergétique. Il faut également augmenter l'usage de l'électricité dans notre économie à la fois pour se mouvoir. Car c'est la fin des véhicules thermiques, en tout cas annoncée par l'Europe pour les véhicules neufs en 2035. Pour se chauffer à la maison et également pour produire au niveau de nos industries.

Pour augmenter cette production d'électricité décarbonée, la France a fait le choix d'un bouquet énergétique : on va à la fois relancer le nucléaire mais accélérer le déploiement des énergies renouvelables, à la fois sur terre et en mer. Et l'éolien en mer c'est vraiment une composante capitale de ce bouquet électrique futur. C'est la raison pour laquelle, lors de ce débat public, le Gouvernement vise l'installation de 45 GW à l'horizon 2050.

Ça veut dire une trentaine de parcs au large des côtes de la métropole avec un objectif intermédiaire de 18GW à 2035. Je vais y revenir dans la slide qui suit, mais comme l'a rappelé Etienne Ballan, c'est la première fois que ce grand débat public a porté à la fois sur la planification maritime et la planification de l'éolien en mer. Il a permis, comme vous l'avez dit, d'aborder les différents enjeux d'avenir liés à la mer.

Pour ce qui concerne spécifiquement l'éolien en mer et conformément à la loi d'accélération des énergies renouvelables, on avait l'ambition d'aboutir à deux cartographies.

Alors, ce soir je ne pourrais pas vous donner le résultat de ce travail et les décisions prises par l'Etat. Le Gouvernement a annoncé que demain, lors de la visite du parc éolien de Fécamp, qui est le troisième parc éolien en mer, les ministres annonceront les décisions sur les trajectoires, y compris celle de la Méditerranée. Pour autant, je vais vous rappeler l'objectif que l'on s'était fixé à travers ce débat. On veut aboutir à deux cartographies et demain vous verrez les deux cartographies pour la Méditerranée.

La première cartographie est celle des zones prioritaires de développement de l'éolien à dix ans. Ça veut dire que les zones prioritaires dans lesquelles l'Etat lancera des appels d'offres pour des parcs éoliens dans les dix prochaines années après l'adoption de la cartographie.

Ces premiers parcs éoliens feront l'objet de l'appel d'offres numéro 10 qui sera d'environ un volume de 8 à 10 GW à l'échelle nationale, et sans doute avec des parcs en Méditerranée. Avec une mise en service à l'horizon 2035, AO10. Ensuite il y a d'autres appels d'offres ultérieurs qui permettront dans cette même cartographie de faire des parcs éoliens à l'horizon 2040. Evidemment demain c'est important de regarder quelle est la feuille de route que l'Etat se fixe sur l'éolien à cette échéance 2035-2040.

Puis vous avez une autre cartographie de plus long terme qu'on appelle la cartographie des zones prioritaires à 2050. Elle aura vocation à être révisée, rediscuter dans une nouvelle procédure de participation du public, peut être un débat dans dix ans, qui permettra d'atteindre les objectifs de 45GW. Donc vous voyez la cartographie numéro 1, à dix ans, il faut trouver 15GW d'éolien en mer pour pouvoir identifier des nouvelles zones de développement de l'éolien et sur la cartographie numéro 2, une vingtaine de GW à l'échelle nationale.

En Méditerranée je n'y reviens pas on l'a compris, c'est l'éolien flottant. Je rappelle quand même l'importance de cette technologie, ça va nous permettre de mettre les parcs plus loin des côtes. Alors est-ce qu'on les mettra au-delà des 20 miles nautiques comme vous l'avez rappelé dans votre présentation ? On le verra. Plus loin des côtes ce sont vents plus réguliers plus forts donc une meilleure

capacité à produire l'électricité. Donc on les met plus loin, on atténue les conflits d'usage à la fois avec les pêcheurs et, peut-être avec le transport maritime, et aussi les effets sur le paysage vu depuis le littoral.

Je rappelle que les facteurs de charge sur l'éolien en mer sont deux fois supérieurs à l'éolien terrestre et quatre fois supérieur au photovoltaïque. On est vraiment sur une source qui produit de l'électricité facteur de charge. On y répond, on y reviendra dans les questions si vous en avez.

Il y a quand même un intérêt très intéressant pour le plateau continental du golfe du Lion, sur cette carte. Ce n'est pas le résultat de la cartographie, c'est celle qu'on avait soumis en entrée de débat : il y avait quatre zones qui avaient été identifiées assez importantes. Il ne s'agissait pas de dire que l'éolien allait occuper tous ces espaces. Ces espaces que vous voyez sur la carte, ces quatre grandes zones, c'est en gros quatre fois plus important que les fourchettes de puissance qu'on avait présentées.

Ces fourchettes de puissance ont été déclinées sur chaque façade. Pour la Méditerranée, l'exercice qu'on nous demandait c'était de s'inscrire dans un objectif entre 4 et 7,5 GW à 2050.

Puis vous voyez, il y avait un objectif intermédiaire pour la cartographie à dix ans et comme on l'a dit, c'est environ, si on prend les fourchettes à 2050, entre 200 et 400 flotteurs qu'il faut mettre à l'eau à cet horizon, c'est donc un marché assez important.

Je voulais terminer en vous disant que les ports ont évidemment un rôle stratégique à jouer dans le développement de la filière de l'éolien flottant. Leur capacité à la fois à accueillir des installations de fabrication, à assembler, on l'a vu, des flotteurs de grandes dimensions et à grande échelle, puisqu'il faut quand même produire ces parcs dans un délai assez court. Et leur capacité également à faciliter la logistique, avec ces gros colis lourds seront vraiment essentiels à la réussite des projets.

L'Etat est conscient de ça et c'est la raison pour laquelle avec le plan d'investissement France 2030, notamment via son accès aux éoliens flottants, on a mis en place des moyens significatifs pour accompagner cette industrie naissante qui est celle de l'éolien en mer, avec plusieurs centaines de millions d'euros. On va à la fois dynamiser l'innovation, financer les infrastructures portuaires et industrielles et accompagner la formation pour faire de cette filière une réussite. A la fois pour nos territoires et pour permettre aux ports de rayonner sur le marché français, mais également à l'export et j'en ai fini. »

Séverine DUMONT : « Merci beaucoup messieurs pour vos présentations. On passe à une séquence de questions. Y a-t-il des questions ? Les porteurs de projets sont toujours dans la salle également si vous voulez revenir sur le projet DEOS c'est tout à fait possible. Merci de lever la main si vous avez des questions.

Bien, j'ai le sentiment ou l'impression qu'il n'y a plus de questions. Si ! Une dernière question monsieur Dalcol ? »

Gilbert DALCOL : « L'été sera chaud, l'atmosphère se réchauffe, le climat aussi. Une question simple que je pose au GPMM, Monsieur Martel. **Qui va investir dans toutes ces éoliennes, puisque vous dites qu'il n'y aura pas de monopole sur les éoliennes ? Qui il y aura derrière comme actionnaire ?** Des fonds de pension américains, des Chinois ? L'Europe ? Ça veut tout et rien dire. Quel est l'investissement français dans ces éoliennes, dans ce parc éolien ? »

Hervé MARTEL : « Je ne peux pas vous dire qui va gagner des appels d'offres. Ce que je peux vous dire, c'est que les consortiums qui répondent à ces appels d'offres sont constitués d'un certain nombre d'industriels, des énergéticiens. En France, on a EDF, on a Total, on a ENGIE, des fabricants de flotteurs. Pour l'instant, on ne sait pas qui c'est tout le défi de cet éolien flottant. Et puis des fabricants des différents composants et là, je le disais en introduction, la filière s'est structurée après le Grenelle de l'environnement, autour de l'éolien posé, autour de deux trois sites : Le Havre, Cherbourg et Saint-

Nazaire. Autour de deux champions français qui étaient à l'époque Aréva et Alstom, qui sont au fil du temps devenus Siemens Gamesa. Un consortium hispano-germanique qui a racheté l'activité de d'Areva. Et General Electric qui a repris l'activité d'Alstom. »

Aujourd'hui, sur le territoire français, nous avons des usines qui produisent des nacelles et des pâles au Havre, des pâles à Cherbourg et des nacelles à Saint-Nazaire. Qui ne sont plus que des capitaux français et qui sont les fournisseurs des éléments de ces éoliennes dans le cadre d'un consortium plus général. Je ne sais pas si vous voulez rajouter quelque chose, on ne peut pas en dire tellement plus... »

Frédéric AUTRIC : « Oui c'est vrai qu'on ne peut pas forcément dire tellement plus. Ce qu'on peut retenir c'est que ces appels d'offres que l'Etat doivent respecter la réglementation européenne. On ne peut pas imposer que les entreprises qui remportent l'appel d'offre soient des entreprises françaises. Aujourd'hui il y a des consortiums en lice, vous l'avez rappelé, portés par des investissements français. Mais vous avez aussi des Allemands, des Espagnols ou des Belges qui peuvent être présents. La question, c'est une fois que ces consortiums gagnent l'appel d'offre, c'est comment ils le réalisent, avec quelles activités.

On a signé un engagement, qu'on appelle le Pack de l'éolien en mer avec la filière qui prévoit pour les quinze prochaines années 40 milliards d'investissements sur ces projets, puisqu'ils sont relativement coûteux.

Un engagement pour les projets français à avoir 50% de contenu local, ça veut dire une activité locale. On l'a vu dans les ports, nous ce qu'on souhaite c'est qu'ils soient français, c'est pour ça qu'on les accompagne. Puis également, des emplois, puisque la filière s'engage à 20 000 emplois d'ici à 2035 donc une volonté de pouvoir capter les choses au niveau local.

On nous a souvent posé la question dans le débat public ou dans les réunions de concertation qu'on a faites : "est-ce qu'on peut justement indiquer dans les cahiers des charges cette préférence ?". Aujourd'hui on ne le peut pas mais on peut le faire de manière indirecte. Donc vous verrez dans les critères des appels d'offres, on indique par exemple le pourcentage de petites et moyennes entreprises qui peuvent accompagner les opérations, le nombre de salariés éloignés de l'emploi qui peuvent également intégrer ces projets. Puis on développe également le financement participatif pour que des acteurs du territoire, donc nous les français, puissions participer à ces investissements d'avenir. »

Séverine DUMONT : « Monsieur Meunier, une question ? »

Romuald MEUNIER : « Oui, du coup ça nous ramène au projet **Provence Grand Large. Ça a été un bon exemple chez nous, une très bonne concertation, un projet qui s'est bien passé, bien réalisé. On l'a suivi pendant quinze ans et on s'en félicite. Est-ce qu'ils poursuivront, eux, sur la direction qu'ils ont prise dans l'installation des éoliennes, sur l'un des trois parcs ? Est-ce qu'ils ont postulé pour y participer ?** Peut-on avoir une réponse à ce sujet ?

Frédéric AUTRIC : « Alors comme on l'a dit, aujourd'hui, pour les parcs commerciaux flottants, la France veut être justement leader du premier parc commercial à l'échelle mondiale, avec l'appel d'offre numéro 6, auquel effectivement EDF fait partie des candidats qui ont été présélectionnés.

Je ne sais pas s'il a remis une offre puisque les offres devaient être remises le 14 août, elles sont en cours d'analyse par la Commission de régulation de l'énergie, qui est une autorité indépendante.

Donc on ne sait pas aujourd'hui quels sont les candidats qui ont remis une offre, la CRE devrait remettre son rapport à la ministre de l'Énergie en fin d'année.

C'est pour cette raison, comme l'a rappelé monsieur Martel, qu'on envisage l'attribution de l'AO6 d'ici à la fin de l'année, ou en tout cas en début d'année prochaine. On verra si EDF est un des lauréats.

L'appel d'offres numéro 6 concerne deux projets, un projet au large du golfe de Fos, c'est celui qui apparaissait en bleu foncé tout à l'heure, mais également un autre projet en bleu foncé au large de l'Occitanie des côtes de l'Aude et de l'Hérault. Là aussi, on prévoit qu'on aura deux lauréats différents. Ça veut dire qu'en fin d'année on ne pourra pas avoir qu'un seul consortium, serait-il français, on aura deux consortiums : un qui gagnera l'appel d'offres à droite, et celui à gauche.

Sur cette carte on voit effectivement le projet PGL, qui est ici je rappelle il y a deux autres fermes pilotes en cours de développement qui vont être mises en service l'année prochaine : c'est la ferme EOLMED, par Total et Quair, et la ferme EFGl portée par Engie pour faire simple. »

Séverine DUMONT : « Merci, si vous en êtes d'accord, on va passer à la conclusion de cette réunion et laisser la parole à nos garants. »

Philippe QUEVREMONT : « Petit retour en arrière. Tout à l'heure dans la salle, il y a une interjection en disant : "on n'est pas là pour discuter de l'opportunité de l'éolien". C'est parfaitement exact, c'est pour cette raison que nous souhaitons que soit bien perçu dans la salle que ce débat a eu lieu, monsieur Ballan l'a précisé... »

René RAIMONDI intervient.

Philippe QUEVREMONT : « Merci monsieur le Maire. Et l'autre point c'est que l'Etat doit normalement, dans un délai de deux mois, dire quelles conclusions il tire de ce débat en termes de décisions. Normalement la date aurait dû être le 27 septembre, vous connaissez les péripéties de constitution du Gouvernement aussi bien que chacun d'entre nous. Il y a quelques jours de retard mais au lieu d'être ici, dans un univers relativement incertain, cette décision de l'Etat arrivera demain. On fera en sorte bien sûr qu'elle soit reportée sur le site.

L'objectif n'est pas de rediscuter de ça, mais justement de percevoir que des éléments de l'environnement qui ont déjà été discutés et sur lesquels, à quelques jours près, la décision d'ordre général d'orientation est déjà prise.

Maintenant sur la réunion d'aujourd'hui, puisque nous nous connaissons depuis quelques concertations, que les garants ou en tout cas cette équipe, on un petit dada qui est que la parole ne soit pas simplement descendante, ne viennent pas simplement de la tribune. C'est important parce que c'est une réunion aussi d'information et l'information est encore plus importante en début de concertation.

Mais qu'il y ait aussi un temps de parole qui soit donné à la salle, qu'il soit au moins équivalent pour poser des questions dans le domaine de l'information, mais aussi dans le domaine de la participation. On a été un peu plus court sur les questions et les avis sur cette dernière séquence, mais pour le tout début de la concertation jusqu'à ce dernier point, avant qu'on commence à être un peu fatigué, nous avons respecté le timing et nous nous retrouverons pour les rencontres de proximité. Mais ça je pense que notre animatrice va nous le dire, si ma mémoire est bonne ce sera le 13 novembre. Je dois dire que les questions ont été presque équitablement réparties aujourd'hui, entre les questions qui concernent la filière, donc sensibles, les questions qui concernent les impacts environnementaux aussi bien en mer qu'en terre. Vous remarquerez que la question des impacts environnementaux en mer est déjà évoquée dans le dossier, que le maître d'ouvrage a produit.

Dernier point ce sont les impacts socio-économiques, dont les questions de transport, réapparaîtront à ce niveau-là, ça sera la dernière réunion thématique. »

Séverine DUMONT : « Merci, effectivement la prochaine réunion de proximité c'est samedi matin sur le marché de Fos, ce sera donc l'occasion de rencontrer les porteurs de projets et d'échanger avec eux. Merci beaucoup pour votre attention, votre participation, on a prévu un petit rafraîchissement si vous voulez rester encore quelques minutes c'est aussi l'occasion d'échanger avec les porteurs de projets qui sont encore là. Merci à vous, à bientôt. »