



Association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos
Siège social et bureau : Bât. Estagnon 55, Avenue des Sables d'Or 13270 Fos sur Mer
Tél bureau : 04 42 05 46 49 - Portable Daniel MOUTET : 06 86 55 43 37



AVIS D'ADPLGF SUR LE PROJET DEOS

ADPLGF a participé à la réunion d'ouverture de concertation du projet DEOS à la Maison de la Mer le 17 octobre 2024.

Le GPMM a présenté son projet visant à la mise en place et à la fabrication d'éoliennes et de flotteurs à Fos sur Mer.

Ce projet au service des développeurs se positionne sur la filière de l'éolien au niveau du marché Français avec à terme 1 site partenaire à Port La Nouvelle et la mise en place de 2 sites éoliens en mer positionnés sur le marché des énergies nouvelles en méditerranée avec production de 300 éoliennes à construire dans le cadre d'une production industrielle grande échelle.

Nous validons la position du Port qui souhaite construire des infrastructures portuaires permettant tout d'abord de déployer 2 parcs éoliens de 250 MW avec 15 à 18 éoliennes chacun et une mise en service prévue pour 2031 (AO6) pour le 1^{er} et 2035 pour le second (AO9).

Ce projet nous semble aller dans le bon sens. La zone industrialo portuaire de Fos sur Mer a besoin d'un projet de décarbonation afin de décarboner ses industries. Ce projet contribue également au développement des bassins ouest du Port en Méditerranée et il nous semble important que ce partenaire majeur s'implique dans la fabrication et l'assemblage des équipements pour être utilisé comme plateforme logistique pour le stockage des matériaux.

Il nous semble important que le port soit positionné dès l'ouverture de ce projet sur un marché embryonnaire qui va se développer dans la décennie à venir.

Ces aménagements doivent favoriser l'implantation de nouvelles entreprises dédiées à la construction et à l'assemblage permettant ainsi de développer l'emploi sur la Zone Industrialo-Portuaire et venir en complément du trafic container qui engendre un flux routier important.

Ce projet semble favoriser le transport de gros colis par voie maritime, ce qui devrait participer à l'amélioration des flux de transfert en laissant une part importante au trafic maritime.

L'association est donc favorable à ce projet, notamment au niveau de la construction à Fos sur Mer des flotteurs qui pourra contribuer au développement de l'économie locale bien au-delà de la Zone France.

Le positionnement de l'implantation de la plateforme, à la fois en zone Fos 4XL et en zone nautique, doit permettre de simplifier considérablement la mise à l'eau et le remorquage des éoliennes ainsi que l'export hors zone France des flotteurs qui sont censés avoir un marché beaucoup plus large.

Ce projet DEOS apportant sa contribution à la réindustrialisation de la France, à sa souveraineté économique et à son indépendance énergétique, nous paraît profitable pour notre territoire.

ADPLGF attire l'attention des pouvoirs publics sur le trafic routier important qui va être engendré par ce projet notamment lors de la phase de construction de la plateforme portuaire. En fonction de ces éléments, il serait important d'activer un doublement et des aménagements de la RD 269...

LES INSTALLATIONS DU PROJET :

Les aménagements :

Le projet prévoit une plateforme d'assemblage des éoliennes de 35 hectares sur un terrain disponible du GPMM offrant un accès à un quai d'approvisionnement facilitant la réception des composants et le stockage des matériaux. Une grue interviendra pour la manutention et l'assemblage des éoliennes aux flotteurs.

Sur ce principe de plateforme, l'association n'a pas d'observation particulière à formuler, les terrains mis à disposition appartenant au GPMM sont disponibles et facile d'accès.

Une zone de 35 hectares jouxtant la plateforme d'assemblage est également prévue pour la construction des flotteurs. Une souille pour mise en flottaison est prévue en bout de quai. Cette zone permettra de transférer les éoliennes sur des barges et assurera leur mise en flottaison.

Une zone spéciale de 5 hectares est prévue pour stocker les ancres et les lignes nécessaires pour les travaux.

Une dernière zone de stockage à flot doit permettre l'attente de flotteurs ou d'éoliennes préconditionnées pour assurer les opérations de vérifications et d'essais avant la mise en service.

ADPLGF constate que l'ensemble de ces diverses opérations sont regroupées sur un même secteur et évite des manutentions supplémentaires assurant ainsi une efficacité dans l'organisation du travail et plus de facilité pour les salariés en poste sur ces aménagements.

Les travaux à réaliser :

Construction d'un quai de 800 mètres pour l'ensemble des installations :

- Dragage pour la création du quai
- Terrassement des plateformes avec utilisation de matériaux de remblai
- Renforcement des sols des plateformes
- Construction de jetée et d'appontement pour les essais et le stockage à flot
- Raccordement des installations au réseau routier portuaire
- Assurer la viabilité des réseaux au niveau des parcelles

Si globalement les travaux envisagés nous paraissent adaptés au bon déroulement du projet, nous restons très vigilants notamment pour ces périodes de travaux sur le nombre de camions supplémentaires nécessitant les apports de matériaux pour réaliser les remblais et le renforcement des plateformes. Quelle part d'approvisionnement sera envisagée par voie maritime ?

Il est important, dans la phase de construction, de prendre en compte les différents impacts qui pourraient être engendrés par l'activité :

- Emissions de polluants atmosphériques
- Augmentation du niveau sonore et vibratoire sur terre et en mer

Nous comptons sur les services du Port Autonome pour nous présenter les mesures d'évitement de réduction et de compensation qu'il souhaite mettre en place pour réduire ces impacts. Lors des travaux de draguage au niveau de la darse, la qualité des eaux de mer risque d'être compromise par la turbidité créée.

Il serait souhaitable de mesurer et de limiter les effets de ces travaux notamment par rapport au parc conchylicole situé à proximité de la plateforme projetée.

Des impacts importants sont déjà identifiés au niveau de la construction des flotteurs en béton :

- Implantation d'une centrale à béton
- Mise en place d'une bande transporteuse entre le terminal minéralier et le site de DEOS

Ces 2 installations devront être classées pour la protection de l'environnement.

Une attention particulière devra être portée au niveau de la préservation de la ressource en eau. Quelle quantité d'eau industrielle, pour l'exploitation, sera prélevée et quel rejet des eaux de process après traitement sera effectué ou et à quel niveau ? Une dernière attention devra être portée sur le rejet des eaux pluviales de la plateforme d'exploitation.

Au niveau de l'assemblage des éoliennes, la taille des structures (300 mètres en haut des pales pour des éoliennes de 20 MW) et la présence de plusieurs éoliennes en même temps sur l'ensemble de la plateforme, pourrait impacter le paysage.

Nous comptons sur le port pour limiter cet impact visuel, mais nous sommes conscients que nous sommes sur une zone industrialo-portuaire et que les habitations les plus proches sont situées à plus de 2 km et les villes à plus de 5 km du site.

Nous avons bien compris que le Port Autonome souhaite réaliser des simulations au cours des études d'impact pour qualifier au mieux cette incidence.

LES EMPLOIS GENERES :

Le projet prévoit, au niveau des emplois, une fourchette de 300 à 500 emplois pour l'assemblage des flotteurs pour l'option en acier et 1 200 à 1 800 emplois pour l'option des flotteurs en béton. 200 à 300 emplois se rejoutent pour l'assemblage des éoliennes et la grosse maintenance.

Les emplois devraient être créés au fur et à mesure de la montée en puissance des projets de parcs éoliens en mer sur la façade méditerranéenne. Ce projet entend participer à la structuration de la filière et s'adapter au passage à l'échelle industrielle qui pourrait s'établir progressivement entre 2030 et 2035, correspondant pour notre secteur au projet AO6 et AO9.

Les employeurs devraient être les entreprises utilisatrices des infrastructures mises en place sur le port, dans le cadre de ce projet DEOS.

Pour la phase de construction, les besoins en personnel devraient être importants et concerner diverses compétences relatives :

- Construction mécanique (soudure, peinture, assemblage).
- Santé et sécurité
- Logistique et gestion des sites

Le projet prévoit jusqu'à 250 emplois directs mobilisés sur le site pendant la réalisation des travaux entre 2027 et 2028.

Nous attirons l'attention des services de l'état sur la nécessité d'apporter les solutions au niveau des infrastructures routières et de la desserte en voie portuaire, pour ce projet qui mobilise un nombre de travailleurs importants avec un trafic routier soutenu correspondant à l'approvisionnement des matériaux nécessaires pour effectuer les travaux.

LES IMPACTS :

Compte tenu de l'importance du projet, celui-ci est soumis à autorisation environnementale incluant une évaluation et doit se conformer à plusieurs réglementations au titre du code de l'environnement.

Nous avons relevé que des inventaires de la biodiversité présente sur le site ont été commencés en 2023 par rapport à ce projet. Il devrait permettre de suivre les enjeux de conservation de la faune et de la flore, aussi bien à terre qu'en mer.

Des études spécifiques seront menées en phase de participation du public et seront restituées au moment de l'enquête publique si le projet est retenu. Ceci doit permettre d'obtenir un état initial de l'environnement et de qualifier les incidences potentielles du projet sur l'environnement afin de mettre en place la démarche ERC (Eviter, Réduire, Compenser).

L'association, aux vues du projet présenté, est favorable à cette démarche réglementaire et s'associera au moment de l'enquête publique aux différents débats relatifs à cette démarche d'évaluation des impacts.

IMPACTS DU PROJET SUR LES TRAFICS :

Trafic routier :

Les trafics induits par le projet devront être modélisés dans les études de trafic en lien avec l'ensemble des futures implantations industrielles sur le môle central.

L'association attire l'attention des pouvoirs publics sur la nécessité de prendre en compte les incidences transport de tous ces projets, afin d'induire les répercussions liés à l'ensemble du trafic de la Zone.

Un réaménagement de la route portuaire 541 paraît indispensable notamment pour cette desserte du môle central. Les flux prévisionnels entrant de trafic présentés à ce stade du projet, seraient de l'ordre de 1 100 à 1 700 véhicules légers jour.

Pour les approvisionnements, il faudrait rajouter 30 poids lourds par jour.

Nous attirons l'attention des services de l'Etat sur la nécessité de réaliser ces aménagements portuaires en complément des infrastructures routières CD 268, RN 568 et 569, pour assurer une fluidité du trafic sans oublier de prévoir, pour délester le transport poids-lourd, des plateformes multimodales permettant de diversifier le transport par voie maritime, routière et fluviale.

Trafic aérien :

Le projet est situé à proximité de la base aérienne 125 d'Istres. Le port a déjà identifié que certaines séquences de montage et de tests pourraient interférer avec des enjeux militaires en raison de la hauteur des installations susceptibles de générer des perturbations radars.

Nous avons pris note que le port a initié une démarche de conciliation des usages militaires qui fera l'objet d'une étude de faisabilité.

L'association n'a pas de commentaire particulier à émettre à ce sujet, ceci regardant directement les affaires militaires.

Trafic fluvial et maritime :

Il semblerait, d'après les éléments à notre connaissance, que le trafic maritime serait très limité sur ce projet.

Les impacts seraient de deux natures :

- des escales supplémentaires densifiant le trafic
- des mouvements de flotteurs nus ou d'éoliennes assemblées à insérer au sein des autres trafics maritimes

Nous avons relevé que la proximité des sites terrestres et de la zone de stockage à flot, en tenant compte de la dimension des plans d'eau, sont censés limiter les impacts.

Nous comptons sur le fait de privilégier le transport de tous les composants lourds et moins lourds nécessaires à la construction de ces éoliennes par voie nautique. Ceci devrait permettre de limiter en partie le transport poids lourd sur la zone, en associant une desserte maritime amplifiée.

LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX :

Nous avons noté que le port de Marseille/Fos a réalisé un diagnostic des enjeux de biodiversité, dans son schéma directeur du patrimoine naturel. Il s'agit de concilier les nécessités d'aménagement de la zone liée au nouveau projet avec la préservation de la nature au niveau de la ZIP de Fos.

Une première étude précise que les terrains destinés au projet DEOS sont concernés principalement par des habitats à faible enjeu écologique. Toutefois, des espèces protégées ont été recensées notamment au niveau de l'avifaune et des insectes.

Nous faisons confiance à la démarche du Port Autonome pour prendre les mesures nécessaires pour préserver les espèces protégées présentes sur le site.

CONCLUSIONS :

L'association de Défense et de Protection du Littoral du Golfe de Fos émet, en l'état actuel du dossier et de la concertation, un avis favorable à ce projet d'implantation d'une plateforme de construction et d'assemblage d'éoliennes flottantes sur la zone Industrialo-Portuaire de Fos sur Mer.

DEOS, étroitement lié aux différents projets de création de parcs éoliens flottants en mer AO6 et AO9, permet de conforter les ambitions du GPMM en matière de développement de la filière éolienne. Ceci permet aussi au Port d'accroître son trafic en profitant des enjeux de transition énergétique pour créer de l'emploi et positionner le GPMM et la zone industrialo portuaire de Fos sur Mer comme un acteur incontournable de l'éolien flottant en méditerranée.

Daniel MOUTET
Président ADPLGF



