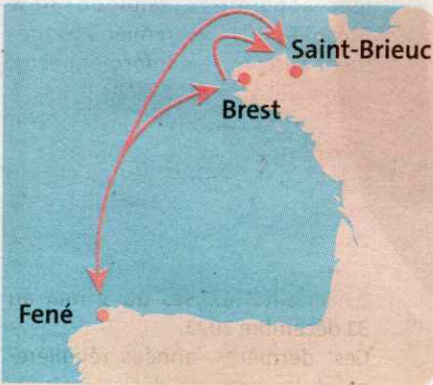


## Le trajet de l'acier des futures éoliennes de Saint-Brieuc

1. L'acier qualité marine est acheminé (en tube) par bateau de la Corée du Sud vers l'Espagne (Fené en Galice) pour moitié et Brest pour l'autre moitié.



2. La moitié de l'acier qui arrive à Brest sert à construire les supports d'éoliennes. Ces éléments préparés



repartent en Espagne (Galice). Puis l'acier remontera à Brest pour une partie et une autre à Saint-Brieuc au moment de l'implantation finale.



Photo : L. Le Saux

# Éoliennes de Saint-Brieuc : le long voyage de l'acier

L'acier qui sert à la fabrication des supports d'éoliennes posées en mer, au large de Saint-Brieuc, multiplie les manipulations à terre et les transports par bateau. On refait son étonnant voyage.

Stéphane Jézéquel

● Avant de produire proprement de l'électricité, longue est la route de la sobriété énergétique. Le sujet des batteries de véhicules électriques est connu, à l'instar de cer-

tains produits « bio » acheminés du bout du monde. L'acier utilisé par l'entreprise espagnole Navantia et ses entreprises associées va parcourir des milliers de kilomètres avant de rejoindre la baie de Saint-Brieuc. Pourtant, la localisation d'une partie du chantier de construction à Brest donnait l'impression de jouer la carte locale et de la proximité géographique par rapport à la zone d'implantation de ces éoliennes.

### Acier coréen préparé à Brest assemblé en Espagne

Vingt-huit supports d'éolienne, sur les 62 programmés, ont été préparés en Espagne. Le site de Brest a été missionné pour en réaliser 34, chaque élément de ces 34 « jackets » repartant en Espagne pour y être assemblés (soudés), sablés et peints. Un voyage de plus pour cet acier qui reviendra en Bretagne, via

Brest ou directement sur le site d'implantation devant Saint-Brieuc au moment de l'installation finale.

« Navantia avance des arguments de levage, de réception de pièces lourdes et des moyens optimisés de sablage et peinture sur son site de Fene, en Galice », résume Tanguy Cariou, le responsable brestois du groupe espagnol.

Puisque la matière première provient de fonderies réputées de Corée du Sud, il a fallu parcourir plus de 15 000 km par bateau pour acheminer les tubes de plusieurs diamètres jusqu'en Espagne, sur le port de Fene (Galice) ou vers le nouveau polder de Brest. « L'achat d'acier répond à des logiques de marché mondial », contextualise Stéphane Alain Riou, directeur développement et territoire pour Ailes Marines. « Dès la mise en service de ce parc de 62 machines, le bilan carbone ne tardera pas à

s'inverser avec 9 % de la production bretonne », assure-t-il.

### D'encore plus grosses machines à produire

Importante consommation énergétique pour obtenir et façonner cet acier venu d'Asie (découpes et complexes points de soudure), multiplication des manipulations à terre et des trajets par bateau... L'empreinte carbone sera à rattraper durant les premières années d'exploitation. Au-delà du projet briochin, le gigantisme des éoliennes en mer (posées et flottantes) de demain ne devrait, a priori, pas faire diminuer la facture et l'empreinte énergétique de ce temps de fabrication. Et ce qui est perdu sur le plan des émissions carbone reste définitivement perdu pour l'environnement, quel que soit le bénéfice visé au fil de 25 années de production.