



Le réseau
de transport
d'électricité

Interconnexion électrique France-Espagne

par le golfe de Gascogne



COMPLÉMENT AU DOSSIER DE CONCERTATION DE SEPTEMBRE 2017 :
RECHERCHE D'UNE SOLUTION DE CONTOURNEMENT DU GOUF DE CAPBRETON

CONTINUUM DE LA CONCERTATION
Dossier élaboré en Juillet 2020



Cofinancé par l'Union européenne
Le mécanisme pour l'interconnexion en Europe

L'auteur de cette publication en est le seul responsable. L'Union européenne ne saurait être tenue pour responsable de l'utilisation qui pourrait être faite des informations qui y figurent.

Projet d'interconnexion électrique France-Espagne par le golfe de Gascogne

Participez à la concertation

Pourquoi participer à la concertation ?

- Pour avoir des informations claires et détaillées et mieux comprendre le projet
- Pour exprimer ses questions, ses points de vue et remarques



Site internet du projet

www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne

Participez aux réunions publiques et permanences

- Des **réunions publiques et permanences** auront lieu en octobre 2020 pour présenter le projet, ses enjeux et spécificités territoriales.
- Des **réunions publiques et permanences** auront lieu en janvier 2021 pour restituer les conclusions et éléments nouveaux apportés par la concertation et présenter le fuseau de moindre impact qui sera proposé.

Le site internet mettra à disposition l'ensemble des informations sur le projet ainsi que les différents rendez-vous avec le public.

Donnez votre avis

- Une **plateforme de concertation** sur ce même site internet permettra d'adresser des questions, observations, remarques, à l'attention du maître d'ouvrage RTE.
- Des **temps de question/réponse** seront dédiés au dialogue avec le territoire lors des réunions publiques et permanences.

RTE s'engage à vous répondre.

Rejoignez les ateliers territoriaux pour approfondir certaines thématiques

Ces groupes rassemblant citoyens, associations et acteurs socio-économiques, réfléchiront sur des thématiques précises et choisies pour lister les enjeux, sensibilités et impacts potentiels que pourrait porter le projet sur le territoire.

Ils permettront à RTE de proposer un tracé de moindre impact dans lequel viendront s'insérer les ouvrages à créer.

Pour participer, vous pouvez vous rapprocher de RTE.

Contactez le garant par voie postale ou courriel

Pour rappel, le rôle du garant est de veiller à la qualité et à la sincérité des informations délivrées mais également de favoriser la participation de tous les publics dans la concertation. Son rôle n'est pas lié au contenu du projet mais à l'écoute du public par sa participation à l'ensemble des réunions publiques et des ateliers.

Le garant est disponible pour répondre à des questions ou remarques qui lui seraient adressées directement quant au dispositif et processus de participation du public.

walter.acchiardi@garant-cndp.fr

*Commission nationale de débat public / CNDP
à l'attention de Monsieur Walter Acchiardi, garant
244, boulevard Saint Germain - 75007 Paris*

Bonne concertation !

Préambule

Le projet d'interconnexion électrique France-Espagne reliant le poste de Cubnezais (Bordeaux) à Gatika (Bilbao) a fait l'objet d'une concertation avec le public d'octobre 2017 à janvier 2018. A l'issue de cette concertation, un Fuseau de Moindre Impact (FMI) pour les deux liaisons et un emplacement de moindre impact pour la station de conversion alternatif – continu à Cubnezais ont été validés par le ministère de la Transition écologique et solidaire en mai 2018.

Lors des ultimes études techniques réalisées en mer en mai 2019, une instabilité imprévisible du sol au niveau des flancs du canyon sous-marin de Capbreton a été détectée. RTE et son partenaire REE ont décidé après des études approfondies, de ne plus retenir la solution de forage dirigé sous le canyon pour franchir ce dernier, jugée techniquement trop risquée et non pérenne sur la durée de vie de l'ouvrage.

Ce faisant, le tracé des deux liaisons sous-marines ne peut plus s'inscrire, pour environ 5% de son linéaire total à l'intérieur du fuseau de moindre impact validé en mai 2018. RTE a décidé de soumettre à la concertation la solution alternative pour le contournement du canyon de Capbreton. RTE associera comme il l'a fait depuis le début du projet l'ensemble des parties prenantes (élus, associations et public) à ce choix, sur la zone concernée autour du canyon de Capbreton.

A l'issue de cette phase complémentaire de concertation, une modification ponctuelle du Fuseau de Moindre Impact sera soumise à la validation du Ministère de la Transition écologique et solidaire.

Sommaire

1. Une première phase de concertation constructive	Page 11
1.1. Les acteurs de la concertation	11
1.2. La participation du public	12
1.3. Les apports de la concertation préalable	12
1.4. La validation du Fuseau De Moindre Impact par le Ministère de la Transition Écologique et Solidaire	13
1.5. Le continuum de la concertation	14
2. Les études en mer mettent à jour un phénomène géologique non connu	19
2.1. Le gouf de Cabreton : un canyon sous-marin exceptionnel	19
2.2. Le phénomène de glissement de terrain observé	19
2.2.1. Découverte d'un glissement de terrain sur les bords du Canyon	19
2.2.2. Analyse des risques	20
2.3. La solution de forage sous le canyon abandonnée	21
3. La nécessité de rechercher une solution de contournement	25
3.1. Des solutions de contournement examinées puis écartées	25
3.2. L'alternative proposée à la concertation	28
3.2.1. La solution technique	28
3.2.2. Les caractéristiques des ouvrages à créer	29
3.2.3. Nouveau planning global du projet	35
4. La zone d'étude pour le contournement terrestre du canyon	39
4.1. Présentation de la zone d'étude	39
4.1.1. Présentation générale	39
4.1.2. L'espace maritime	40
4.1.3. L'espace littoral	42
4.2. Les interactions entre le projet et le territoire	48
4.2.1. Les interactions avec le milieu physique	48
4.2.2. Les interactions avec le milieu naturel (faune et flore)	49
4.2.3. Les interactions avec l'habitat, l'agriculture, la sylviculture et la pêche	50
4.2.4. Les interactions avec le paysage, le patrimoine et le tourisme	51
4.2.5. Synthèse des interactions entre le projet de contournement et le territoire	51
4.3. Communes et intercommunalité potentiellement concernées par le contournement du canyon	54

5. Une nouvelle phase de concertation

59

5.1. L'objectif de la concertation : la recherche d'une solution de contournement terrestre

59

5.1.1. Des premiers échanges avec le territoire

59

5.1.2. La méthodologie de recherche d'une solution de contournement du canyon

60

5.1.3. L'identification des premiers principes d'élaboration

61

5.2. Les modalités de la concertation locale pour le contournement du canyon de Capbreton

62

5.2.1. Le porter à connaissance

62

5.2.2. Des réunions publiques d'information

63

5.2.3. Des permanences

63

5.2.4. Des ateliers thématiques au sein de la zone d'étude

63

5.2.5. La réouverture d'une plateforme dématérialisée de concertation

64

5.2.6. Un bilan de la concertation par le garant

64

5.2.7. Le planning de la concertation

64

5.2.8. Poursuite du continuum sur le reste du tracé validé

65

Aide à la lecture

69

Abréviations et glossaire institutionnel et réglementaire

69

Glossaire technique

71

Table des figures

73

1

**Une première phase de
concertation constructive**

1. Présentation des acteurs de la concertation

1.1. Les acteurs de la concertation

◇ La Commission nationale du débat public

Créée en 1995 par la « loi Barnier » qui instaure le débat public, la Commission nationale du débat public (CNDP) est devenue en 2002 une autorité administrative indépendante.

Sa mission, renforcée par l'ordonnance du 3 août 2016 portant réforme des procédures destinées à assurer l'information et la participation du public, est d'informer les citoyens et de faire en sorte que leurs points de vue soient pris en compte dans le processus de décision des grands projets d'aménagement et d'équipement d'intérêt national.

Dans le cadre du projet, la CNDP a validé dès l'amont le dossier et les modalités de concertation préalable proposés par le maître d'ouvrage et a contrôlé le dispositif de continuum de concertation mis en place par le maître d'ouvrage jusqu'à l'enquête publique au travers de l'intervention du garant de la concertation.

◇ Le garant de la concertation

Le garant est une personne neutre et indépendante dont la mission est de veiller au bon déroulement de la concertation et au respect de la participation des différents acteurs de la concertation et du public. Indépendant du maître d'ouvrage et de toute autre partie prenante de l'élaboration du projet, il doit respecter une stricte neutralité vis-à-vis du projet et, en aucun cas, émettre d'avis sur le contenu du projet. Il est à l'écoute de chaque participant à la concertation et peut se rendre sur le terrain en cas de besoin.

Pour cette nouvelle phase s'inscrivant dans le continuum de la concertation en cours, le garant de la concertation reste inchangé. Walter Acchiardi déjà nommé garant par la CNDP pour la première phase de concertation, sera disponible pour répondre aux questions ou remarques qui lui seront adressées directement quant au dispositif et processus de participation du public.

◇ Engagements de RTE dans la concertation

Adhérent à la Charte de la participation du public du Ministère de la Transition écologique et solidaire, RTE s'engage à garantir aux participants une égalité d'accès à l'information, à la parole et à l'écoute. Cette Charte énonce les valeurs et principes qui définissent le socle d'un processus participatif vertueux. Elle s'adresse à tous les participants, à la fois le porteur du projet et le public. L'adhésion à la Charte de la participation du public¹ vaut mise en œuvre des valeurs et principes qu'elle contient. Par ailleurs, un facilitateur et médiateur des échanges, ETHICS Group, accompagne RTE depuis le début du projet dans la définition et le déploiement de toutes les phases de concertation.

¹ https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Charte_participation_public.pdf

1.2 La participation du public

« [...] La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet [...] des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. Cette concertation permet, le cas échéant, de débattre de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre. Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable [...] ». Extrait de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement.

La concertation publique préalable a été organisée en trois phases :

- Une phase d'information et de sensibilisation du public en octobre 2017 avec la tenue de 3 réunions publiques (acculturation du public) et de 9 permanences (information du public) sur le territoire;
- Une phase de participation du public en novembre et décembre 2017 avec la tenue de 12 ateliers territoriaux à thèmes déclinés dans 6 unités géographiques avec pour objectif la coproduction du diagnostic territorial et la définition d'un ou plusieurs fuseaux de moindre impact. La méthodologie des ateliers participatifs consistait à mettre en œuvre la démarche « Eviter-Réduire-Compenser » pour définir le fuseau de moindre impact;
- Une phase de restitution en janvier 2018 avec la tenue de 3 réunions publiques et 5 permanences.

1.3 Les accords de la concertation préalable

Les apports de la concertation ont été nombreux. Ils ont porté sur plusieurs dimensions du projet.

◇ Des compléments aux enjeux environnementaux pré-identifiés

La méthodologie proposée consistait lors des premiers ateliers à présenter l'inventaire des enjeux environnementaux réalisés par les cabinets d'études mandatés par RTE pour la partie terrestre et pour la partie maritime.

Comme attendu, de nombreux compléments concernant l'identification des zones à enjeux ont été apportés par les participants aux ateliers. Ces apports ont permis de compléter les enjeux du territoire par des connaissances et usages locaux.

◇ La définition de grands principes d'élaboration des fuseaux

L'objectif des ateliers territoriaux était de travailler collectivement autour des grands principes qui guident le projet et à respecter pour être le moins impactant vis-à-vis de l'environnement et de la qualité de vie des habitants

◇ Le recueil des points d'attention par territoire

Les réunions publiques, permanences et ateliers ont été l'occasion de recueillir un certain nombre de points d'attention sur les territoires. Ces points de vigilance ont par la suite fait l'objet d'études complémentaires, par exemple, l'intégration architecturale et visuelle de la station de conversion à Cubnezais.

◆ La rédaction d'un bilan de la concertation par le garant

En février 2018, un bilan de la concertation a été rédigé par le garant et rendu public par la CNDP. En réponse et sur la base des enseignements et recommandations de ce bilan, RTE a pris deux engagements dans sa décision de poursuivre le projet :

- informer et sensibiliser tous les publics,
- impliquer et associer les acteurs du territoire.

Ces deux documents sont téléchargeables sur le site du projet :

<https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascoigne>

1.4. La validation du fuseau de moindre impact par le Ministère de la Transition écologique et solidaire

Le 30 mai 2018, le Ministère de la Transition écologique et solidaire a validé le fuseau de moindre impact que M. le Préfet de Gironde lui avait proposé à l'issue de la concertation préalable. Cette validation a ouvert la voie à la réalisation d'études de détail (études écologiques, étude d'impact, sondages géotechniques et relevés de terrain) afin de définir le tracé précis des ouvrages à l'intérieur de ce fuseau.

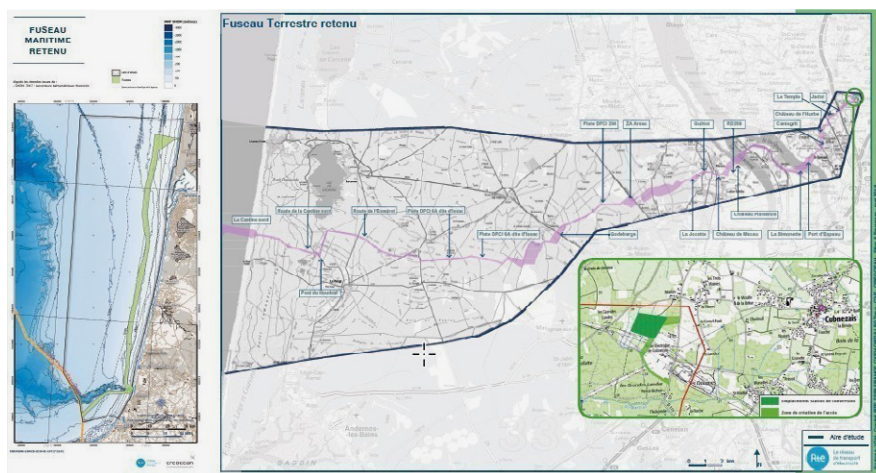


Figure 1 : Le Fuseau de Moindre Impact (FMI) validé par le Ministre en 2018

1.5 Le continuum de la concertation

Le continuum de la concertation se poursuit jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique. La communication est maintenue par l'envoi de 2 éditions du Journal du projet dans les mairies concernées par le FMI, l'envoi d'informations à la base des contacts issus de la concertation préalable, 2 cycles de réunions publiques, des réunions techniques avec des experts, un voyage d'étude à la station de conversion de Baixas-Santa Llogaia, un projet d'accompagnement des scolaires par Cap Sciences, etc.

Dans ce cadre, ont été organisés :

- Des réunions techniques : des échanges ont eu lieu avec de nombreux interlocuteurs locaux. L'ensemble des gestionnaires de réseau a été contacté afin de prendre compte leurs contraintes vis-à-vis de leurs installations existantes, mais également de leurs éventuels projets de développement. Un travail plus approfondi a été réalisé en particulier avec les gestionnaires de voiries (Conseil départemental de Gironde, Bordeaux Métropole) et la DFCI Gironde. Pour les aspects environnementaux, le cabinet en charge des inventaires écologiques a échangé lors de rencontres sur le terrain avec pas moins de 26 structures opérant dans le domaine environnemental (associations, syndicats, collectivités...);
- Des groupes de travail avec les citoyens : deux ateliers thématiques « Station de conversion » à Cubnezais autour des sujets de l'acoustique, de l'intégration paysagère et de l'accès à la station et un atelier thématique à Prignac-et-Marcamps sur les impacts de la phase chantier de la liaison souterraine ;
- 2 cycles de 4 réunions publiques en des lieux maillant au mieux le territoire ;
- Un voyage d'étude a été proposé aux habitants de Cubnezais : l'objectif était qu'ils puissent se rendre compte de ce qu'est réellement une station de conversion en exploitation, et juger par eux même des aspects paysagers et acoustiques. Ainsi, les participants ont pu visiter le site de la station de Baixas (intérieur et extérieur) et se rendre côté espagnol pour voir la station de conversion de Santa Llogaia et apprécier les différents traitements architecturaux réalisés ;
- Un projet d'accompagnement des scolaires par Cap Sciences : dans une logique d'information de tous les publics, RTE a sollicité Cap Sciences pour élaborer une action au travers d'un programme pédagogique centré sur la compréhension du monde de l'électricité, de l'utilité des interconnexions électriques et de la concertation associée à un tel projet : un kit pédagogique a été distribué aux classes des 12 écoles concernées par le tracé de la liaison.

2

**Les études en mer mettent
à jour un phénomène
géologique non connu**

2. Les études en mer mettent à jour un phénomène géologique non connu

2.1. Le gouf de Capbreton : un canyon sous-marin exceptionnel

Le canyon (ou Gouf) de Capbreton est un phénomène géologique sous-marin exceptionnel. Ce canyon prend naissance à 300 mètres du rivage, face au port de Capbreton et s'étend sur 270 km parallèlement à la côte espagnole. Il finit à 3500 mètres de fond dans la plaine abyssale au large de Santander. Cet obstacle naturel représente un défi technique à franchir pour la pose de quatre câbles électriques que RTE et REE étudient depuis 2012.

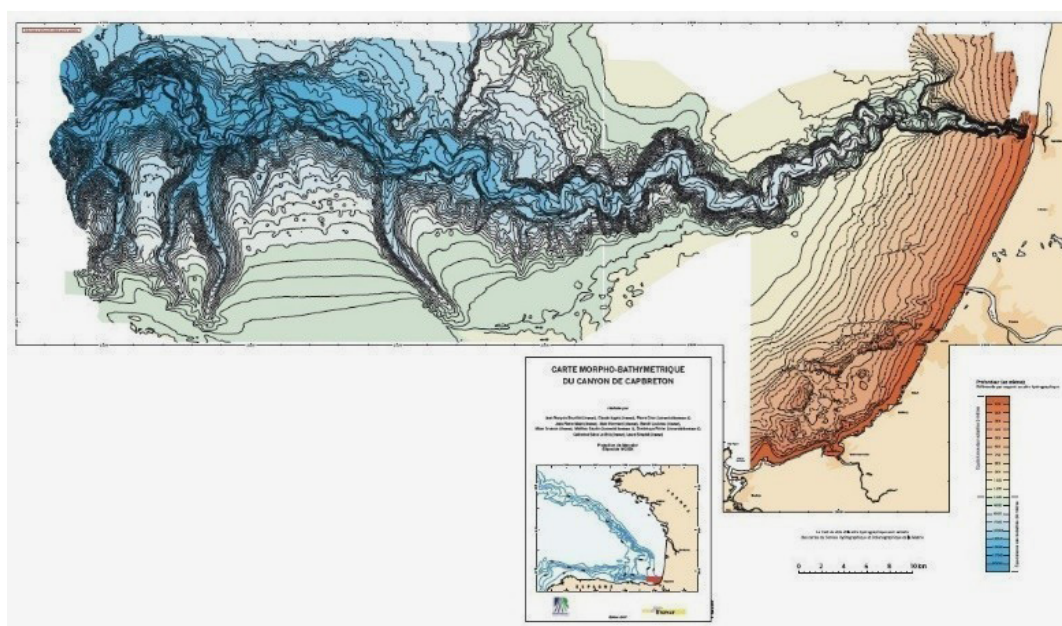


Figure 2 : Carte morpho-bathymétrique du canyon de Capbreton

2.2 Le phénomène de glissement de terrain observé

2.2.1. Découverte d'un glissement de terrain sur les bords du canyon

Le franchissement du Gouf représente un défi technologique. Afin de dimensionner les moyens à mettre en œuvre pour réaliser le franchissement du canyon de Capbreton par forage dirigé, RTE et REE ont mené deux campagnes d'études spécifiques en mer. La première a été conduite en septembre 2018, la seconde en avril et mai 2019. Ces deux campagnes devaient permettre de déterminer précisément la structure géologique de la zone de forage.

En septembre 2018, RTE et REE ont identifié les différentes couches géologiques sous les fonds marins du corridor retenu pour la stabilité du sol au niveau des points d'entrée et de sortie du fo-

rage prévu. Le choix de ce corridor était basé sur les observations et études menées depuis près de 20 ans par le laboratoire Environnements et Paléoenvironnements Océaniques et Continentaux de l'Université de Bordeaux. Lors de la seconde campagne en mer réalisée en avril et mai 2019, un glissement de terrain de grande ampleur (des centaines de milliers de m³ disparus au point d'entrée sud du forage) a été observé sur le corridor retenu. Les relevés bathymétriques effectués lors de ces deux campagnes illustrent ce phénomène sur la coupe transversale ci-dessous (en bleu, le fond marin observé en septembre 2018, en rouge le fond marin observé en mai 2019).

En juillet 2019, RTE annonce dans le Journal du projet #6 que le projet est suspendu le temps de la conduite d'analyses complémentaires sur les différents tracés possibles afin de déterminer la solution technique la plus pertinente pour le franchissement du canyon.

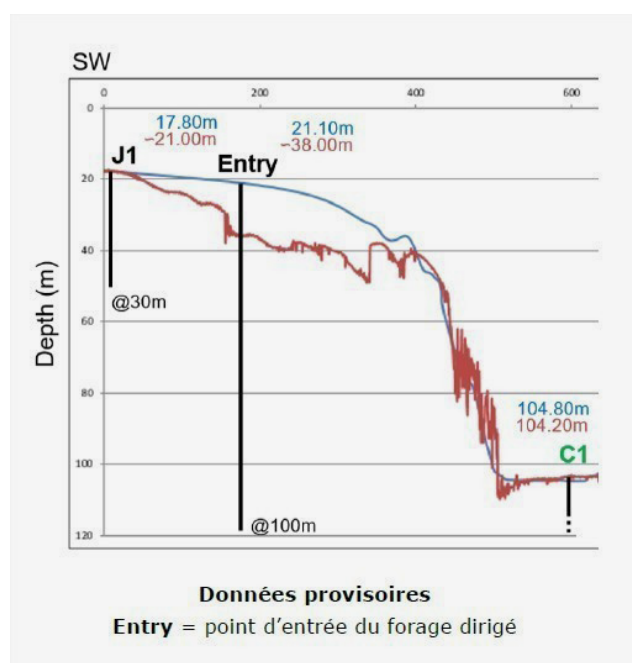


Figure 3 : Le glissement de terrain observé au point d'entrée sud du forage

2.2.2. Analyses des risques

RTE a de nouveau sollicité ses partenaires experts Cathie Associates et EPOC pour le partage d'éléments « qualitatifs » sur le risque que ce type de phénomène se reproduise et pour connaître, autant que possible, la distance de sécurité qui doit être prise entre les câbles et le canyon.

Les conclusions ont été les suivantes : le phénomène n'est pas un épiphénomène et peut se reproduire sur les flancs du Canyon et il semble difficile de s'avancer sur une distance de sécurité entre le câble et le canyon sur la durée de vie de la liaison (au moins 40 ans).

2.3. La solution de forage sous le canyon abandonné

En octobre 2019 et au regard des conclusions émises par les experts, RTE annonce que le forage sous le Canyon est abandonné. « *Les résultats des études conduites depuis juin n'ont pas permis d'identifier de tracé sous le canyon dont la stabilité soit garantie pour la durée de vie de la ligne électrique. RTE est donc contraint d'abandonner cette solution et de rechercher un nouveau tracé qui contourne le Gouf de Capbreton. En dehors de cette courte portion, le reste du tracé de la ligne est inchangé.* » Extrait de la Note d'information envoyée aux contacts de la base de données RTE issue de la concertation préalable et mis en ligne sur le site internet du projet.

3

**La nécessité de rechercher une
solution de contournement**

3. La nécessité de rechercher une solution de contournement

3.1. Des solutions de contournement examinées puis écartées

Depuis septembre 2019 plusieurs scénarii alternatifs ont été étudiés ou réexaminés à l'aune des enseignements tirés du glissement de terrain observé en mai 2019, pour contourner le canyon au sein du FMI validé :

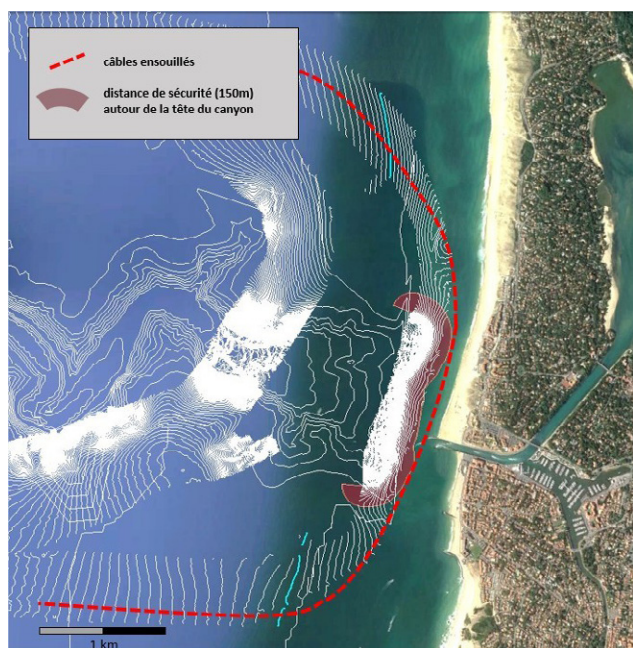


Figure 4 : Ensuillage des câbles entre la tête du canyon et la plage

L'ensuillage de la liaison double entre la tête de canyon et la plage : cette solution est jugée très risquée et déconseillée par des entreprises de travaux en mer. Cette solution imposerait de travailler dans la zone des déferlantes avec de très faibles profondeurs d'eau faisant peser des incertitudes fortes sur la capacité des moyens maritimes à réaliser des travaux dans ces conditions. De plus, ce secteur est soumis à de forts changements rapides du niveau des fonds (accrétion ou creusement sur plusieurs mètres d'épaisseur).

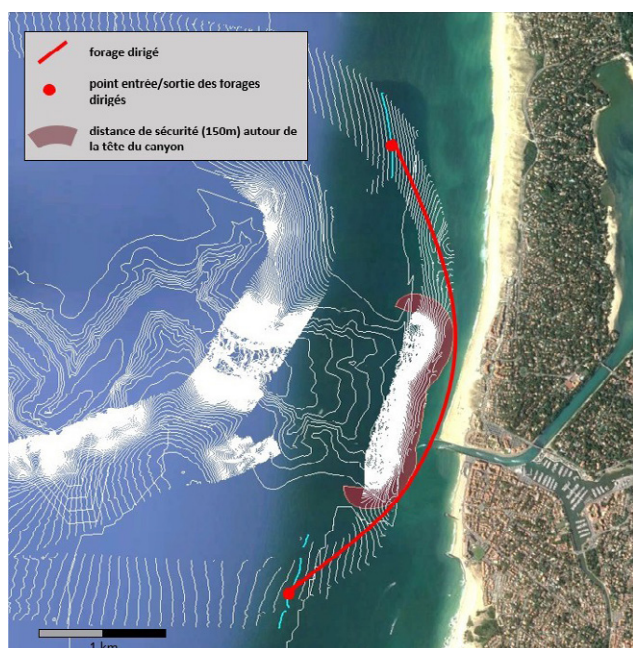


Figure 5 : Forage dirigé mer/mer entre la tête du canyon et la plage

Un forage dirigé mer/mer entre la tête du canyon et la plage:

Les points d'entrée et de sortie du forage doivent se situer en mer à un niveau bathymétrique d'au moins 12m. A partir de cette profondeur, les moyens nautiques pourront assurer les opérations d'installation avec un risque maîtrisable dû aux contraintes liées aux vagues. En outre, les fonds marins sont moins mobiles et permettent de garantir un ensouillage pérenne des câbles. Il faudrait donc réaliser un forage d'une très grande longueur (+ de 4000m) avec une double courbure verticale et horizontale pour éviter la zone instable de la tête du canyon. Cette solution ne présente aucune garantie technique d'être réalisable.

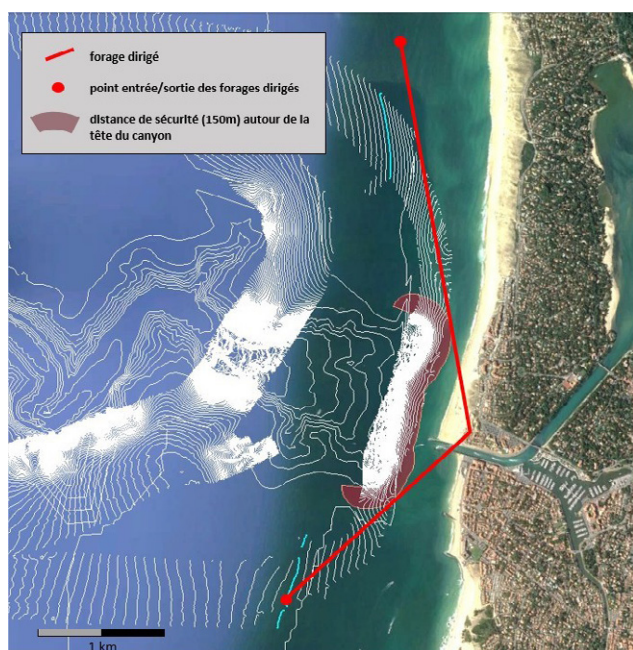


Figure 6 : La solution dite en « V »

Une alternative dite en « V » s'appuyant sur le haut de la plage avec 2 forages dirigés. L'absence de garantie sur la distance de sécurité par rapport à la tête du canyon impliquerait d'atteindre des longueurs de forages telles qu'elles exposeraient le projet à un profil de risques trop important pour la réalisation des travaux.

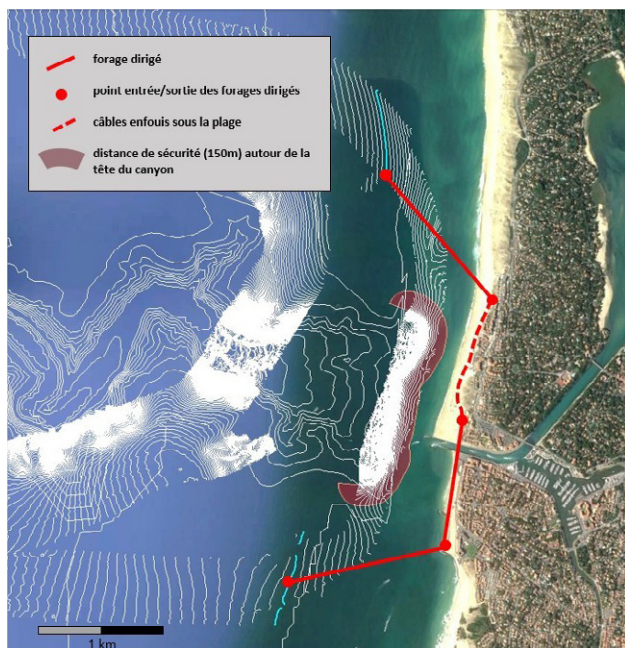


Figure 7 : La solution dite en « U »

Une solution dite en « U » consistant à effectuer un atterrissage par forage dirigé sur la plage au nord du Boucarot, une liaison souterraine en haut de plage jusqu'à la plage Notre Dame, un forage sous la plage permettant de franchir le Boucarot jusqu'à la plage au sud, et un nouveau forage pour rejoindre une bathymétrie d'au moins 12 mètres en mer. Les experts consultés ont clairement exprimé l'absence de possibilités d'implantation d'une zone de forage au sud du Boucarot à une distance raisonnable de la plage Notre Dame qui pourrait être l'entrée nord.

A la vue des conclusions des rapports et avis d'experts (risque technique lors des travaux, risque géologique imprévisible, ...), RTE et REE ont décidé de ne pas retenir ces différentes solutions. Ce choix objectif a été pris en responsabilité pour protéger le projet au regard des investissements financiers engagés et de son importance stratégique dans les futurs échanges électriques France-Espagne (près de 50% des capacités transfrontalières à la mise en service).

Cette décision implique donc de rechercher des solutions de contournement terrestre sur la partie faisant face au canyon.

3.2 L'alternative proposée à la concertation

3.2.1. La solution technique

Le contournement terrestre du canyon de Capbreton ne remet pas en cause le principe de la solution technique retenue pour le projet, à savoir deux liaisons à courant continu de 1000MW chacune entre les postes de Cubnezais et Gatika.

Schématiquement, le projet global d'interconnexion électrique entre la France et l'Espagne comprendra successivement de Cubnezais à Gatika :

- une station de conversion courant continu / courant alternatif à proximité du poste de Cubnezais 400 kV et son dispositif de raccordement souterrain au poste 400 kV de Cubnezais ;
- 80 km environ de câbles terrestres souterrains à courant continu, entre la station de conversion de Cubnezais et le point d'atterrissage sur la côte atlantique médocaine au niveau du Porge ;
- 140 km environ de câbles sous-marins à courant continu entre le point d'atterrissage du Porge et l'atterrissage au nord du canyon de Capbreton ;
- une quinzaine km de câbles terrestres souterrains à courant continu pour contournement du canyon (selon le tracé à définir après concertation) ;
- 140 km environ de câbles sous-marins à courant continu entre le point d'atterrissage au sud du canyon de Capbreton et l'atterrissage sur la côte basque espagnole ;
- 13 km environ de liaison souterraine à courant continu, entre le point d'atterrissage espagnol et la station de conversion à Gatika ;
- une station de conversion courant continu / courant alternatif à proximité du poste de Gatika 400 kV et son dispositif de raccordement au poste 400 kV de Gatika.

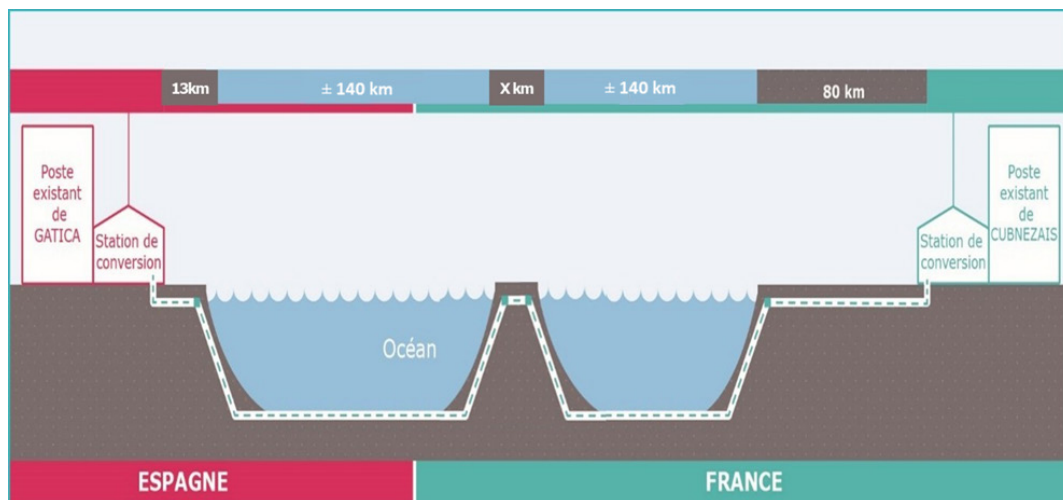


Figure 8 : Représentation schématique des éléments techniques constituant le projet

Le contournement terrestre de Capbreton doit permettre de relier le fuseau maritime au sud du canyon et au nord du canyon. Il comprendra donc 2 tronçons de liaisons sous-marines, 2 points d'atterrissage et un tronçon de liaisons souterraines.

3.2.2. Les caractéristiques des ouvrages à créer

Pour le contournement du canyon de Capbreton, les caractéristiques techniques de la liaison double seront identiques à celles que l'on retrouve sur le reste du projet.

Cette liaison est composée de deux paires de câbles. Chaque câble est constitué d'un conducteur en cuivre ou aluminium, enveloppé dans plusieurs couches isolantes et protectrices. Leur diamètre pourra varier de 10 à 15 cm.

Le câble sous-marin est similaire au câble souterrain, mais dispose en plus d'une armure externe afin d'assurer sa pérennité en milieu marin.



Figure 9 : Coupes des câbles souterrains et sous-marins

Le tronçon terrestre :

La coupe-type « standard » (cf figure 9) de la liaison terrestre est constituée de deux blocs de 2 fourreaux, d'1m de large chacun, enfouis à 1,5 m environ, espacés de 1 mètre a minima, qui permet ultérieurement le déroulage des câbles. Les tranchées sont invisibles après les travaux.

En terrain privé, une bande de servitude de 2 mètres de large de part et d'autre des ouvrages est instaurée, interdisant la plantation de végétaux à racines profondes.

Des règles particulières s'appliquent aux constructions devant être édifiées à proximité de l'ouvrage. RTE n'étant ni propriétaire, ni acquéreur des terrains traversés par les lignes de transport d'énergie électrique, les autorisations de passage de la liaison souterraine font l'objet d'une convention par accord à l'amiable, ou à défaut d'une mise en servitude avec indemnisation dans les deux cas pour la durée de présence de l'ouvrage et à hauteur du préjudice subi.

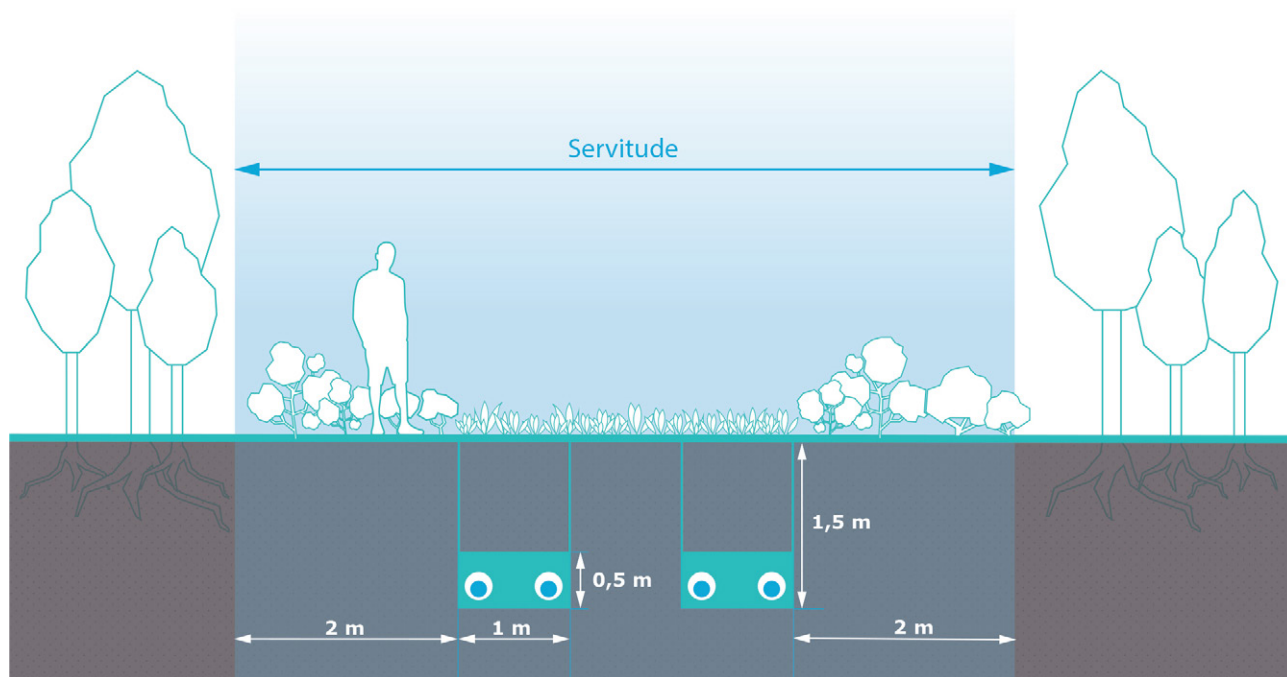


Figure 10 : Coupe type « standard »

Selon l'environnement proche des liaisons (sous route ou chemin, présence d'autres réseaux enterrés ...) plusieurs modes de poses peuvent être envisagés.

◇ Pose en fourreaux PVC

Les câbles conducteurs sont déroulés dans des fourreaux PVC enrobés de béton. Afin d'assurer la protection des tiers et de l'ouvrage, la hauteur de charge au-dessus des câbles est de 1 m. Un grillage avertisseur de couleur rouge est positionné 0,2 m au-dessus de l'ouvrage.

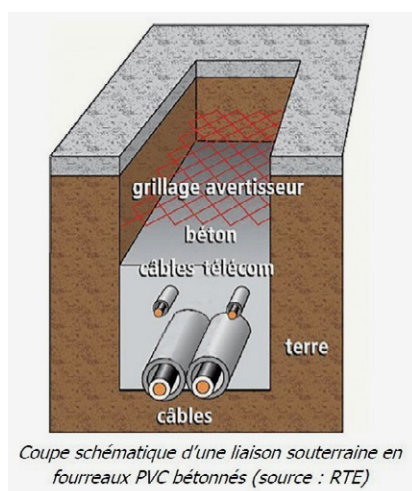


Figure 11 : Coupe schématique d'une liaison souterraine en fourreaux PVC et exemple de travaux

◇ Pose en fourreaux PEHD

Ce mode de pose est particulièrement adapté aux zones faiblement encombrées en réseaux souterrains (zone rurale principalement ou semi-urbaine lorsque les réseaux sont peu denses). Les câbles conducteurs sont déroulés dans les fourreaux PEHD posés en pleine terre.

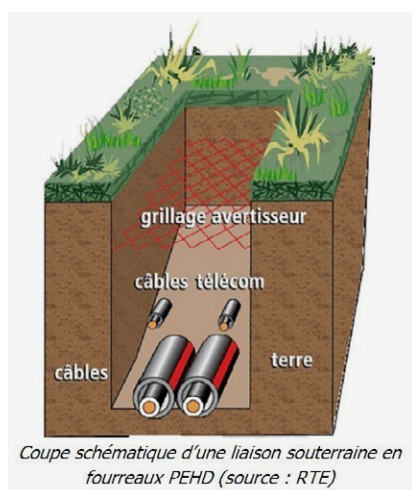


Figure 12 : Coupe schématique d'une liaison souterraine en fourreaux PEHD et exemple de travaux

Afin d'assurer la protection des tiers et de l'ouvrage, la hauteur de charge au-dessus des câbles est de 1 m. Un grillage avertisseur de couleur rouge est positionné à 0,2 mètre au-dessus de la liaison.

Quelle que soit la modalité de pose retenue (fourreaux PVC ou PEHD), les tranchées sont invisibles après les travaux.



Figure 13: Exemple de remise en état après travaux

◇ Les chambres de jonction

Compte tenu de la masse des tourets de câbles transportables par voie routière, les câbles sont déroulés par tronçons de 1 à 2 km et reliés entre eux dans des chambres de jonction, maçonnées, enterrées, non visitables, de dimensions 10 m par 2,5 m environ. Ces chambres sont elles aussi invisibles après les travaux.

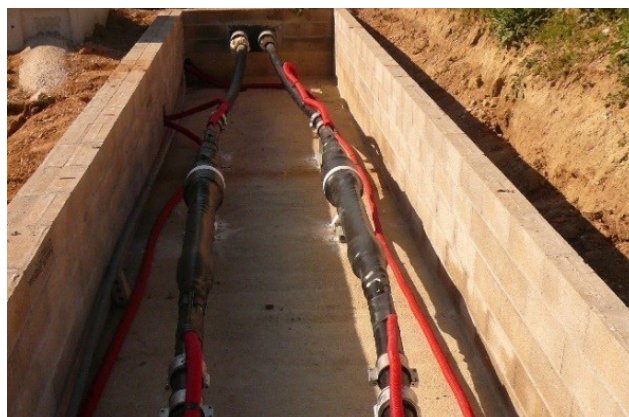


Figure 14: Touret de câbles et chambre de jonction

Les tronçons en mer :

Dans un premier temps, les câbles sous-marins sont déposés sur les fonds marins puis, ils sont ensuite protégés afin d'assurer l'intégrité de l'ouvrage. Le type de protection, qui dépend de la nature des sols et des activités humaines sur la zone, est déterminé en concertation avec les usagers de la mer. Afin d'éviter les restrictions d'usages, les câbles sont autant que possible ensouillés à une profondeur compatible avec les usages maritimes. L'ensouillage consiste à creuser un sillon dans les fonds marins pour y déposer le câble. La profondeur d'ensouillage est déterminée à partir de la nature des fonds rencontrés, des évolutions potentielles de leur niveau ainsi que des usages maritimes des différents secteurs traversés. Plusieurs types d'engins d'ensouillage sont envisageables (machine à jet d'eau sous pression, charrue, trancheuse) en fonction de la résistance des fonds marins.

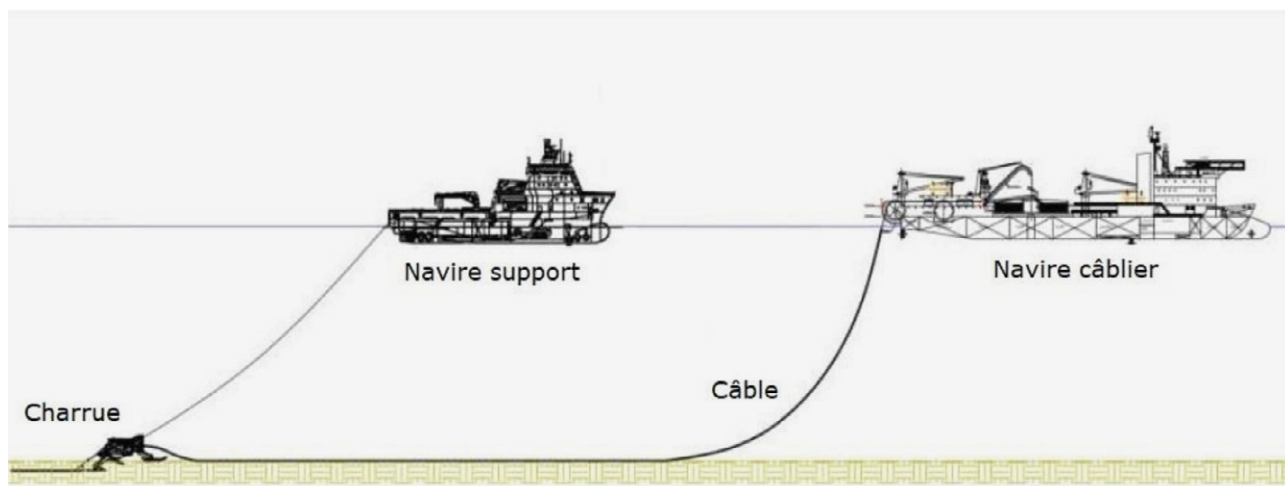


Figure 15 : Exemple de chantier de pose

Les atterrages :

La jonction entre les tronçons de câbles sous-marins et les tronçons de câbles souterrains sera réalisée dans une chambre de jonction entièrement souterraine comme mentionné auparavant, mais de dimension plus importantes (20 m de longueur x 6 m de largeur). Lorsque les jonctions câble sous-marin / câble souterrain seront réalisées, la chambre sera refermée puis recouverte avec le matériau du terrain naturel comme pour la tranchée et les chambres de jonction terrestres, avec les mêmes servitudes (2 m de part et d'autre). Ne nécessitant pas de maintenance, cet ouvrage n'est pas visitable et sera donc invisible. Elle se situe en retrait de la plage, à une distance suffisante de l'eau pour prendre en compte le recul du trait de côte.

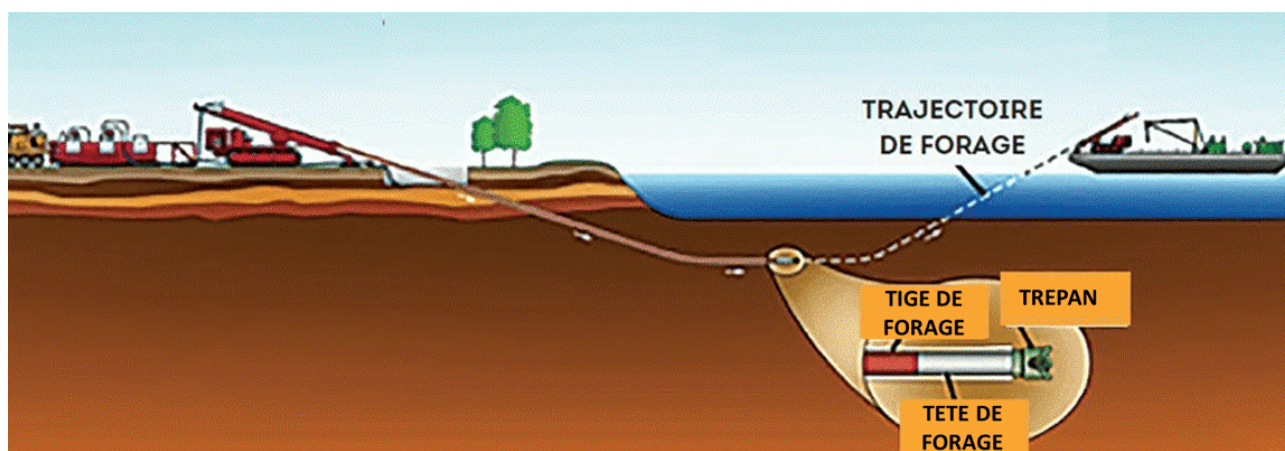


Figure 16 : Représentation schématique de travaux de forage dirigé

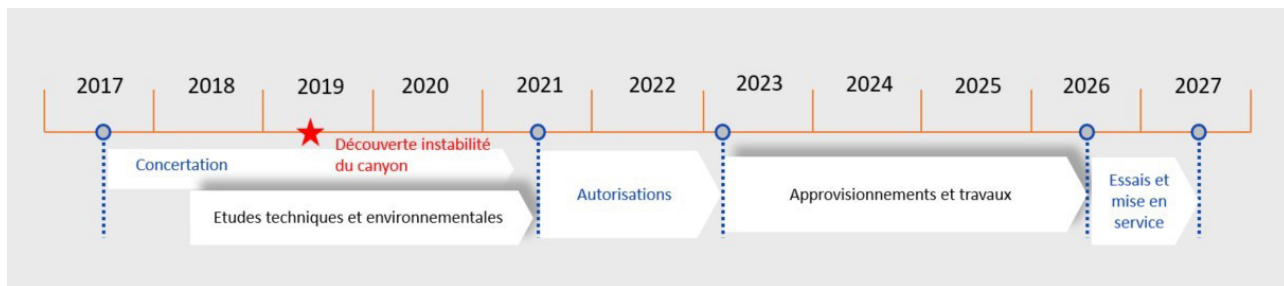
Le franchissement de la zone littorale présentant des enjeux environnementaux forts est d'ores et déjà envisagé par la réalisation des travaux en sous-œuvre de type forage dirigé. Ils permettent de ne pas impacter la partie dunaire, la plage et d'éviter les travaux dans la zone maritime proche des déferlantes. Toutefois, ces techniques nécessitent une surface importante pour l'installation des équipements de forages (2 500 m² minimum) et la durée des travaux peut atteindre plusieurs mois.



Figure 17 : Exemple d'un chantier récent : chambre d'atterrage pendant travaux et après remise en état du parking

3.2.3. Nouveau planning global du projet

Suite à la découverte de l'instabilité du canyon de Capbreton au niveau du tracé initialement envisagé, une phase complémentaire d'étude et de concertation a été engagée afin de faire émerger une adaptation ponctuelle du tracé initialement envisagé.



4

**La zone d'étude pour
le contournement terrestre
du canyon**

4. La zone d'étude pour le contournement terrestre du canyon

4.1. Présentation de la zone d'étude

4.1.1. Présentation générale

La zone d'étude proposée pour le contournement terrestre du canyon de Capbreton doit être suffisamment vaste pour étudier toutes les options possibles d'un point de vue technique, économique et environnemental.

Au sein de cette zone d'étude, différentes solutions de contournement seront recherchées, proposés et analysés dans le cadre de cette concertation.

Pour définir la zone d'étude, RTE accompagné par ses cabinets d'étude environnementales et techniques, a tenu compte des caractéristiques du territoire (contexte humain, physique, naturel) et s'est appuyé sur les éléments suivants :

- Le contournement terrestre est une modification ponctuelle du tracé initial exclusivement marin du projet d'interconnexion électrique pour traverser le golfe de Gascogne. La limite ouest de la zone d'étude est donc conditionnée par le fuseau de moindre impact de ce tracé initial, validé en mai 2018.
- A l'est, il convient d'éviter :
 - Les espaces naturels remarquables que sont l'Etang de Hardy, l'Etang Blanc et l'Etang Noir, sites NATURA 2000 et réserve naturelle pour l'Etang Noir,
 - Les centres des bourgs de Seignosse et d'Angresse,
 - L'autoroute A63.
- Les limites nord et sud de la zone d'étude sont conditionnées par les possibilités d'implantation des sites d'atterrissage :
 - Au nord, l'atterrissage des lignes doit être évité au niveau d'Hossegor car outre le tissu urbain très dense sur ce secteur, le lac d'Hossegor constitue un obstacle conséquent. Les plages de Seignosse semblent plus adaptées avec comme limite nord maximale, la RD 337 afin de ne pas allonger inutilement le linéaire de l'ouvrage et d'éviter le site NATURA 2000 « dunes modernes du littoral landais de Vieux-Boucau à Hossegor ».
 - Au sud, l'espace naturel remarquable des « dunes modernes du littoral landais de Capbreton à Tarnos » est à éviter car il est recensé comme un site NATURA et se trouve sous la responsabilité du Conservatoire du Littoral.

La zone d'étude proposée est donc définie à partir de toutes ces contraintes et est illustrée sur la figure suivante.

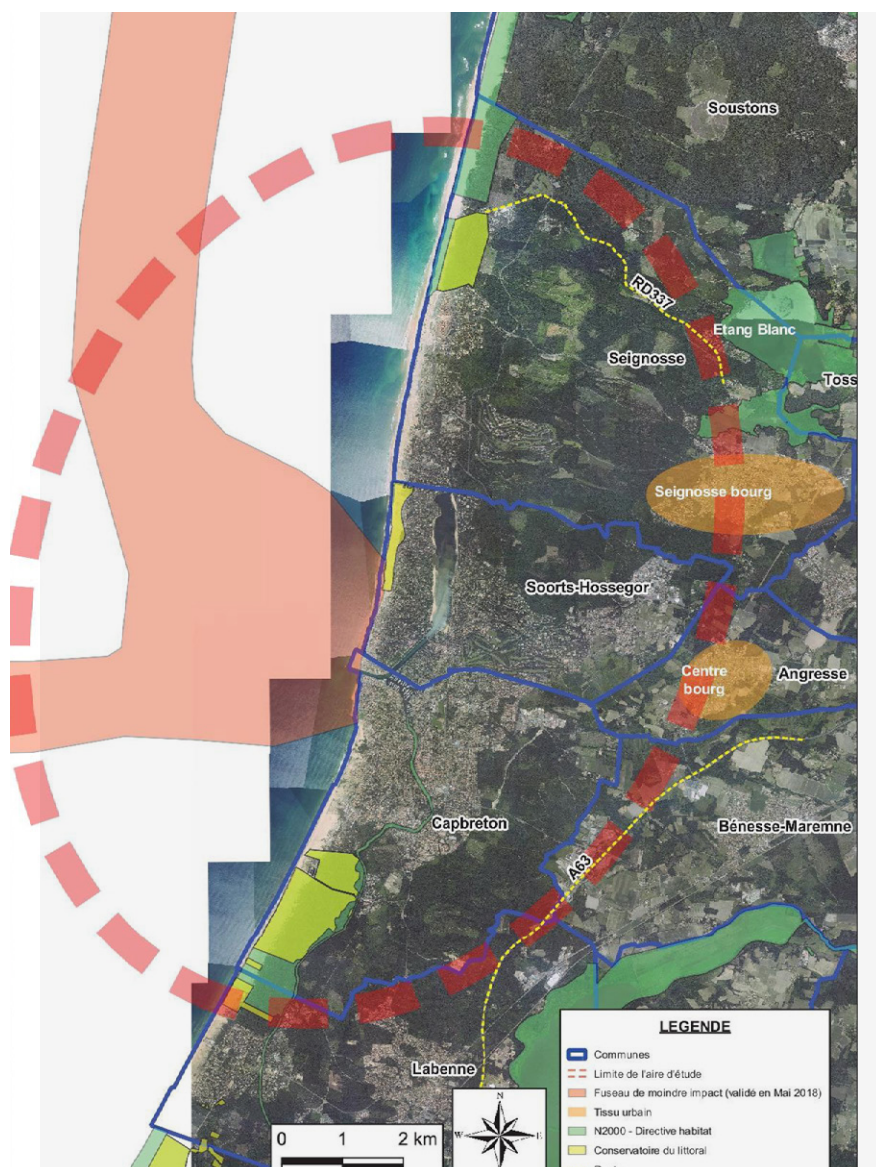


Figure 18 : Zone d'étude proposée pour le contournement terrestre du canyon de Capbreton

La zone d'étude correspondant au présent projet de contournement terrestre du canyon de Capbreton peut être divisée en deux grands secteurs géographiques qui seront ici successivement présentés et analysés :

- L'espace maritime;

- L'espace littoral

(comprenant notamment les barres sableuses sous-marines, la dune littorale côté terre et l'arrière-dune).

4.1.2. L'espace maritime

4.1.2.1. Une nature des fonds assez homogène

De part et d'autre du canyon, la zone entre le FMI validé et les points d'atterrages sur la côte présente deux entités géomorphologiques : le plateau interne entre 20 m et 45 m de profondeur et la zone margino-littorale entre la plage et 20 m de profondeur. La route est associée à des fonds relativement plats marqués par une pente douce. La présence de barres sableuses sur la bande

côtière au droit des potentiels sites d'atterrissage, notamment au nord du canyon, est typique de la morphologie des plages aquitaines.

La zone d'étude est caractérisée par une couverture sédimentaire récente meuble d'âge quaternaire (1,6 Millions d'années à l'actuel) dont l'épaisseur moyenne est pluri-métrique. Ces dépôts résultent de l'alternance des périodes glaciaires et interglaciaires qui se sont succédées au Quaternaire. A noter que ces dépôts présentent une faible épaisseur au nord du canyon, avec une épaisseur maximale estimée à environ 4 m.

La nature des fonds sédimentaires le long de la route de câble est essentiellement contrôlée par la morphologie, par l'action des houles et par les apports sédimentaires issus des fleuves et de l'érosion côtière. Les sédiments constituent dans cette zone une couverture uniforme et sont majoritairement constitués de sables fins. Le long de la côte, des patches de sédiments plus grossiers et de galets peuvent être localement présents.

4.1.2.2. Peu d'espèces présentes dans la zone

Du point de vue biologique, les peuplements des habitats meubles de la zone d'étude varient dans leur richesse et leur composition en fonction de la nature des substrats et de leur profondeur. Au niveau de la zone du contournement, on retrouve :

- Des habitats infralittoraux caractérisés par des fonds sableux fins à moyens, dépourvus d'algues et caractérisés par des espèces robustes (amphipodes, polychètes) ;
- Des habitats circalittoraux côtiers traduits par des sables propres moyens et grossiers présentant une variété d'échinodermes, de polychètes et de bivalves.

Globalement, les peuplements des sables de la côte landaise est « pauvre » dans le proche infralittoral.

On peut noter aussi que les fonds d'une vingtaine de mètres de la côte des Landes constituent une nourricerie pour certains poissons tels que l'ombrine bronze, la sole et, dans une moindre mesure, le céteau.

4.1.2.3. Des activités nautiques

Concernant les activités sur la zone au large de Capbreton, on recense surtout une grande pratique des sports de glisse côtiers et quelques sites de plongées aux abords du Gouf.

Sur la zone d'étude on recense aussi une activité liée à la pêche de plaisance et professionnelle en raison de la proximité de ports. La pêche est une activité météo-dépendante qui est aussi liée aux conditions hydrodynamiques et phénologiques du milieu naturel marin et de ses ressources. La zone où l'activité de pêche est la plus importante est la bande des 12mn ce qui est représentatif d'une flotte professionnelle régionale typiquement artisanale avec en majorité des fileyeurs de moins de 12m qui travaillent près des côtes.

En plus de ces activités, on note la présence sur la zone d'étude de 2 concessions pour des récifs artificiels.

Les récifs d'Aquitaine Landes Récifs (ALR) qui sont organisés en 3 concessions dont une dans le périmètre de l'étude. Ces concessions ont vu le jour progressivement entre 1999 et 2004 pour améliorer la ressource ichthyologique de la zone. Chacune des concessions représente environ 16 ha et est située à environ 2 km de la côte par des fonds proches de 20 m.

Le projet de récifs artificiels des Jardins du Gouf, porté par le club de plongée des Aquanautes, se situe à environ 1,7 km au large de la plage des Océanides de la commune de Capbreton. Le périmètre du projet est situé sur le plateau continental sableux, par des fonds moyens de 18m CM. Le périmètre est un carré d'environ 25 hectares, soit des côtés d'environ 500 m par 500 m. La concession sera agencée en six villages de récifs artificiels reliés par des modules de liaisons pour les migrations halieutiques internes. Chaque village de récifs prend la forme d'un triangle équilatéral de 100 m de côté (aire de 4300 m² environ). Ce dimensionnement correspond à une exploration moyenne d'une palanquée. Ces villages sont aussi espacés de 100 m les uns des autres. Au total, un volume maximum de récifs artificiels de 2750 m³ sera installé pour ce projet. Le dossier d'autorisation d'installation de ces récifs est actuellement en cours d'instruction à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Landes.

4.1.3. L'espace littoral

La bande littorale comprend la zone des plages, les secteurs résidentiels côtiers et le système dunaire. Elle s'étend sur une largeur qui varie de 4 à 6 km en bordure de l'océan.

4.1.3.1. Un système mobile

Les différents systèmes côtiers composant la bande littorale sont interdépendants et très mobiles ; ils évoluent sur différentes échelles de temps en fonction des agents géologiques (héritage des périodes glaciaires récentes, variations du niveau marin...), dynamiques (houle, vent, marée) et anthropiques (urbanisation...).

Les houles et les courants modifient sans cesse la forme des plages, ainsi que celle du versant maritime de la dune.

A l'image de la côte aquitaine, la bande littorale sur l'ensemble du secteur d'étude est concernée par le phénomène d'érosion et du retrait du trait de côte, rendu plus visible après les tempêtes de l'hiver 2013-2014. D'après une étude de 2015², si ce retrait est quasi nul au nord de Capbreton (plages d'Hossegor), il est marqué plus au sud, notamment au niveau de la station d'épuration de la Pointe (située sur la commune de Capbreton) où le taux moyen de retrait entre 1966 et 2014 est de -2,4 m/an.

² « Stratégie locale de gestion du trait de côte de Capbreton – Etape 1 Diagnostic détaillé du littoral » – CASAGEC Ingénierie / ARTELIA – Novembre 2015

4.1.3.2. Un milieu naturel spécifique

Les dunes accueillent une faune et une flore spécifiques et adaptées aux conditions singulières du milieu. Cet intérêt écologique se traduit par le référencement de plusieurs portions de la bande littorale de l'aire d'étude comme des sites naturels remarquables :

- Au nord, la bande côtière de la plage des Casernes est référencée comme un site NATURA 2000, la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Dunes modernes du littoral landais de Vieux-Boucau à Hossegor ». Elle est également pour partie propriété du Conservatoire du Littoral ;
- A hauteur de Soorts-Hossegor, l'arrière-plage de la Gravière et de la plage Nord a été acquise par le Conservatoire du Littoral ;
- Au sud, la bande côtière de la Pointe est référencée comme un site NATURA 2000, la ZSC « Dunes modernes du littoral landais de Capbreton à Tarnos ». Elle est également pour partie propriété du Conservatoire du Littoral.

Les dunes jouent également un rôle écologique essentiel en tant que barrière contre les assauts de la mer et piège à sable protégeant les forêts arrière littorales.



Figure 19 : Dune grise, plage de Océanides à Capbreton (Source : GIP Littoral, 2017)

4.1.3.3. Les dunes paraboliques

En arrière des secteurs urbains côtiers de Seignosse, de Soorts-Hossegor, de Capbreton et plus secondairement de Labenne, s'étendent des dunes dites paraboliques formées pendant la période froide du Subboréal (environ -5 000 ans). Une dune parabolique est une dune en croissant, la partie concave étant orientée face au vent dominant, avec une ligne de crête côté Est et une pente plus douce côté Ouest.

La topographie y est assez marquée avec des points hauts culminants régulièrement à plus de 30 mNGF et pouvant atteindre 65 mNGF en arrière de la plage des Casernes à Seignosse.

Cet espace dunaire au relief marqué est densément boisé.

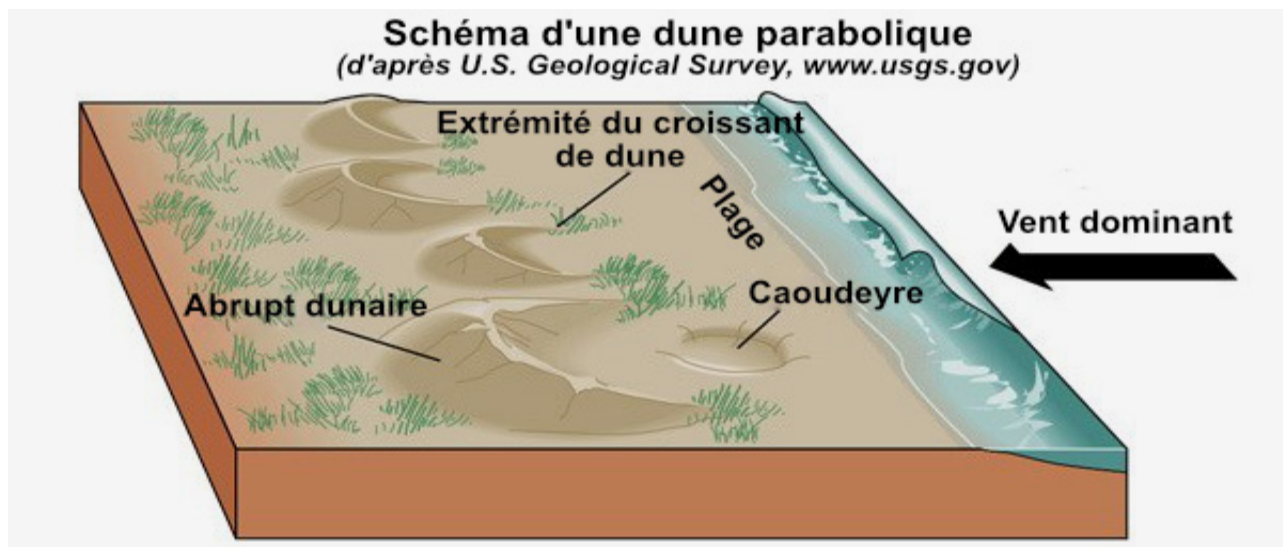


Figure 20 : Schéma d'une dune parabolique



Figure 21 : Vues d'une piste DFCI au milieu d'une dune boisée sur le secteur de Capbreton (Source : SCE, 2020)

4.1.3.4. Le réseau hydrographique

La zone d'étude est parcourue par 2 cours d'eau qui se rejoignent au niveau du port de Capbreton, le Bourret et le Boudigau.

Les bilans des campagnes de surveillance de la qualité des eaux réalisées à Labenne pour le Boudigau et à Angresse pour le Bourret font état d'une eau régulièrement dégradée, inapte à la pratique des loisirs aquatiques ainsi qu'à une utilisation directe en aquaculture.

Le Boudigau appartient cependant à la ZSC « Zones humides associées au marais d'Orx ».



Bourret - Pont de la RD418 Hossegor



Boudigau - Passerelle piste cyclable Capbreton

Figure 22 : Vues du Bourret et du Boudigau (Source : SCE, 2020)



Figure 23 : Vues des zones humides bordant le Bourret (Source : SCE, 2020)

4.1.3.5. Un secteur très urbanisé

Une bonne partie de la frange littorale de la zone d'étude est très urbanisée puisque le tissu urbain est pratiquement continu de Seignosse Océan à Capbreton.

Ces espaces habités s'intercalent entre les plages et les dunes paraboliques boisées.



Figure 24 : Vue aérienne de Capbreton – Importance des secteurs urbanisés dans l'aire d'étude

4.1.3.6. Une côte landaise très attractive pour le tourisme

Le tourisme dans le département des Landes se concentre très majoritairement sur les zones côtières où la renommée des conditions de baignade et de surf attire une importante population de touristes.

Au niveau de l'aire d'étude, les plages de Seignosse, Soorts-Hossegor, Capbreton et Labenne sont en effet très attractives.

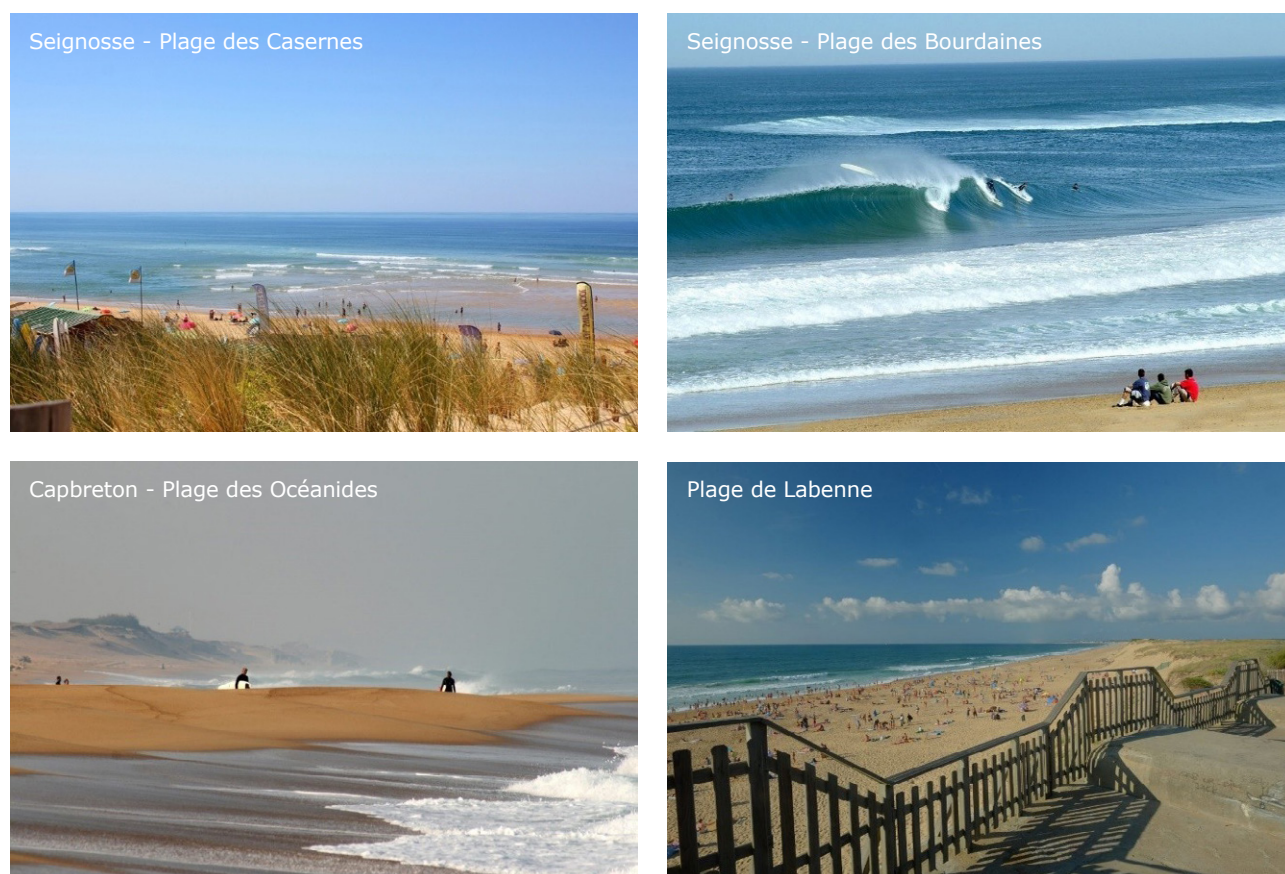


Figure 25 : Quelques plages de la zone d'étude (Source : tourismelandes.com)

4.2. Les interactions entre le projet et le territoire

4.2.1. Les interactions avec le milieu physique

4.2.1.1. Liaison souterraine

La définition du tracé de la liaison souterraine intégrera les éléments suivants :

- **Le cordon dunaire.** Les études de franchissement de la dune littorale devront prendre en compte son rôle de protection ainsi que le recul du trait de côte en fonction du point d'atterrissage qui sera retenu pour le projet ;

- **Les captages pour l'alimentation en eau potable et leur périmètre de protection.** Dans l'aire d'étude, seuls les 3 captages de Seignosse Le Penon pourraient éventuellement être concernés par le projet de contournement. Les autres communes sont alimentées par le champ captant d'Angresse situé hors de la zone d'étude ;

- **Le réseau hydrographique** et notamment les cours d'eau classés au titre du code de l'environnement. Quel que soit le tracé retenu, il faudra traverser les 2 cours d'eau de l'aire d'étude, le Bourret et le Boudigau. Les modalités techniques seront adaptées pour limiter les impacts, par exemple en réutilisant les franchissements existants ou en passant sous le cours d'eau par forage dirigé ;

- **Les zones humides.** Elles sont peu nombreuses sur la zone d'étude, concentrées au niveau de la plaine alluviale du Bourret. Si le choix est fait de traverser ce secteur, le passage sous les voies publiques et l'adaptation des techniques au milieu (ex. intervention en période sèche, etc.) seront privilégiés.

Pendant les travaux, les terres excavées pour ouvrir les tranchées seront soigneusement stockées puis remises en place en respectant la composition des sols et leurs propriétés.

Les risques de pollutions accidentelles seront maîtrisés par le respect des dispositions habituelles sur ce type de chantier.

4.2.1.2. Liaison sous-marine

Sans qu'il y ait de singularité très forte localement, la problématique des qualités de milieu est un enjeu fort dans tous les environnements maritimes côtiers. Ces qualités ou leur dégradation sont des facteurs déterminants dans le (bon) fonctionnement de l'écosystème côtier ainsi que pour la plupart des usages humains qui se déploient sur cet espace (pêches, cultures marines, baignades et autres usages de loisirs).

Ouverte aux influences océaniques directes et relativement moins soumise que d'autres secteurs littoraux aux vecteurs de contamination anthropique, la façade côtière de la zone d'étude affiche une bonne qualité de milieu, globalement.

Du point de vue écologique et du point de vue des activités touristiques qui sont fortes sur le littoral, l'enjeu de qualité de milieu, dans son ensemble (qualités d'eau, mais aussi des sédiments) est un enjeu important.

La définition du tracé de la liaison sous-marine intégrera les éléments suivants :

- **La zone du large** et notamment les fonds sableux typiques de la région qui sont l'habitat de nombreuses espèces marines bien que les fonds soient homogènes sur toute la zone ;
- **La bande côtière** : cette zone est la première interface entre la terre et la mer et les sédiments sont le réceptacle de toutes les pollutions d'origine anthropiques. Une attention particulière devra être portée sur ce secteur pendant les travaux.

4.2.2. Les interactions avec le milieu naturel (faune et flore)

4.2.2.1. Liaison souterraine

Des études écologiques approfondies permettront d'identifier les passages de moindre sensibilité sachant que la zone d'étude proposée présente des sites naturels remarquables. Dans le cas où des zones sensibles doivent être traversées, des dispositions techniques particulières et adaptées seront recherchées (par exemple, le forage dirigé sous un cours d'eau ou l'implantation sous un chemin dans un site NATURA 2000) pour respecter le milieu naturel. Dans la mesure du possible, l'évitement des secteurs sensibles (NATURA 2000, zones humides, cours d'eau ...) sera privilégié.

Le cheminement du projet le long des voies publiques et notamment des routes d'accès aux stations littorales est à privilégier pour minimiser les impacts sur la dune boisée. Cette option permet de prendre en compte les sensibilités (richesse écologique, protection du littoral, activités touristiques...).

Le travail d'inventaire et de localisation des espèces sensibles le long du tracé, est nécessaire à plusieurs étapes du projet : étude d'impact, avant le chantier, etc. Il permettra de les éviter ou, le cas échéant, de mettre en œuvre des mesures adaptées (choix de la période de travaux, contrôle systématique des tranchées ouvertes...) et des dispositions préventives adaptées aux espèces.

En phase de travaux, les impacts pourraient être liés :

- Au risque de destruction des espèces patrimoniales voire protégées, et/ou au risque de perturbation de leurs habitats,
- Au dérangement des espèces animales ou à leur piégeage dans la tranchée ouverte pendant la durée du chantier,
- Au risque de pollutions des habitats aquatiques,
- À la dissémination de plantes invasives.

4.2.2.2. Liaison sous-marine

Sans être totalement mineures, les composantes environnementales de la zone d'étude ne présentent pas de véritable enjeu pour la partie marine.

Les précautions d'usage notamment de choix de la période favorable pour les travaux seront mise en œuvre pour cette composante.

4.2.3. Les interactions avec l'habitat, l'agriculture, la sylviculture et la pêche

4.2.3.1. Liaison souterraine

La construction d'une liaison électrique souterraine n'implique pas une expropriation mais seulement une servitude. Sur cette servitude (2 mètres de part et d'autre l'ouvrage), les constructions seront interdites ainsi que la plantation d'arbres de haute futaie. Cette servitude peut être établie soit par une convention à l'amiable ou imposée par une mise en servitude, avec dans les deux cas une indemnisation pour la durée de présence de l'ouvrage et à hauteur du préjudice subi. La recherche d'un tracé visera à éviter autant que possible les terrains constructibles, en s'appuyant notamment sur les infrastructures préexistantes.

La zone d'étude ne présente pas de secteurs dédiés à l'agriculture. En revanche, la sylviculture est très présente. Dans les zones forestières, le passage sous les pistes existantes sera systématiquement privilégié pour minimiser les impacts sur la forêt et son exploitation.

Les câbles souterrains ne génèrent pas de champ électrique. Le champ magnétique statique généré par une liaison bipolaire à courant continu et tel que prévu par le projet peut être estimé à quelques dizaines de microteslas (μT), soit proche du champ magnétique terrestre en France (environ $50 \mu\text{T}$) et très inférieur à la valeur de référence pour l'exposition du public ($40\,000 \mu\text{T}$) préconisée par la réglementation européenne³. Compte tenu de cet écart, les impacts sur la santé et l'environnement des champs magnétiques statiques générés par l'ouvrage peuvent être complètement écartés.

Le passage du projet sous le réseau routier induira une gêne temporaire pour les déplacements (ex. route barrée, circulation alternée, déviation...).

Les déchets générés par le chantier seront systématiquement collectés, triés et soit recyclés soit évacués vers des centres agréés (excédents de terre...).

4.2.3.2. Liaison sous-marine

Les activités de pêche maritime constituent un enjeu très fort dans tout espace du domaine maritime côtier, du fait de la dépendance géographique des artisans côtiers à ce territoire et du poids économique et social de ces activités. Plus localement, on note la présence des concessions de récifs artificiels et tous les usages récréatifs littoraux, à la belle saison.

³ Recommandation RE/1999/CE adoptée en 1999

Dans la mesure du possible, des précautions seront prises pour le choix de la période la moins défavorable pour les travaux.

4.2.4. Les interactions avec le paysage, le patrimoine et le tourisme

Une liaison souterraine a des incidences limitées sur le paysage si ce n'est d'éventuels déboisements pour permettre au projet de traverser des zones boisées.

Les zones archéologiques identifiées seront prises en compte pour définir le tracé et les dispositions relatives à l'archéologie préventive et aux découvertes fortuites seront, le cas échéant, mises en œuvre.

Les effets sur les activités de loisirs et touristiques seront limités à la phase chantier et résulteront essentiellement des désagréments pouvant être occasionnés par les travaux (bruits, perturbation des circulations et accès...). Le planning des travaux pourra être adapté pour réduire leur incidence sur cette activité.

4.2.5. Synthèse des interactions entre le projet de contournement et le territoire

A partir des premiers éléments de connaissances des territoires concernés par le projet, le tableau ci-dessous présente les enjeux environnementaux sensibles au projet. Ces éléments, complétés par les études à venir et la concertation menée sur le territoire, seront pris en compte pour définir les possibilités d'implantation et de passage à envisager pour les ouvrages. Cette recherche des fuseaux s'appuiera dans un premier temps sur une logique d'évitement des enjeux les plus sensibles, puis, pour les enjeux ne pouvant pas être évités, par la recherche de zones de passage de moindre sensibilité, permettant ainsi de réduire les impacts prévisibles.

Le tableau ci-après présente les facteurs répertoriés à ce stade du projet et ne prétend pas être exhaustif.

FACTEURS À CONSIDÉRER POUR L'IMPLANTATION DES OUVRAGES		
MILIEU PHYSIQUE	LIAISON SOUTERRAINE	LIAISON SOUS-MARINE
	Périmètre de protection de captage pour l'Alimentation en Eau Potable	Le cas échéant zones de sédiments contenant des polluants
	Réseau hydrographique, et en priorité cours d'eau classés pour la continuité écologique ou au titre des frayères	Le cas échéant, risques liés à l'installation et à l'usage des installations pour la réalisation de forages dirigés
	Zones humides	Fonds rocheux (bords du canyon) ou substrats artificiels (récifs)
	Dispositions pour éviter ou, le cas échéant réduire les risques de pollutions accidentelles durant les travaux	
MILIEU NATUREL	Zones protégées et/ou inscrites à des inventaires (par exemple site NATURA 2000, réserve naturelle, terrains du Conservatoire du littoral...)	Habitats sensibles (zones de frayères ou de nurserie...)
	Habitats naturels à valeur patrimoniale. Espèces végétales ou animales protégées et/ou rares. Corridors écologiques	Espèces sensibles au bruit du chantier (mammifères marins)
	Stations de plantes invasives	Espèces présentes sur les fonds marins
MILIEU HUMAIN	Habitat, commerces	Activités de pêche professionnelle et récifs artificiels productifs
	Le réseau routier en fonction de sa fréquentation	Activités portuaires
	Activités sylvicoles	Activités littorales (baignade, loisirs nautiques, plongée, récifs artificiels récréatifs)
PAYSAGE & PATRIMOINE	Zones boisées sensibles au plan du paysage	
	Patrimoine archéologique	Sites archéologiques (épaves)

4.3. Communes et intercommunalité potentiellement concernées par le contournement du canyon

La zone d'étude par le projet de contournement terrestre du canyon de Capbreton concerne tout ou partie du territoire de 6 communes :

- Angresse
- Bénesse-Maremne
- Capbreton
- Labenne
- Seignosse
- Soorts-Hossegor

Ces 6 communes sont toutes intégrées à la Communauté de Communes Maremne Adour Côte Sud (MACS).

5

Une nouvelle phase de concertation

5. Une nouvelle phase de concertation

Au regard des études et des retours des experts, RTE fait le choix de la reprise de la concertation pour la recherche d'une solution alternative permettant de contourner l'aléa technique sans risque. Cette variante représentant 5% du tracé global. Pour rappel, elle s'inscrit dans le continuum de la concertation dont le garant, Walter Acchiardi, nommé par la CNDP reste inchangé.

5.1. L'objectif de la concertation : la recherche d'une solution de contournement terrestre

Comme pour la première phase de concertation préalable, cette nouvelle phase de concertation doit permettre :

- Au public de disposer d'une information suffisante pour comprendre les enjeux du projet et ses évolutions ;
- A chacun de partager son avis et d'exprimer ses points de vigilance vis-à-vis du projet de contournement du canyon ;
- De poursuivre la démarche engagée depuis le début du projet à savoir, la définition d'un tracé partagé sur l'ensemble du linéaire de la liaison électrique

Pour permettre au public de disposer d'une information suffisante, RTE met à sa disposition un ensemble de documents en ligne sur le site internet du projet Golfe de Gascogne : <https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne>

De plus, des documents d'information seront disponibles dans les mairies des communes concernées par la recherche d'une solution de contournement et sur les lieux de rencontres et d'ateliers.

5.1.1. Des premiers échanges avec le territoire

Comme pour les phases de concertation précédentes, RTE attache une importance particulière à ce que le projet et ses enjeux soient compris par tous les acteurs du territoire. C'est pourquoi, en amont des réunions et des ateliers publics, RTE a rencontré les représentants des administrations et institutions concernées. Le dialogue a également été engagé avec des collectivités du territoire, leurs services et les élus.

Par ailleurs, des relations partenariales sont nouées depuis plusieurs années avec les associations de Défense de la Forêt contre les Incendies (DFCI) et le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest, qui sont concernés par une grande partie du linéaire terrestre au Nord (secteur Médoc)

mais également dans le cadre de la recherche du contournement terrestre du Gouf de Capbreton. Des échanges bilatéraux avec ces partenaires ont d'ores et déjà été conduits.

Ces premiers échanges avec ces différents interlocuteurs ont permis d'avancer conjointement dans la définition d'une solution de contournement de moindre impact, d'identifier des enjeux et des contraintes propres à chacun : les usages de la mer, la plage, l'occupation des sols, la forêt, etc. Ces spécificités locales ont d'ores et déjà été entendues par RTE.

Ces échanges engagés seront enrichis par cette nouvelle phase de concertation avec le public.

5.1.2. La méthodologie de recherche d'une solution de contournement du canyon

Fort des apports de la phase de concertation préalable, RTE souhaite appliquer la méthodologie déjà proposée pour la définition du Fuseau de Moindre Impact (FMI).

Aussi, il s'agira de mettre en œuvre la séquence « Eviter – Réduire – Compenser » pour définir le tracé de la solution alternative de contournement du canyon de Capbreton au sein de la zone d'étude définie.

Cette méthodologie proposée se fonde sur la distinction entre :

- **les enjeux environnementaux :** qui correspondent à des portions du territoire ou des relations fonctionnelles (axes migratoires, déplacements d'espèces animales, flux hydriques...) qui, compte tenu de leur état actuel ou prévisible, présentent une valeur au regard de préoccupations patrimoniales (biodiversité, eaux...), esthétiques (paysage...), culturelles (patrimoine historique et archéologique...), de cadre de vie (paysage de proximité, environnement sonore, activités de loisirs...), économique (agriculture, tourisme et loisirs). Les enjeux sont appréciés au regard de critères tels que la rareté, l'originalité, la diversité, la richesse, la typicité... L'appréciation des enjeux est indépendante du projet : ils ont une existence, une valeur, en dehors de l'idée même d'un projet. Pour certains thèmes, les enjeux sont reconnus au travers d'une protection réglementaire (rivière classée, site Natura 2000, arrêté préfectoral de protection de biotope, espaces boisés classés...) voire des contraintes directement exprimées (captage d'eau potable...);

- **la sensibilité des enjeux à l'une des composantes du projet :** la notion d'enjeu doit être complétée par la notion de sensibilité qui exprime le risque que l'on a de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu du fait de la réalisation du projet. Par exemple, une zone humide -enjeu- est sensible à la liaison souterraine -composante du projet.

La sensibilité s'apprécie en tenant compte de :

- la valeur de ce que l'on risque de perdre ;
- la probabilité que l'on a effectivement de perdre tout ou partie de la valeur de l'enjeu ;

- du caractère permanent ou temporaire de l'effet prévisible.

La méthodologie qui sera mise en œuvre sur ces bases comportera les étapes suivantes :

- **analyse de l'état initial** à partir de collectes de données bibliographiques et d'inventaires sur le terrain en vue d'identifier et de caractériser les enjeux pour l'ensemble des thématiques environnementales. La concertation permettra d'enrichir cette analyse des enjeux environnementaux (milieu physique, milieu naturel, milieu humain, patrimoine et paysages) du territoire;
- **évaluation de la sensibilité** de chacun des enjeux aux différentes composantes du projet. Comme précédemment cette analyse se fera au cas par cas et non globalement. La concertation devra permettre de valider ou de faire évoluer l'appréciation des sensibilités des différents enjeux, en vue d'aboutir à une perception partagée des sensibilités du territoire;
- **recherche des possibilités de passage (fuseaux)** d'abord en cherchant à éviter les zones d'enjeux environnementaux (logique d'évitement des impacts), et si cela n'est pas possible en recherchant des passages dans les zones de moindre sensibilité (logique de réduction des impacts par le choix du fuseau);
- **contrôle sur le terrain** de la faisabilité des fuseaux envisagés et ajustement de leurs limites aux caractéristiques fines des territoires;
- **comparaison multicritères des fuseaux**: les fuseaux potentiels sont évalués et comparés selon des critères identifiés et discutés pendant la concertation.

5.1.3. L'identification des premiers principes d'élaboration

Les études existantes et les premiers échanges avec de nombreux acteurs du territoire, partenaires et experts ont déjà permis à RTE de recueillir des données permettant de fixer certaines limites techniques à la faisabilité du projet.

RTE propose des options d'aménagement permettant d'orienter la recherche d'une solution de contournement envisageable :

- **Garantir la pérennité dans le temps de la solution retenue**: tenir compte des phénomènes d'érosion côtière pour l'implantation des chambres de jonctions;
- Privilégier les zones et techniques permettant **d'éviter ou limiter au maximum les restrictions d'usage** : s'appuyer dans la mesure du possible sur les infrastructures existantes (voirie, pistes forestières...);
- **Proposer pour l'atterrissage un secteur** avec une superficie de l'ordre de 2000 à 3000 m² minimum et disposant d'un **accès existant** (voiries, pistes) permettant de traverser la bande

littorale en limitant les interactions avec les zones naturelles à forts enjeux.

Ces principes directeurs seront enrichis en tenant compte des échanges qui auront lieu pendant la concertation auprès du public.

5.2. Les modalités de la concertation locale pour le contournement du canyon de Capbreton

RTE envisage une concertation au plus près des territoires sur les communes concernées par la problématique de contournement du Canyon : Angresse, Bénesse-Maremne, Capbreton, Labenne, Seignosse et Soorts-Hossegor.

Ce dispositif de concertation est évolutif. RTE adaptera et pourra le cas échéant, proposer d'autres modalités si le besoin émerge lors des rencontres prévues.

RTE a fait le choix pour cette nouvelle phase de concertation de mixer digital et présentiel dans les temps de concertation qui seront proposés au public. L'objectif de ce nouveau dispositif faisant cohabiter le présentiel et le digital est de permettre la participation du plus grand nombre.

5.2.1. Le porter à connaissance

◇ Complément au dossier de concertation de septembre 2017 : recherche d'une solution de contournement du gouf de Capbreton

Ce présent dossier est le socle de l'information partagée entre RTE, porteur de cette nouvelle phase de concertation, et le territoire. Il complète le dossier de concertation initial (7 septembre 2017) qui détaillait en particulier l'opportunité du projet. Il est une base de connaissances partagée pour participer à la concertation dans les meilleures conditions. Ce dossier de concertation ainsi que le dossier de concertation initial seront distribués aux communes concernées par l'évolution du projet ainsi qu'à l'occasion des temps physiques de concertation en plus d'être téléchargeables sur le site dédié au projet : <https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne>.

◇ Une campagne d'information pour annoncer la reprise de la concertation

Une campagne d'information sera déployée pour informer le public de la reprise de la concertation et de ses modalités au travers d'une nouvelle édition du Journal du Projet téléchargeable sur le site internet <https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne> mais aussi dans les médias locaux (infos presse) et dans les mairies (affichage d'une note d'information).

5.2.2. Des réunions publiques d'information

La première informera sur les études réalisées et la nouvelle zone d'études, la seconde présentera le travail effectué et les enseignements de la concertation. Ce sera l'occasion de répondre aux questions du public.

Les réunions publiques seront organisées de 18h30 à 20h30 pour permettre aux personnes de se libérer après leur journée de travail.

Le rythme des réunions publiques se veut dynamique, alternant des extraits vidéos, des photos et illustrations, et partageant la parole entre les intervenants (RTE, bureaux d'étude SCE et CREOCEAN, le garant, experts thématiques, ...) et le public.

5.2.3. Des permanences

Les permanences seront l'occasion d'un temps d'échange plus informel entre le public et RTE pour continuer de recueillir les avis, les points de vigilance et les questions et perceptions des habitants et acteurs du territoire et apporter des réponses.

5.2.4. Des ateliers thématiques au sein de la zone d'étude

Des ateliers thématiques seront organisés. Ils associeront des citoyens volontaires et des acteurs locaux identifiés et invités pour l'occasion pour identifier et discuter des différents enjeux et sensibilités que pourrait porter le projet, afin de définir un fuseau et des conditions satisfaisantes d'acceptabilité.

L'important est de pouvoir offrir un espace de dialogue de sorte à laisser émerger l'essentiel des enjeux, principes, points d'attention. La méthodologie sera adaptée pour chacun des ateliers en fonction des attentes et des questionnements des participants.

Des sujets sont déjà pressentis tels que les zones de loisirs, les forêts, le tourisme, les usages de la mer, l'habitat principal et saisonnier etc.

Ces différents temps de rencontres et d'ateliers avec le public seront organisés en présence du garant et les comptes-rendus envoyés à la base de contact RTE⁴ et mis en ligne sur le site du projet <https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne>.

⁴ Pour rejoindre la base de contact et rester informé sur le projet : participez aux temps physiques de concertation ou envoyez-nous un mail à l'adresse suivante : golfedegascogne@inelfe.eu

5.2.5. La réouverture d'une plateforme dématérialisée de concertation

Pour recueillir les avis et donner à tous les publics la possibilité de participer, une plateforme de concertation en ligne sera accessible tout au long de la concertation.

5.2.6. Un bilan de la concertation par le garant

Comme pour la phase de concertation préalable, un bilan de la concertation sera rédigé par le garant et rendu public par la CNDP. Côté maître d'ouvrage, RTE publiera en retour les engagements pris issus des enseignements tirés de cette concertation.

5.2.7. Le planning de la concertation

Ces différents temps de rencontres et d'ateliers avec le public seront organisés en présence du garant. Des questions pourront être adressées tant au garant qu'au maître d'ouvrage, en l'occurrence RTE.

A la vue des conditions sanitaires, le dispositif est susceptible d'évoluer. Les dates et lieux actualisés seront affichés sur le site internet du projet

[https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascoigne.](https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascoigne)

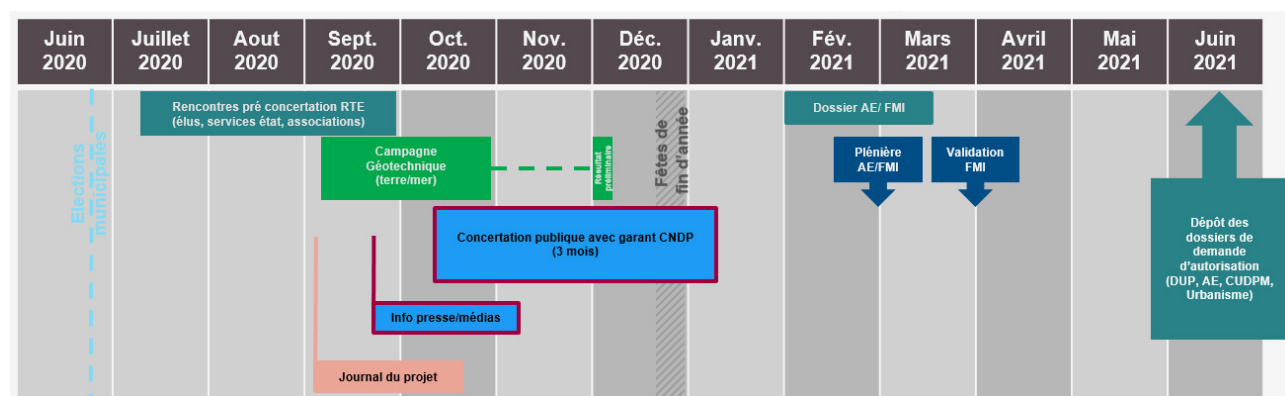


Figure 26 : Planning de la nouvelle phase de concertation

A l'issue de cette nouvelle phase de concertation, le maître d'ouvrage continuera d'informer et d'échanger avec le public jusqu'à l'enquête publique dans le cadre du continuum de la concertation.

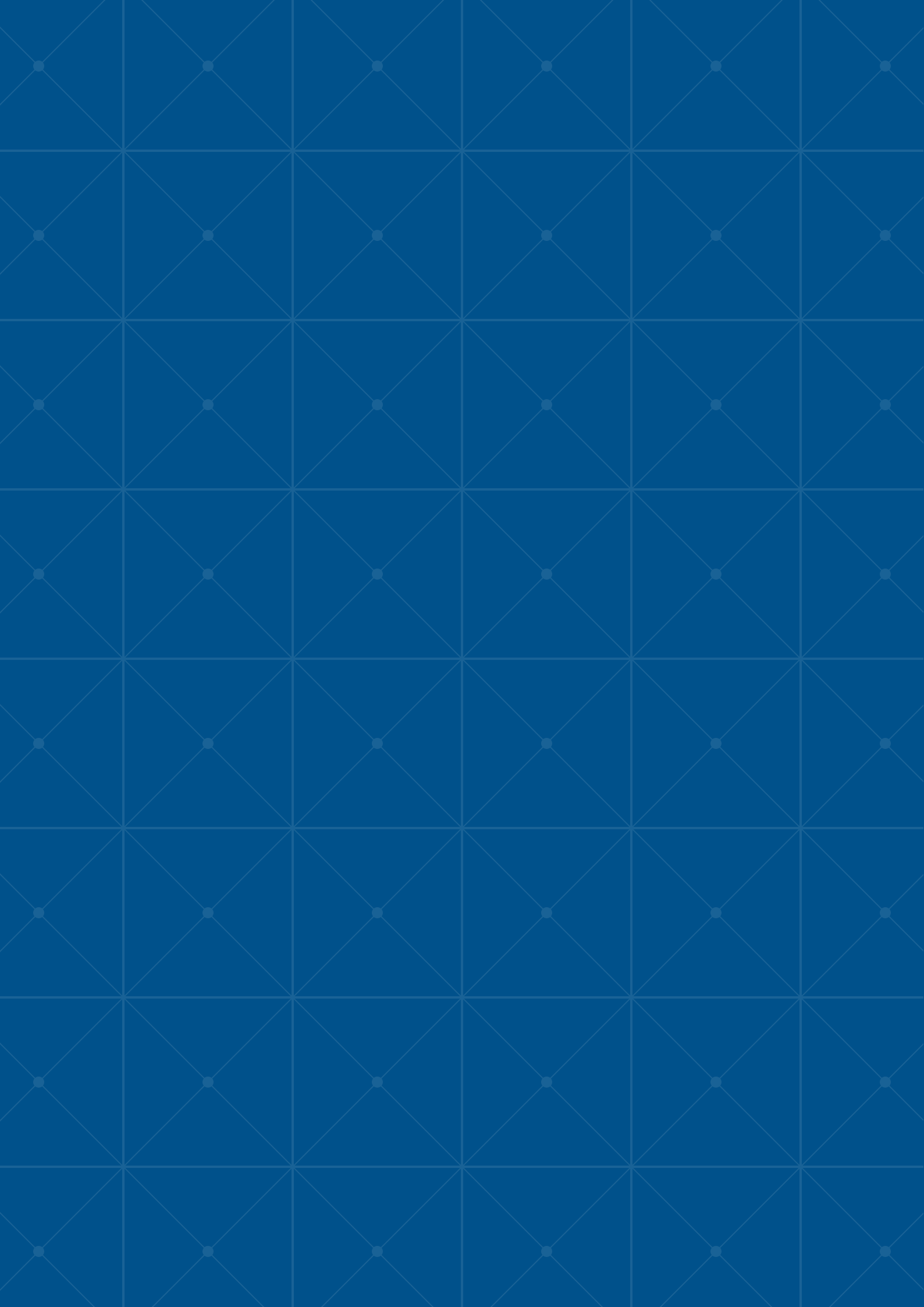


5.2.8. Poursuite du continuum sur le reste du tracé validé

Pour les parties prenantes des 95% du tracé inchangé, il s'agira pendant cette période d'assurer le porter à connaissance relatif aux évolutions que connaît le projet et de maintenir une communication claire et durable pour ainsi les garder informées et mobilisées.

Pour ce faire, des réunions publiques d'information seront organisées sur le même principe que les cycles précédents.

Par ailleurs, les 300 inscrits dans la base de contacts RTE seront destinataires des prochaines éditions du Journal du Projet et des exemplaires seront à disposition dans les mairies des communes du tracé.



Aide à la lecture

Abréviations et glossaire institutionnel et réglementaire

CNDP : Commission Nationale du Débat Public <https://www.debatpublic.fr>

FMI : Fuseau de Moindre Impact

Bande de territoire retenue à l'issue de la concertation comme celle permettant d'éviter au mieux les zones de sensibilité environnementale au sens large (milieux physique, naturel, humain, paysage, patrimoine...) et dans laquelle s'insérera le tracé de la liaison.

INELFE : INterconnexion ELectrique France-Espagne.

Née de l'accord de Saragosse passé entre les gouvernements français et espagnol le 27 juin 2008, et conformément aux recommandations préalables du coordinateur européen Mario Monti, INELFE est une société mixte constituée depuis le 1er octobre 2008 à parts égales par les entreprises gestionnaires des réseaux électriques espagnol et français, REE et RTE.

L'objectif de cette société est de mener à bien les études et la construction des projets d'interconnexion électrique entre les deux pays. Une fois construits, les ouvrages sont transférés aux deux gestionnaires de réseaux qui les exploitent (<https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne>).

REE : Red Eléctrica de España

Red Eléctrica de España est l'entreprise responsable de l'exploitation du système électrique et du réseau de transport de l'énergie électrique haute tension en Espagne. Sa mission consiste à assurer le bon fonctionnement général du système électrique ainsi qu'à tout moment, la continuité et la sécurité de l'approvisionnement. Pour ce faire, REE exploite le système en temps réel, en veillant à l'équilibre entre la production et la consommation électrique du pays. En tant qu'opérateur et gestionnaire du réseau de transport d'électricité, elle est responsable du développement, de l'agrandissement et de l'entretien des infrastructures électriques haute tension. (<https://www.ree.es/es>)

Réseau Natura 2000 :

Le réseau Natura 2000 s'inscrit au cœur de la politique de conservation de la nature de l'Union européenne et est un élément clé de l'objectif visant à enrayer l'érosion de la biodiversité. Ce réseau mis en place en application de la Directive « Oiseaux » datant de 1979 et de la Directive « Habitats » datant de 1992 vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés à forts enjeux de conservation en Europe. Il est constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces de la flore et de la faune sauvage et des milieux naturels qu'ils abritent.

RTE : Réseau de Transport d'Electricité

RTE, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité français, exerce ses missions dans le cadre de la concession prévue par l'article L321-1 du Code de l'énergie qui lui a été accordée par l'Etat. RTE, est une entreprise au service de ses clients, de l'activité économique et de la

collectivité. Elle a pour mission l'exploitation, la maintenance et le développement du réseau haute et très haute tension afin d'en assurer le bon fonctionnement. (<https://www.rte-france.com>)

PVC: Polychlorure de vinyle

PEHD: Polyéthylène Extrudé Haute Densité

ZSC: Zone Spéciale de Conservation

Zone faisant partie du réseau Natura 2000 et désignée au titre de la directive « Habitat » pour assurer la protection des espèces et de leurs habitats

Glossaire technique

Amphibien :

Vertébré à peau nue, aux membres conformés en pattes, généralement capable de respirer hors de l'eau à l'état adulte, tel que la grenouille ou la salamandre.

Atterrage :

Point sur la côte où s'effectue la jonction entre la partie terrestre et la partie maritime de l'ouvrage électrique.

Bathymétrie :

Science de la mesure des profondeurs en eau pour déterminer la topographie des fonds marins.

Benthique :

Relatif au benthos, au fond de la mer. Organisme vivant directement sur le substrat ou au plus près du substrat des milieux aquatiques.

Canyon sous-marin :

Entaille profonde et encaissée dans le talus continental, plus ou moins sinueuse et ramifiée, caractérisée par des versants raides et un profil en long très incliné, parcouru par des courants de turbidité.

Enjeu :

Un enjeu correspond à des zones ou des activités qui ont une valeur pour le territoire sur un plan environnemental, socio-économique, sociétal, culturel et patrimonial, etc. Un enjeu est donc indépendant du projet. Pour exemple, le tourisme sur le littoral, un site Natura 2000, un captage d'eau potable constituent des enjeux.

Ensouillage :

Creuser un sillon dans un fonds marin ou fluvial pour y enfouir les câbles ou canalisations afin de les protéger.

Sensibilité :

La sensibilité correspond aux effets -qu'ils soient positifs, neutres ou négatifs- que le projet pourrait avoir sur chaque enjeu. La sensibilité est donc dépendante des caractéristiques du projet. Par exemple, un axe de migration des oiseaux (l'enjeu) présente une sensibilité faible à la création d'une liaison souterraine.

Station de conversion :

Dispositif électronique où le courant alternatif est transformé en courant continu et inversement. Par extension, bâtiments abritant ce dispositif.

Trait de côte :

Véritable « délimitation » entre la terre et la mer, ligne portée sur la carte séparant la terre et la mer.

Habitats circalittoraux :

Habitat sous-marin compris entre le niveau des plus basses mers et la plus grande profondeur où croissent des algues.

Habitats infralittoraux :

Habitat localisé dans la partie du littoral constamment immergée dont la frange supérieure peut être émergée aux grandes marées.

Zone margino-littorale :

Entités géomorphologiques située entre la plage et 20 m de profondeur.

Plaine alluviale :

Plaine formée par les dépôts (alluvions) successifs de cours d'eau issu de l'érosion en amont.

Table des figures

Figure 1 : Le Fuseau de Moindre Impact (FMI) validé par le Ministre en 2018	13
Figure 2 : Carte morpho-bathymétrique du canyon de Capbreton	19
Figure 3 : Le glissement de terrain observé au point d'entrée sud du forage	20
Figure 4 : Ensouillage des câbles entre la tête du canyon et la plage	25
Figure 5 : Forage dirigé mer/mer entre la tête du canyon et la plage	26
Figure 6 : La solution dite en " V "	26
Figure 7 : La solution dite en " U "	27
Figure 8 : Représentation schématique des éléments techniques constituant le projet	29
Figure 9 : Coupes des câbles souterrains et sous-marins	29
Figure 10 : Coupe type « standard »	30
Figure 11 : Coupe schématique d'une liaison souterraine en fourreaux PVC et exemple de travaux	31
Figure 12 : Coupe schématique d'une liaison souterraine en fourreaux PEHD et exemple de travaux	31
Figure 13 : Exemple de remise en état après travaux	32
Figure 14 : Touret de câbles et chambre de jonction	32
Figure 15 : Exemple de chantier de pose	33
Figure 16 : Représentation schématique de travaux de forage dirigé	34
Figure 17 : Exemple d'un chantier récent : chambre d'atterrage pendant travaux et après remise en état du parking	34
Figure 18 : Zone d'étude proposée pour le contournement terrestre du canyon de Capbreton	40
Figure 19 : Dune grise, plage de Océanides à Capbreton (Source : GIP Littoral, 2017)	43
Figure 20 : Schéma d'une dune parabolique	44
Figure 21 : Vues d'une piste DFCI au milieu d'une dune boisée sur le secteur de Capbreton	44
Figure 22 : Vues du Bourret et du Boudigau (Source : SCE, 2020)	45
Figure 23 : Vues des zones humides bordant le Bourret (Source : SCE, 2020)	45
Figure 24 : Vue aérienne de Capbreton – Importance des secteurs urbanisés dans l'aire d'étude	46
Figure 25 : Quelques plages de la zone d'étude (Source : tourismelandes.com)	47
Figure 26 : Planning de la nouvelle phase de concertation	64

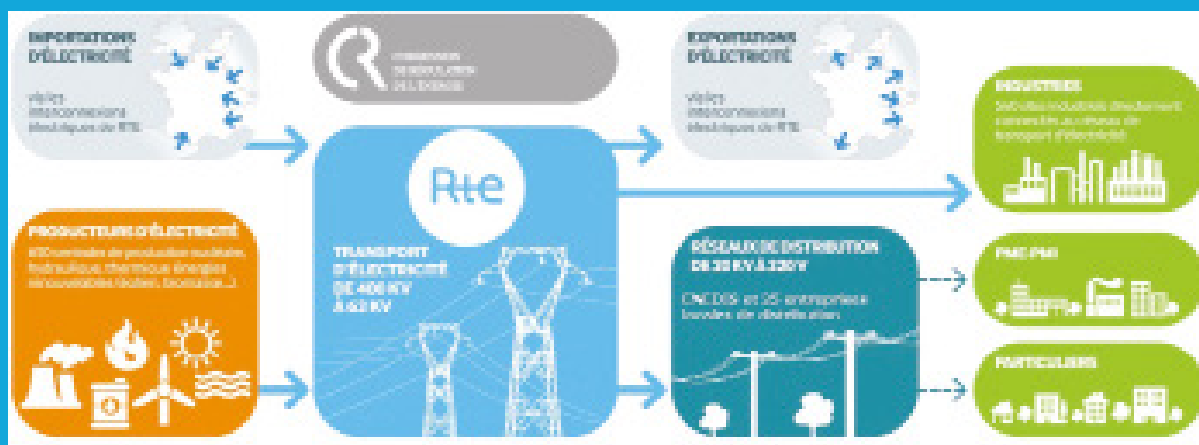
RTE - Réseau de Transport d'Électricité

RTE, gestionnaire du réseau public de transport d'électricité français, exerce ses missions dans le cadre de la concession prévue par l'article L321-1 du Code de l'énergie qui lui a été accordée par l'Etat. RTE, est une entreprise au service de ses clients, de l'activité économique et de la collectivité. Elle a pour mission l'exploitation, la maintenance et le développement du réseau haute et très haute tension afin d'en assurer le bon fonctionnement.

RTE est chargé des 105 448 km de lignes haute et très haute tension et des 46 lignes transfrontalières (appelées «interconnexions»).

RTE achemine l'électricité entre les fournisseurs d'électricité et les consommateurs, qu'ils soient distributeurs d'électricité ou industriels directement raccordés au réseau de transport quelle que soit leur zone d'implantation. Il est garant du bon fonctionnement et de la sûreté du système électrique à tout moment.

RTE garantit à tous les utilisateurs du réseau de transport d'électricité un traitement équitable dans la transparence et sans discrimination.



REE, Red Eléctrica de España

Red Eléctrica de España est l'entreprise responsable de l'exploitation du système électrique et du réseau de transport de l'énergie électrique haute tension en Espagne.

Sa mission consiste à assurer le bon fonctionnement général du système électrique ainsi qu'à tout moment, la continuité et la sécurité de l'approvisionnement. Pour ce faire, REE exploite le système en temps réel, en veillant à l'équilibre entre la production et la consommation électrique du pays.

En tant qu'opérateur et gestionnaire du réseau de transport d'électricité, elle est responsable du développement, de l'agrandissement et de l'entretien des infrastructures électriques haute tension.

INELFE, Interconnexion Électrique France-Espagne

Née de l'accord de Saragosse passé entre les gouvernements français et espagnol le 27 juin 2008, et conformément aux recommandations préalables du coordinateur européen Mario Monti, INELFE est une société mixte constituée depuis le 1er octobre 2008 à parts égales par les entreprises gestionnaires des réseaux électriques espagnol et français, REE et RTE.

L'objectif de cette société est de mener à bien les études et la construction des projets d'interconnexion électrique entre les deux pays. Une fois construits, les ouvrages sont transférés aux deux gestionnaires de réseaux qui les exploitent.

A titre d'exemple, la liaison Baixas-Santa Llogaïa construite par INELFE est entrée en service commercial en octobre 2015.