

Interconnexion France-Espagne par le Golfe de Gascogne Contournement terrestre du canyon de Capbreton

Réunion publique du 10 juin 2021 FORMAT HYBRIDE

Compte-rendu

I. INFORMATIONS GENERALES

- Participation : la réunion s'est tenue au format hybride mixant présentiel et digital à la salle du Tube des Bourdaines de Seignosse.
- Durée : 2h50 (18h30 – 21h20)
- Connexion : solution de visioconférence Zoom
- Mobilisation :
 - o Nombre d'inscrits : **231 inscrits** (145 à distance, 86 en présentiel)
 - o Nombre de participants à distance : **jusqu'à 93 connexions simultanées**
 - o Nombre de participants en présentiel : **56 personnes**
- Objectifs :
 - o Présenter les grandes étapes de la concertation
 - o Présenter les résultats du dire d'expert
 - o Présenter les fuseaux et le Fuseau de Moindre Impact proposé
 - o Recueillir les remarques et questions du public
- Intervenants en direct :
 - o Pour RTE : Etienne Serres
 - o Pour RTE : Marc Chambily

 - o Pour la CNDP : Marion Thenet, garante de la concertation
 - o Pour la CNDP : Walter Acchiardi, garant de la concertation

Afin de partager de la manière la plus exhaustive possible ce temps d'échanges avec le public le support de présentation de la réunion a été annexé à ce document.

Pour voir le replay de cette réunion [CLIQUEZ ICI.](#)

II. LES INTERVENTIONS DE LA SOIREE

1. PROPOS INTRODUCTIFS

Jérôme Bourgeois, animateur de la soirée, présente les intervenants et les grands objectifs de la soirée, salue la présence d'un certain nombre d'élus de Seignosse, d'Hossegor, de Capbreton et d'Angresse.

Il rappelle que la participation du jour : une cinquantaine dans la salle et un peu plus de 70 connectés à distance.

Il rappelle les règles du jeu pour les temps de questions/réponses¹ puis donne la parole aux garants de la concertation Walter Acchiardi et Marion Thenet, garant.e.s de la concertation post-concertation préalable nommés par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) et rappelle que la plateforme de concertation reste ouverte jusqu'au 17 juin.

Marion Thenet, garante de la concertation depuis le 5 mai 2021, rappelle ce qu'est la CNDP : une instance créée en 1995 et devenue autorité administrative indépendante depuis 2002. Sa mission : veiller à la participation des citoyens dans tous les processus de décision d'un projet qui va impacter l'environnement ou l'aménagement du territoire. Le rôle des garants de la concertation va être de veiller à l'information et à la participation du public selon trois principes : la transparence, l'équivalence et l'argumentation. Elle rappelle que les garants sont des personnes indépendantes du maître d'ouvrage et de toutes autres parties prenantes pour l'élaboration du projet, qui veille au bon déroulement de cette concertation et au respect de la participation. Les garants respectent une stricte neutralité et n'ont pas d'avis à donner sur le projet. Les garants sont à l'écoute de tous les participants, de tous les citoyens.

Monsieur Acchiardi, rappelle que dans le cas du projet golfe de Gascogne, nous ne sommes pas dans un débat public. Le débat public est une initiative qui revient de droit à la Commission nationale du débat public mais pour ce projet d'infrastructure électrique linéaire, il a été soumis à concertation préalable qui s'est déroulée d'octobre 2017 à janvier 2018, sous la responsabilité du maître d'ouvrage RTE. C'est le maître d'ouvrage qui mène la concertation et qui l'anime depuis le début du projet.

Il rappelle qu'à l'issue de cette concertation préalable, un bilan de la concertation a été rédigé et publié en février 2018. A l'issue de cette concertation préalable, nous sommes entrés dans une phase de concertation post concertation préalable qui court jusqu'à l'enquête publique.

¹ « Pour ceux qui sont à distance. Merci d'allumer vos caméras et de vous nommer. C'est plus convivial pour les temps de questions, réponses. Pour intervenir, levez la main virtuellement avec la commande de l'outil Visio Zoom pour demander la parole. La régie vous enverra une demande d'activation de votre micro pour intervenir. Nous vous remercions aussi de privilégier les questions courtes ou d'être synthétiques dans vos interventions. Encore une fois, pour que tout le monde puisse s'exprimer ce soir, il y aura bien évidemment plusieurs temps d'expression, de questions réponses pour recueillir vos avis, vos questions, vos contributions. »

Deux rapports intermédiaires annuels ont été réalisés en janvier 2019 et mars 2020 sur l'avancée de la concertation. Un troisième rapport intermédiaire sera rendu fin juin pour la période d'octobre 2020 au 17 juin 2021.

Le garant rappelle les différentes étapes du projet depuis la reprise de la concertation pour la recherche d'une solution de contournement du gouf de Capbreton : une relance de phase de concertation formulée d'octobre 2020 au 21 janvier 2021 avec un nouveau fuseau de moindre impact qui était issu de cette concertation. Et puis, suspension et reprise de cette concertation depuis le 25 mars jusqu'au 17 juin, date de la fermeture de la plateforme de concertation.

Il explique que compte tenu de la vive opposition à la première proposition de fuseau de moindre impact issu de la concertation jusqu'en janvier, RTE a engagé de nouvelles études pour proposer ce soir de nouvelles propositions. Parallèlement, la CNDP a analysé les différentes contributions et les différents points de vue qui s'exprimaient et a souhaité commanditer un dire d'expert concernant l'abandon par RTE d'un passage maritime au niveau du gouf de Capbreton. Enfin, le garant rappelle que la CNDP a également proposé aux différentes parties l'organisation d'une controverse publique sur un autre élément important du débat, c'est à dire les champs électromagnétiques en matière de courant continu qui pourraient avoir lieu après la tenue de cette rencontre.

Jérôme Bourgeois remercie les garants pour ces propos liminaires. Enfin, il rappelle que la réunion publique est en format hybride en présentiel, en distance et que pour les besoins du compte rendu et pour le replay, elle est enregistrée et filmée.

2. LES GRANDES ETAPES DE LA CONCERTATION

Etienne Serres présente ce que RTE a réalisé depuis la dernière réunion publique qui s'est tenue le 1er avril. Il rappelle que la plateforme de concertation avait été rouverte le 25 mars pour être clôturée le 17 juin et qu'un outil cartographique en ligne avait été mis à disposition du public à l'issue de la réunion publique du 01 avril.

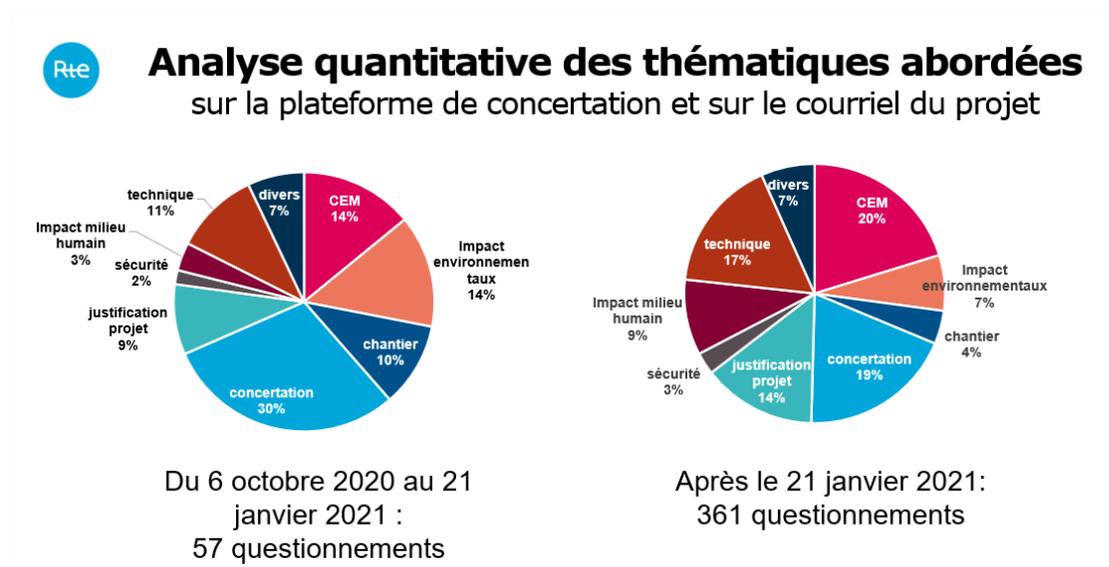
Quelques éléments de calendrier pour la suite :

- La plateforme reste ouverte jusqu'au 17 juin et après, nous restons dans le continuum de la concertation jusqu'à l'enquête publique,
- S'engage maintenant une phase de concertation dite Fontaine, sous l'égide de la préfecture des Landes, avec un objectif de validation au niveau local aux alentours de mi-juillet. La date n'est pas arrêtée.

Il revient rapidement sur l'outil cartographique mis à disposition du public du 01 avril au 11 avril et du 16 avril au 23 avril. De nombreuses contributions ont été reçues (210 contributions), mais l'exploitation est rendue compliquée parce qu'elles sont assez peu localisées et elles sont peu renseignées et argumentées.

Concernant la plateforme de concertation, Etienne Serres explique que RTE a pu identifier un certain nombre de thématiques récurrentes sur la plateforme de concertation et qu'une analyse quantitative sur la base des contributions au 4 juin a pu être faite.

Ci-dessous, la diapositive projetée lors de la réunion :



Le responsable du projet présente ensuite les actions engagées par RTE depuis le 01 avril dernier : la recherche d'un tracé qui s'écarte des zones urbaines denses, la poursuite du dialogue avec les acteurs du territoire (mairies, services de l'Etat, DFCI, SYDEC,...), la recherche de techniques pour éviter les impacts sur les normes environnementales et toujours l'information du public et l'animation de la plateforme de concertation pour répondre à toutes les questions posées.

La présentation diaporama a été annexée au compte-rendu.

3. LE DIRE D'EXPERT

Après un rappel du contexte et du cahier des charges de ce rapport d'expertise commandité par la CNDP et présenté par le garant, Monsieur Acchiardi, la parole est donnée à Madame Sara Lafuerza, chercheuse à l'Institut des Sciences de la Terre de Paris connectée à distance.

L'intervenante présente les résultats de son analyse pour chacune des 4 études transmises. En préambule l'intervenante rappelle que son travail consistait à apporter son éclairage scientifique et neutre afin de :

- Evaluer des règles de l'art des études,
- Analyser et contraster les conclusions apportées par les études,
- Evaluer les risques du gouf de Capbreton,
- Evaluer la faisabilité du passage du câble offshore.

A l'issue de sa présentation, Madame Lafuerza présente les conclusions de son rapport à savoir, toute installation dans le domaine marin est inenvisageable, qu'elle soit localisée entre la côte et la tête du canyon, ou traversant le canyon.

La présentation diaporama a été annexée au compte-rendu.

4. PRESENTATION DES FUSEAUX ET FUSEAU DE MOINDRE IMPACT PROPOSE

Pour cette dernière partie de présentation, Marc Chambily commence par rappeler le fuseau présenté lors de la réunion de restitution du 14 janvier 2021. Il rappelle que suite à la présentation de ce fuseau, une nouvelle demande a émané du territoire : « *rechercher un tracé qui s'écarte des zones urbaines denses* ».

Depuis, des fuseaux alternatifs ont été présentés lors de la réunion du 01 avril dernier pour répondre autant que possible à ce nouveau cahier des charges. Marc Chambily présente les compléments d'études réalisés par RTE pour l'étude des fuseaux alternatifs (analyses environnementales, analyses réglementaires,) puis commente en direct le nouveau fuseau alternatif proposé par RTE.

A l'issue de la présentation du nouveau fuseau proposé, l'intervenant présente les dispositions techniques envisagées pour RTE pour éviter, réduire les impacts environnementaux tels que l'ensouillage des câbles, la réalisation d'atterrage par une technique de sous-œuvre ou encore l'adaptation ponctuelle de la géométrie de pose pour limiter l'emprise de la liaison.

La présentation diaporama a été annexée au compte-rendu.

5. LES PROCHAINES ETAPES DU PROJET

Les prochaines étapes du projet sont présentées par Etienne Serres dans le cadre du continuum de la concertation. Il annonce la fermeture de la plateforme de concertation le 17 juin, la réunion plénière sous l'égide de la préfète des Landes prévue en juillet et le dépôt des demandes d'autorisations à l'automne 2021.

Le responsable de projet rappelle que des outils restent déployés au service de la concertation, un site internet régulièrement mis à jour où télécharger toute la documentation et poser des questions ainsi qu'une plateforme de contribution ouverte jusqu'au 17 juin.

La présentation diaporama a été annexée au compte-rendu.

III. LES TEMPS DE QUESTIONS/REPNSES AVEC LE PUBLIC

Echanges avec la salle - Partie 1 – les grandes étapes de la concertation

Question d'un participant : Bonsoir, excusez-moi, c'est peut-être une question bête, mais quand on additionne les thèmes, on recense 48% des questions, 52% des contributions n'ont pas été recensées ? Vous voyez ce que je veux dire ?

Réponse RTE : Si toutes les contributions ont été comptabilisées, nous avons juste focalisé sur les thématiques les plus importantes. J'espère que j'ai bien compris votre questionnement.

Question d'un participant : Cela veut dire que vous avez considéré que la moitié des questions n'était pas pertinentes ?

Réponse RTE : Ah non pas du tout ce n'est pas ce qu'on a dit. On a cherché à classer les questions par thèmes. Donc, il y a des thèmes qui sont revenus moins souvent. Ça ne veut pas dire du tout que les questions n'étaient pas pertinentes. C'est qu'en termes de nombre

d'occurrences, elles revenaient moins souvent que les thématiques sur la justification du projet du champ électromagnétique, le passage mer, etc.

Question d'un participant : Est ce qu'il y aura une réponse également sur la justification du projet ce soir ? On se demande à quoi ça sert cette ligne, si ce n'est pas acheminer du nucléaire. Voilà, tout le monde se demande à quoi ça sert. Si je me rappelle bien c'est 10% qui étaient demandés par l'Europe pour le développement de liaison comme ça, c'est atteint. Pourquoi celle-ci en supplément, surtout si elle n'est pas faisable, en passant par le Gouf ?

Réponse RTE : Nous avons répondu très en détail sur la plateforme de concertation sur la justification du projet. Pour faire relativement simple la justification du projet est basée sur des études à moyen et long terme qui intègrent l'évolution principalement des mix de production en France et en Espagne sur la base de nombreuses hypothèses. Et tous ces scénarios sont analysés et nous regardons l'intérêt à réaliser le projet dans le cadre de chaque scénario. Il se trouve que sur l'ensemble des scénarios, on trouve un intérêt, une justification technico-économique qui a été validé par la Commission de régulation de l'énergie pour réaliser ce projet. L'ensemble des études sont disponibles sur le site Internet. Vous pouvez tout consulter. Il n'y a aucune difficulté. Et si vous avez des points particuliers sur la justification sur lequel vous ne trouvez pas de réponse à votre question, nous ne ferons un plaisir de vous répondre en détail.

Question d'un participant : Le fameux taux de 10% il a été atteint par la France, nous sommes d'accord est-ce que vous pouvez donner une réponse claire.

Réponse RTE : Oui il est atteint par la France mais n'est pas atteint par l'Espagne. Voilà une réponse claire.

Question d'un participant : Bonjour Monsieur Legros des Amis de la Terre. Si vous ajoutez 8% à l'Espagne +3% entre les échanges entre le Portugal et l'Espagne, vous arrivez à 11%. Autre chose pour l'ensemble des gens, ce genre de concertation comme les enquêtes publiques, ne sont pas là pour remettre en cause les dossiers. C'est d'ailleurs un reproche général et régulier de la Cour des comptes.

Réponse RTE : Nous n'allons pas faire une bataille de chiffres, mais les 8% dont vous parlez sur l'interconnexion avec l'Espagne c'est bien ce qu'on aimerait atteindre entre la France et l'Espagne, mais on n'y est pas encore. On est vraiment loin d'y être puisqu'actuellement, on a 2800 mégawatts d'interconnexion et ils ont à peu près 100 gigawatts d'installés. Si vous faites le calcul sur le pourcentage, vous voyez qu'on n'y est pas et notre projet va mener à 5 000 mégawatts donc à peu près 5%. Donc même en additionnant avec le Portugal, nous n'arrivons pas aux 10%. C'est pareil, les interconnexions avec le Maroc sont beaucoup plus faibles que l'interconnexion que peut avoir l'Espagne avec le Portugal et avec la France.

Complément de Monsieur Acchiardi : une petite demande de clarification sur l'intervention de Monsieur. Est-ce que j'ai bien compris que vous vous évoquiez que ces concertations ne peuvent pas remettre en cause une opération ? Je vais quand même formuler quelque chose là-dessus puisque c'est la loi. Une concertation préalable envisage la totalité du champ socio-économique, culturel du projet jusqu'à sa non-réalisation. C'est la définition

même d'une concertation préalable. Il se trouve que dans ce cas particulier, il y a déjà eu une concertation préalable. Il y a eu effectivement, au niveau ministériel, un agrément de fuseau, ça ne sera que l'enquête publique qui déterminera le tracé définitif de détail. Il y aura encore des études et des réactions du public par rapport à ça. Nous sommes en concertation post-concertation préalable, mais la définition d'une concertation préalable, sinon ça serait un marché de dupes c'est qu'une concertation peut effectivement remettre en cause des projets, j'en ai suivi et des projets qui n'ont pas été réalisés. C'est le maître d'ouvrage qui, à l'issue de la concertation préalable, dit si oui ou non, il donne suite. Ensuite, lorsque le projet le maître d'ouvrage donne suite, ça peut aller jusqu'à l'enquête publique. Mais là, ce n'est plus le maître d'ouvrage qui décide, c'est l'autorité qui va délivrer l'autorisation. Donc il y a ces deux moments. Le maître d'ouvrage fait sa concertation préalable pour enrichir sa réflexion sur le projet et détermine si oui ou non son projet correspond, quitte à le modifier. C'est ça, l'intérêt d'une concertation. Soit elle remet en cause le projet, soit il est modifié. Il est adapté avec l'apport de la concertation.

Question d'un participant : Mais je suis d'accord avec vous, mais ce n'est pas la concertation qui fait tomber le projet. Le maître d'ouvrage, avec une concertation en totale opposition, peut parfaitement continuer le projet. L'objectif de la concertation n'est pas de faire tomber le projet. On a eu des déclarations d'utilité publique sur lesquelles il y a eu énormément de réponses négatives. Il y a même eu des commissaires enquêteurs qui ont donné un avis défavorable et ça n'a pas empêché la délivrance de la DUP. L'exemple typique, c'est Bordeaux-Dax et Bordeaux-Toulouse en LGV.

Complément de Monsieur Acchiardi : C'est pour ça que j'évoquais les autorités et non pas le commissaire enquêteur ou la commission d'enquête qui donne un avis. Mais ce sont les autorités qui, effectivement, décident. Et effectivement, pour la première partie de la concertation, c'est le maître d'ouvrage qui décide ou pas d'arrêter son projet en fonction de l'apport de la concertation.

Question d'un participant : Bonsoir, je voulais dire exactement comme le monsieur, je me demande si ce n'est pas un marché de dupes et si on ne doit pas tous partir là. Je me pose la question.

Complément de Monsieur Acchiardi : Excusez-moi, je vais juste donner un petit complément à cette concertation qui va bientôt s'achever. Elle va être concrétisée par un rapport intermédiaire et il y aura un bilan définitif à la fin de la concertation qui fera partie du dossier d'enquête publique. Ces arguments seront à l'enquête publique, c'est à dire au moment ultime où il y aura décision ou pas de réaliser ce projet.

Question d'un participant : Oui, peut-être que les millions de concitoyens du Texas cet hiver auraient souhaité avoir ce niveau de concertation préalable avant de se retrouver avec une note d'électricité de 50 000 dollars pour une semaine. A cause du manque d'interconnexion, je ne dis pas que le projet est parfait.

Echanges avec la salle - Partie 2 – Le dire d'expert

Question d'un participant : Bonjour. Déjà, la première partie s'adressait plutôt à RTE. Déjà, après plusieurs mois de demandes récurrentes, ça a été déjà très apprécié d'avoir enfin eu accès aux rapports des différentes études techniques sur le passage du Gouf.

C'est quand même un grand pas en avant. Comparé aux résultats préliminaires sur lequel se basaient les argumentaires et les présentations des précédentes réunions publiques. Donc le dire d'expert confirme les risques naturels liés au canyon, les courants de turbidité importants, des instabilités sur la tête et les flancs du canyon, les risques qui ont été, d'après la conclusion du rapport, qui ont commencé à être caractérisés en 2014, puis confirmés par les études de l'Ifremer entre 2013 et 2016, et enfin vraiment observés par l'étude Fugro en 2018-2019, avec le glissement de terrain important. C'est à dire que tous ces résultats et toutes ces observations sont cohérents avec tout ce que l'on peut trouver sur le gouf dans la littérature. Des études qui datent depuis plus de 60 ans, mais nous, je parle au nom du collectif, il nous reste une question quand même que si je reformule tout ça, ça veut dire que depuis 2014, on sait qu'il y a des risques et que ce n'est pas possible. Et donc, à quel moment c'est cette solution qui a été présentée par RTE à toutes les administrations et notamment à l'Europe, a été véritablement faisable parce que c'est ça qui nous amène tous aujourd'hui dans la salle. C'est qu'on se retrouve à un revirement du projet par rapport à quelque chose qui, au final, on nous dit que depuis 2014, ce n'est pas faisable.

Réponse RTE : Au début, nous voulions faire passer le câble dans le canyon en suivant des pentes et en le posant au fond du canyon. Et c'est pour ça que nous avons commandé des études à l'Ifremer. Donc, il y a eu un partenariat avec les mesures qui ont été effectuées et qui nous ont montré justement ces phénomènes d'érosion et les courants de turbidité qui rendaient impossible la pose simple en ensouillage au fond du canyon.

Une fois que ces résultats ont été mis en avant, nous avons cherché une autre solution et la solution qu'on a recherché était une solution sur la base de forage dirigé à partir de zones stables et c'est l'étude de Fugro qui nous a montré que les zones observées comme stables par le laboratoire EPOC de l'Université de Bordeaux et bien finalement, elles ne l'étaient pas tant que ça. Donc, laisser croire que depuis 2012, nous avons dépensé des millions d'euros pour envoyer des bateaux, faire des carottages etc. rien que dans l'idée de revenir 9 ans plus tard à terre, je laisse les gens conclure d'eux-mêmes, mais nous, ça nous paraît vraiment trop machiavélique pour être pour être raisonnable. Nous voulions poser le câble au fond du canyon, nous n'avons pas pu à cause des courants de turbidité mis en évidence par l'Ifremer, les érosions/accrétions de 10 mètres, nous nous rapprochons pour faire un forage dirigé et ce sont les études de Fugro qui montrent que le forage dirigé n'est plus possible.

Question d'un participant : Donc vous venez de nous dire que à aucun moment, vous n'avez fourni à l'administration européenne une étude montrant la faisabilité de cette chose. A aucun moment ? Quand vous avez décidé de faire du forage dirigé, est ce qu'il y a eu une étude qui a dit « oui, nous pouvons faire un forage dirigé sous le gouf de Capbreton ». Si oui, où est-elle ?

Réponse RTE : Nous n'avons pas fourni d'études détaillées à l'Union européenne pour faire la demande de subventions, mais par contre, bien sûr nous, côté ingénierie, nous nous sommes assurés de la faisabilité du franchissement du canyon.

Question d'un participant : C'est faisable si vous avez trouvé une société, ce n'est pas RTE qui creuse.

Réponse RTE : Non nous nous sommes appuyés sur des sociétés, bien sûr.

Question d'un participant : Et où sont ces études puisqu'on ne les a jamais vues ?

Réponse RTE : La question qui nous était posée était une question « montrez nous que le canyon n'est pas franchissable ». Donc nous avons fourni ces études...

Question d'un participant : C'est celle que vous supposez que nous avons posé. Non. La question posée, nous, c'est comment allez-vous justifier le passage ?

Réponse RTE : Quand nous avons travaillé sur le cahier des charges de l'expertise, nous avons parlé d'infranchissabilité.

Question d'un participant : Quand nous avons eu le cahier des charges, nous, monsieur il était déjà rendu. Nous n'avons pas pu intervenir sur le cahier des charges. A aucun moment, on nous l'a soumis. Pas du tout à notre analyse. Quand on a voulu le faire, l'expert, quand on a été consulté, l'expert était déjà mandaté.

Complément de Monsieur Acchiardi : Un petit point de détail. Ça n'enlève rien sur le questionnement que vous formulez juste pour tout le monde le sache. Effectivement, la décision de la CNDP, c'était de faire un dire d'expert comme c'était urgent dans le temps, parce que la concertation durait et qu'il fallait amener ces éléments d'information, nous avons opté pour un cahier des charges ouvert, c'était négocié avec Madame Lafuerza de pouvoir rajouter des éléments au cahier des charges et j'ai pris contact individuellement avec les membres du collectif en leur assurant qu'ils pouvaient intervenir sur le cahier des charges avec des éléments complémentaires. Certains d'ailleurs ont été proposés et certains ont même été intégrés dans le cahier des charges, alors que cette question-là, précisément, n'est pas ressortie mais ceci dit, ça n'enlève en rien sur le fait que vous pouvez poser la question maintenant.

Question d'un participant : Lorsque vous avez rencontré notre collectif Monsieur Acchiardi, c'était la seule question de notre collectif. Où est l'étude qui a justifié que ça a pu être déclaré par RTE possible. À partir du moment où vous déclarez qu'un projet est possible, vous avez une étude derrière qui vous le confirme. Cette étude-là, on n'y a pas accès. Donc on la demande un peu.

Réponse RTE : Donc oui, je confirme que nous avons des études relatives à la faisabilité du franchissement du canyon. Il faut que je regarde les conditions pour les partager. Pour nous la demande portait sur les études qui montrent que le canyon n'est pas franchissable. Maintenant, si vous nous demandez les études qui montrent que le canyon était franchissable via forage dirigé. Je suis désolé, mais pour nous, c'est une nouvelle question que vous soulevez ce soir.

Hors réunion : Les conclusions des études relatives au franchissement du canyon par forage dirigé ont été mises en ligne sur le site internet le 16 Juin.

Question d'un participant : Toutes nos contributions ont été les mêmes dans notre collectif. A chaque fois que vous entendez le collectif STOP THT40, poser une question sur le gouf c'est « Montrez-nous l'étude de faisabilité, pas d'infaisabilité », M. Acchiardi peut

en témoigner, nous avons passé une après-midi entière à lui poser la même question, si elle n'est pas remontée jusqu'à vos oreilles, ce n'est pas de ma faute. Si vous la découvrez aujourd'hui, alors que ce projet était offshore intégral au départ, pour nous du moins en face de Capbreton, je tombe des nues.

Compléments de Madame Lafuerza : Oui ça pourrait peut-être aider dans la discussion. Effectivement, l'étude de l'Ifremer met en évidence une l'activité érosive importante sur le fond du canyon. De là à dire que ce canyon n'est pas franchissable à travers d'un forage dirigé, il n'y a pas un lien direct, donc à mon sens, il faut aller au-delà de cette évidence de l'activité des courants de turbidité. Tous les canyons sous-marins sont caractérisés par la présence des avalanches sous-marines, ce n'est pas nouveau, et il y a des entreprises qui maîtrisent le phénomène. Alors ce sont les études de Fugro qui posent le gros problème des glissements sous-marins parce que ce sont des processus et des phénomènes qui sont beaucoup volumineux et qui présente une capacité érosive beaucoup plus profonde dans le fond. Donc effectivement les études de Ifremer ont montré des petits glissements et ça je le dis dans le rapport, mais c'est en aucun cas avec les études de l'Ifremer qu'on pouvait conclure que les flancs du canyon étaient instables. Donc je pense, à mon sens, qu'il fallait aller au-delà de ces études, pour comprendre qu'au-delà des courants de turbidité les flancs étaient instables. Et effectivement, pour évaluer si le canyon était franchissable, il faut faire des forages profonds, il faut faire de l'imagerie profonde, de la sismique de réflexion etc. Et ce sont toutes ces données-là qui illustrent vraiment les processus d'érosion avec une activité fréquente c'est une chose, mais le fait d'avoir identifié ces processus beaucoup plus profonds. Je pense à mon sens, mais il fallait, techniquement et scientifiquement, aller au-delà des études en matière de courants etc. pour vraiment dire que ce canyon n'était pas franchi avec un forage dirigé.

Question d'un participant : Je pense qu'il y a un léger malentendu sur ces études. En fait, si on se remet de la concertation en 2017, c'est 2017 pour le début. Voilà, les Amis de la Terre avaient émis un doute sur la traversée du gouf de Capbreton tout simplement parce qu'il y avait à cette époque quelqu'un qui faisait des conférences sur le gouf à Capbreton, et on nous avait expliqué que ce gouf était très instable. Donc nous, nous avons émis des doutes sur ce sujet-là. On avait dit « attention, le gouf est très instable » et RTE à cette époque avait dit « Non, on passera par un forage dirigé. On avait demandé le coût parce que dans les documents que vous aviez proposé, il n'y était pas. Nous ne l'avions pas trouvé et en revanche, vous aviez demandé une subvention européenne et c'est là ma question. Il y a donc sur un projet qui fait 1 milliard 700 millions au départ. Vous aviez obtenu de l'Europe 700 millions d'euros, donc 40% du budget et cette enveloppe était destinée à aider à ce saut technologique qui allait être le passage sous le gouf parce que ça ne s'était jamais fait. Moi, je ne suis pas contre les aides technologiques, c'est bien. Et la deuxième partie d'ailleurs de cette subvention plus petite, était là pour aider au fait que ce projet ne serait jamais rentable. C'est vous qui le dites dans le document que vous avez demandé à l'Europe en particulier, on parle de la VAN, la valeur actualisée nette qui ne peut être positive que si l'Europe passe à la révolution verte, ce qui est un projet qui est d'ores et déjà impossible puisqu'on a pris déjà trop de retard. Donc voilà, il y avait ce problème là en 2017. Nous, on n'avait pas trouvé le financement du passage sous le gouf donc peut être que RTE, à ce moment-là, avait décidé qu'il passerait sous le gouf sans avoir fait peut-être des études préliminaires, mais des études plus comme vous avez fait après que vous avez démarré après la première concertation.

Réponse RTE : Alors il y a beaucoup de questions, la première, vous parlez d'un expert qui expliquait qu'il y avait des mouvements, les turbidites et des avalanches sous-marines dans le canyon de Capbreton. Nous le connaissons connaît puisque c'est Hervé Gillet et c'est lui qui nous a aidé à trouver les endroits stables pour faire les forages dirigés. Là-dessus, on parle de la même personne.

Sur ce que vous avez dit, sur le fait que la subvention aide à boucler le budget pour rendre la VAN positive. Je pense que vous devez avoir fait une mauvaise lecture du document parce que le règlement européen nécessite que le projet soit rentable pour pouvoir faire l'objet d'une subvention. Sinon, si le projet n'était pas rentable, il ne peut pas être éligible à la subvention. Ce qui est le cas, et c'est bien pour cela que les régulateurs ont bien limité la part de financement de la France à ce projet jusqu'à ce que la VAN reste positive, sinon on ne peut pas engager ce projet.

Question d'un participant : C'est un document que vous avez publié, qui doit être encore sur le site, il y a trois, quatre pages et les chiffrages. Les coûts sont rayés en noir. Vous voyez ce que je veux dire, le document ?

Réponse RTE : Oui, c'est le document de la CRE.

Question d'un participant : Voilà, il est clairement expliqué que la VAN peut être positive que si l'Europe passe à la révolution verte. C'est le quatrième scénario, le plus ambitieux. Or, d'ores et déjà, on ne pourra pas y aller. Alors, la question que je voulais vous poser, c'est est-ce-que cette subvention pour le passage du gouf et pour la rentabilité sera toujours opérationnelle ? Est-ce-que vous n'allez pas la perdre ?

Réponse RTE : Plusieurs éléments de réponse. La Commission européenne est informée régulièrement des évolutions du projet parce que justement comme nous avons une subvention, nous avons un rapport d'étape à faire tous les ans et à ce jour, la Commission européenne n'a pas remis en question la subvention à la vue des difficultés que nous avons rencontré pour franchir le canyon, ça viendra peut-être plus tard. Mais à ce jour, ce n'est pas le cas.

Question d'un participant : Avouez quand même que les ambiguïtés émises dans les différentes réponses que vous avez été amenés à faire par le passé ont conduit à l'ouverture d'un champ d'interrogations quasi inépuisable sur le sujet. Et effectivement, il aurait été sans doute bon d'être plus précis et plus transparents. Je vais vous prendre un autre exemple, il était écrit que dans les transparents, vous avez montré tout à l'heure que Red Penguin vous avait fait conclure à l'impossibilité de franchir le gouf en 2017. Or, la CRE a pris une délibération de fixation du TURPE Tarif d'utilisation du réseau public d'électricité THT propre à la ligne Golfe de Gascogne en mai 2018. Comment se fait-il que la CRE et je ne vous demande même pas de réponse, que la CRE ait pris une délibération, sachant qu'un an avant, vous saviez déjà que ça n'était pas franchissable.

Réponse RTE : Je ne peux pas vous laisser nous exposer des contrevérités en me disant de ne pas répondre. Je vous réponds très précisément : l'étude de Red Penguin, elle conclut qu'on ne peut pas passer entre la tête du canyon et la plage, c'est ça qu'elle conclut. Et nous, nous nous sommes appuyés sur cette conclusion pour dire qu'il fallait qu'on fasse un forage dirigé sur lequel nous avons lancé le projet. Vous dites que nous sommes ambigus depuis le début en donnant un exemple et je viens de vous montrer que

nous n'avons aucune ambiguïté par rapport à cet exemple. Si vous avez d'autres exemples d'ambiguïté, il n'y a pas de problème. Allez-y et nous y répondrons.

Question d'un participant : De toute façon, notre intention n'est pas de batailler sur le sujet. On a bien compris qu'il y avait probablement à notre avis, et ça n'engage que nous, d'autres considérations peut être technico-économique, que nous serions même capables d'entendre relatives à cette histoire de franchissement du gouf. Et on a bien compris depuis quelques temps qu'il n'était plus question d'évoquer le franchissement du gouf.

Complément de Monsieur Acchiardi : Il a été formulé qu'il y avait eu une erreur d'interprétation ou une difficulté d'interprétation entre moi-même et les personnes du collectif avec qui nous avons discuté très clairement, sans remettre en cause ce que vous formulez dans les contributions, la masse des contributions, c'était « Pourquoi RTE abandonne le passage en mer ? Est-ce que c'est justifié ? » et c'est à la vue de ces contributions que nous avons proposé le dire d'expert et nous n'avons pas inversé la chose, cela aurait pu se faire. Intellectuellement, ça aurait pu se faire, mais ce n'est pas ce qui a été choisi. Tout simplement.

Question d'un participant : Nous parlons du dire d'expert et que le but de ce rapport était de montrer que le gouf était franchissable ou pas et c'est ce dire d'expert est basé sur les quatre études qu'on a vu tout à l'heure. Mais en parallèle, vous nous dites qu'il y a aussi une autre étude qui était faite en parallèle qui montrait que c'était faisable. Pourquoi cette étude ne l'est pas dans le dire d'expert ?

Réponse RTE : La question qui est posée est une question sur l'infranchissabilité. Alors, supposons, supposons que nous ayons mal entendu, les études qui ont été fournies correspondaient à la question que nous avons peut-être mal entendue. Voilà. Nous fournissons les études qui correspondent au scope de l'étude.

Complément de la garante : Oui, il y a un cahier des charges, alors effectivement, dans le cahier des charges, ce que vous évoquez à l'instant n'était pas dedans. Donc, nous n'allons pas tourner en rond parce que là, effectivement, vous avez raison. Mais ça, c'est un autre sujet. Mais effectivement, ce serait intéressant d'aller sur cette deuxième partie. La concertation est ouverte. Donc, effectivement, il y a eu un malentendu. Et effectivement, ce qu'a dit Walter Acchiardi, avec toutes les autres contributions au-delà de la vôtre, effectivement, le dire d'expert et resté concentré sur l'infranchissabilité et pas sur votre question. Mais ça peut tout à fait se faire dans un deuxième temps.

Question d'un participant : J'ai feuilleté un peu le dire d'expert. Je vois qu'il y a 5 entreprises qui ont répondu à votre demande de passage. 3 le qualifient positif. Je ne comprends pas qu'avec 3 la majorité sur 5 chez moi, on n'arrive plus à passer un gouf. Et c'est dans le dire l'expert.

Réponse de Madame Lafuerza : Donc dans l'étude de Red Penguin, il y a eu vraiment que ces cinq entreprises qui ont répondu. Alors la conclusion de Red Penguin était qu'à leur avis il n'était pas envisageable. Alors pourquoi Red Penguin a tranché sur les avis les plus conservateurs ? ça c'est une question technique. Alors moi, je ne m'occupe pas de la pose de câbles mais de ces 5 sociétés on ne peut pas dire qu'elles étaient vraiment très claires dans la fiabilité. En fait, chaque société liste un seuil de contraintes qui reste non répondu

et en vue des contraintes que chaque société a présenté Red Penguin a décidé, a conclu que c'était une zone à risque.

Question d'un participant : Bonsoir à tous. Pour revenir à ce qu'a dit un des responsables du collectif qui a demandé à RTE d'indiquer le coût du forage sous-marin et apparement, le représentant RTE n'a pas donné le coup de forage estimé parce que le coût était biffé à la fois dans le document de la CRE et dans le contrat avec la Commission. Est-ce qu'il est possible d'avoir le coût estimé du forage sous-marin.

Réponse RTE : Alors effectivement, ça fait partie des éléments économiques qui sont biffés dans le document de la CRE tout simplement parce que derrière ces coûts, il y a des appels d'offres et que si dans ces appels d'offres, on donne le prix objectif, on a une idée de la réponse. Nous avons d'ailleurs lancé les appels d'offres câbliers et nous ne communiquons pas sur nos coûts-objectifs pour ne pas guider la réponse lors des appels d'offres. C'est une logique de bon sens, donc non, nous ne donnerons pas notre estimation budgétaire sur le franchissement du canyon quand bien même on ne franchira pas le canyon par cette technique.

Echanges avec la salle - Partie 3 – La présentation du fuseau proposé

Question d'un participant : Voilà, ma première remarque porte sur un côté historique. On emploie toujours le mot canyon depuis le départ. On ne prononce pas le mot canyon de Capbreton, mais gouf depuis des centaines d'années. Si vous pourriez nous faire plaisir à l'appeler gouf plutôt que canyon. C'est la première remarque, la deuxième. Je suis un peu inquiet pour l'avenir parce que chaque fois qu'on voudra faire passer un câble, on ne sait pas ce que nous procurera l'avenir, évidemment, mais chaque fois qu'on voudra faire passer un câble, il faudra faire ce cinéma parce qu'on ne pourra jamais passer dans le gouf. S'il y a un câble dans 10 ans, on refait le même truc. Troisième remarque, je pense qu'au niveau du contournement de Capbreton, on n'avait pas été très judicieux. La DFCI de Capbreton a un projet de franchissement de toute la zone boisée entre la route de Labenne et l'autoroute et actuellement, il existe une route. L'ancienne déchetterie de Capbreton, qui fait 6 mètres de large et qui nous amène pratiquement à l'autoroute. Il reste 100 mètres à faire. Et vous rejoignez le chemin qu'on appelle le chemin bayonnais, c'est à dire le chemin de tout temps qui allait de Bayonne jusqu'à Vieux-Boucau. Et ce chemin, si vous le reprenez, va vous amener directement jusqu'à l'autoroute. À mon avis, votre recherche n'est pas très judicieuse. C'est tout ce que j'avais à dire. Merci. Oui, je termine quand même parce que votre projet de passer sur les terres boisées de Capbreton, il existe beaucoup de propriétaires à cet endroit-là. Je ne sais pas si les propriétaires seront vraiment d'accord. Merci.

Réponse RTE : Les pistes forestières au massif boisé de Capbreton ont été parcourues par nos techniciens, comme vous le savez. Elles sont quasiment toutes classées. Un espace boisé classé au titre de la loi Littoral, qui est une protection très forte.

Question d'un participant : La piste forestière qui mène à l'ancienne déchetterie, elle, n'est pas classée en quoi que ce soit. Et le chemin bayonnais qui est derrière, n'est pas classé, lui non plus. Regardez bien. Mais à mon avis, vous avez 100 mètres à faire. Il est d'ailleurs prévu. J'ai été président de la DFCI à Capbreton pendant un certain temps. Il a été prévu

de construire ce chemin DFCI. Vous pourriez vous adresser au président actuel de la DFCI ou alors à monsieur le maire de Capbreton qui est présent.

Réponse RTE : Nous avons eu des échanges avec la DFCI au niveau départemental. Ils nous ont fourni des schémas de chemin qu'ils ont l'intention de faire à terme, mais qui actuellement n'existent pas.

Question d'un participant : La DFCI a prévu de tracer ce chemin. Le budget a été voté. Il suffit de tracer. J'ai tout, bien entendu. Il y a six mois, je vous avais donné un autre tracé. Vous n'en n'avez pas tenu compte, je ne sais pour quelle raison, je vous avais donné l'ancienne voie ferrée, l'ancienne voie ferrée qui appartient au département, c'est à dire que la protection du littoral, on n'y touche pas, Natura 2000 on n'y touche pas, les zones boisées classées, on n'y touche pas, les mairies, on n'y touche pas, On va toucher au privé. Voilà tout. Et ça va recommencer dans 5 ans ou dans 10 ans, poursuit en franchise.

Réponse RTE : Nous sommes d'accord avec vous, mais ce que l'on a fait, c'est l'analyse réglementaire. Nous avons regardé ce qui était réglementairement possible de faire, notamment au regard des contraintes de la loi, des contraintes de la réglementation de la loi Littoral. Voilà, donc, on ne fera pas une piste dans un espace boisé classé loi Littoral. C'est réglementaire, c'est tout.

Question d'un participant : Vous avez pris la facilité à Capbreton en prenant une voie qui est tracée depuis 40 ans. Mais rien n'a été fait et ce n'est pas encore fait. Et loin d'être fait à mon avis. Sauf qu'il y a beaucoup de propriétaires là. Tout le monde va s'opposer à ce truc-là. Moi, je vous donne mon avis. Je suis propriétaire à cet endroit-là, je vous le donne.

Réponse RTE : Le premier tracé proposé était en domaine public. Donc le domaine public, pas de propriétés privées, pas de conventions, pas d'autorisations à demander. La demande a été faite de regarder un tracé qui s'éloignait des zones urbaines. Donc, forcément, on tombe sur des terrains privés. Après, c'est une discussion que nous allons avoir avec chaque propriétaire. Chaque propriétaire pourra s'exprimer. On ira les voir. On proposera une convention amiable pour passer qui sera acceptée ou refusée. Mais la discussion aura lieu avec chaque propriétaire.

Complément du maire de Capbreton : Sur ce qu'évoque le Monsieur, je crois qu'effectivement, nous avons eu cette discussion parce qu'évidemment, ce serait de loin la meilleure solution qui nous permette de filer directement vers l'autoroute au sud et de remonter vers Bénese-Maremne, ce qui permettrait en outre de ne pas toucher à la RD28, c'est à dire l'entrée et sortie de l'autoroute. Parce que c'est aussi, comment dire, un questionnement ou une interrogation. Quid des travaux qui vont certainement durer plusieurs mois. Quid des travaux sur la circulation et dont nous savons que c'est la départementale la plus fréquentée du département. J'avais également évoqué une autre difficulté, c'est celle, on le voit, la petite pointe est là, tout à fait au sud, qui remonte et donc pour partir vers l'océan, nous l'avions aussi évoqué. On l'avait identifié. C'est dans ce petit lotissement, La Clairière aux Chênes, où les habitations sont proches. Nous l'avons vu sur une des premières diapos où il avait montré les différentes des différents scénarii étudiés et donc les scénarii tout à fait au sud qui ont été supprimés cause Loi Littoral. Voilà donc ça aussi. Ce que je voulais dire d'une manière plus générale. Par rapport évidemment

au premier tracé du 14 janvier en milieu urbain, qui a impacté beaucoup, beaucoup les communes de Capbreton et de son second, notamment la commune de Seignosse étant beaucoup moins impactée. Je pense que l'on a fait du chemin. Alors évidemment, rien n'est parfait, rien n'est idéal, il faut faire toujours la juste mesure entre effectivement se situer autant que faire se peut au plus loin des habitations et bien sûr, préserver le milieu naturel puisqu'on est sur un tracé en milieu naturel, note d'ailleurs, et je les en remercie, les associations environnementales, les Amis de la Terre et la Sepanso, notamment, qui, lorsque cette demande a été formulée, de regarder la faisabilité des scénarii en milieu naturel qui épargne nos quartiers. C'est qu'effectivement, il n'y a pas eu d'opposition de la part des associations environnementales sous réserve, d'utiliser plutôt en priorité les pistes DFCI et les pistes forestières et évidemment, de faire en sorte qu'il n'y ait pas ou très peu de défrichement, ce qui évidemment est aussi une demande légitime. Je voulais dire pour terminer que je crois pouvoir dire que par rapport à ce premier tracé en milieu urbain qui a provoqué de très vives réactions que vous avez constaté de la part surtout des populations de Capbreton et de Soorts –Hossegor et donc évidemment une opposition également de la part de la part des maires de moi-même et du maire sortant d'Hossegor, à la demande leur nouveau tracé. Je veux dire aussi et en même temps que nous avons été entendus. La preuve en est aujourd'hui une fois de plus, on peut apporter pleins de critiques à ce nouveau tracé, mais je dirais qu'il suffit de superposer la première carte pour effectivement constater que nous avons fait quand même du chemin, me semble t'il. Est-ce que la commande a été livrée dans des conditions parfaites ? Certainement pas, mais c'est effectivement aussi compliqué parce qu'il y a notamment les protections boisées en puissance et des protections loi littoral etc. Donc, c'est vrai que nous aurions pu faire différemment et particulièrement au sud de Capbreton mais je voulais quand même aussi saluer le travail qui a été fait par RTE pour essayer de trouver il faut dire le meilleur ou le moins mauvais des tracés.

Réponse RTE : Alors, je vous dirai sur la question des travaux sur la RD28, bien sûr, nous allons faire des travaux le long de la départementale environ 2 km, quand nous saurons précisément où nous pouvons implanter la liaison, nous pourrons dire exactement la gêne qu'on va avoir. Mais il y aura une perturbation sur cette chaussée. Le temps des travaux, si l'on prend une moyenne, sans être optimiste ni pessimiste, d'une centaine de mètres par semaine, il faut compter 4/5 mois de travaux le long de cette route. La route ne sera pas fermée, mais ponctuellement, nous installerons des feux de circulation pour faire un alternat pour réduire la chaussée existante. Effectivement, nous savons qu'il y a de la circulation et le premier fuseau qui avait été proposé, notamment dans les zones urbaines résidentielles, tenait compte de ces problématiques de circulation. Nous travaillerons avec le conseil départemental pour savoir comment gérer au mieux la phase travaux, mais on en fait régulièrement des travaux le long de routes à grande circulation. Il y a une gêne, c'est sûr, mais c'est une gêne temporaire. Il y avait d'autres points portant sur les espaces boisés classés. On y revient, mais c'est très structurant. Le classement, qui est fait uniquement sur les communes littorales, les communes d'Angresse et de Bénésse-Maremne ne sont pas soumises à ce classement spécifique, mais tout le cœur du massif forestier a été classé en espace boisé classé au titre de la loi Littoral et à ce titre, nous ne pouvons pas intervenir quand bien même nous aurions une déclaration d'utilité publique. Une déclaration d'utilité publique ne permet pas de déclasser, comme on pourrait le faire sur les communes qui ne sont pas littorales, un espace boisé classé.

Question d'un participant : Moi, je suis vraiment très contente de voir que vous êtes satisfait. J'ai quand même eu une remarque vous parlez d'un tracé de moindre impact et non pas d'un tracé de non-impact. Alors vous avez parlé tout à l'heure d'Intermarché de la zone Pédebert. J'aimerais savoir si vous savez combien de personnes habitent ici. Et ce qu'on peut envisager de mettre l'espèce humaine comme espèce protégée parce que vous avez vraiment visiblement beaucoup de soucis pour les espèces protégées mais il y a beaucoup de gens qui habitent là-bas.

Réponse RTE : Dans le secteur, il n'y a pas d'habitations le long de ce fuseau sur la départementale.

Question d'un participant : Je parle de la résidence près de l'Intermarché.

Réponse RTE : Pas au bord de la route lorsque l'on va vers Seignosse. Je ne vois pas cette résidence entre l'Intermarché et la déchetterie. Le tracé passe derrière l'Intermarché.

Complément du maire de Capbreton : La sortie dont il parle, en fait cela passe derrière l'Intermarché du côté bois, ça ne revient jamais du Pédebert, ça longe la route.

Question d'un participant : D'accord donc ça n'est pas une reprise du tracé précédent.

Complément du maire de Capbreton : Ah non pas du tout.

Question d'un participant : D'accord, alors je n'ai rien dit. Merci.

Question d'un participant : C'est à vous que je veux faire la remarque, monsieur, parce que vous avez dit que vous étiez très satisfait des réactions des associations environnementales, mais vous oubliez une chose, c'est qu'il y a des associations environnementale et moi, je parle pour un collectif de 65 associations qui s'appelle le CADE, Collectif de défense de l'environnement qui est situé en Pays basque sud Landes et qui s'est opposé à ce projet global, donc que vous disiez maintenant « oh ils sont gentils, ils n'ont rien dit là maintenant sur cette variante du projet. N'oubliez pas, monsieur, que là, vous avez une énorme force associative avec le CADE notamment, mais pas que, qui s'oppose au projet global, qui n'en veut pas. Vous avez aussi des députés qui sont intervenus en 2018. Vous avez Loïc Prudhomme, de La France Insoumise, qui est intervenu à l'Assemblée nationale sur le sujet. Dernièrement, il a cosigné un texte. Il s'oppose toujours. Ça n'est pas la seule personnalité politique, ni le seul mouvement politique ou parti politique qui s'oppose. Donc que maintenant, vous disiez avec satisfaction « il n'y a pas vraiment d'opposition, sauf peut être éventuellement « je ne veux pas que ce soit chez moi, c'est différent si c'est chez le voisin ». Non, monsieur, c'est ce projet global qui, depuis le début, à sa sortie, a reçu des oppositions et pour des raisons qui n'ont pas été discutées ici. Alors comme je suis polie, gentille, je ne vais pas rediscuter les raisons, mais je vous dis que ces oppositions sont toujours là, à la globalité du projet.

Complément du maire de Capbreton : Il faut juste une précision. Je me suis peut être mal exprimé, mais je ne crois pas avoir dit que les associations environnementales étaient contentes. Je crois que personne ne l'est et que tout le monde préférerait qu'effectivement, le franchissement du gouf eût été possible. Cela aurait été beaucoup plus facile pour tout le monde. J'ai simplement dit, et j'ai cité deux associations, qu'il n'y avait pas d'opposition, je dirais de principe, sous réserve, évidemment, de faire ce qu'il faut pour préserver le

milieu naturel. Et moi, je me place uniquement sur le plan du tracé à terre et non pas sur le projet ou la pertinence du projet lui-même.

Question d'un participant : J'avais juste une petite question. Il y a quand même sur le tracé alternatif que vous proposez des habitations qui vont être concernées est-ce que vous avez fait, je ne pense pas que vous pourrez répondre ce soir, mais est-ce qu'on pourrait avoir la distance entre l'enfouissement du réseau et les habitations et d'autre part, une autre question, c'est vrai que vous parlez d'un tracé « mieux pour la population » parce que parce que la population la plus dense sur les communes de Capbreton et Hossegor est moins touchée. Pour autant, les communes qui vont être impactées sont aussi des communes où la population augmente et donc, à terme, les habitations vont certainement se rapprocher des travaux que vous allez engager.

Réponse RTE : La liaison sera environ une quarantaine de mètres au plus près de toutes les habitations que nous avons sur le nouveau fuseau. Nous sommes passés de 400 habitations à proximité à moins d'une dizaine, dont peut être deux ou trois sont au plus près, à 40 mètres de notre futur ouvrage, soit quand on fait nos simulations de champ magnétique, un champ magnétique qui n'est même pas mesurable.

Question d'un participant : Jusqu'à ce que quelqu'un vous déclare un cancer. Et ensuite, vous direz quoi ? Ce n'est pas acceptable cette position.

Réponse RTE : Je dis simplement qu'à 40 mètres de la liaison, le champ magnétique généré par la liaison n'est pas mesurable. C'est de la physique. Nous faisons des simulations, des mesures et nous pouvons nous engager sans difficulté sur les valeurs sur lesquelles nous faisons nos simulations. A Capbreton, on a 47 microtesla de champ magnétique naturel à 40 mètres de la liaison, nous, on va générer 0,1 microtesla.

Question d'un participant : Je veux juste finir ma question, avez-vous d'ores et déjà tenté de faire une étude d'impact sanitaire avec un laboratoire indépendant de votre société ?

Réponse RTE : Les études d'impact sont toujours réalisées par des bureaux d'études qui sont prestataires. Donc nous rémunérons des bureaux d'étude pour faire les études d'impact. Je ne sais pas si je réponde bien à la question.

Question d'un participant : Ce n'était pas une question de savoir qui payait, c'était de savoir si c'était à votre demande ou pas, parce que les études doivent être totalement indépendantes. J'invite toutes les associations qui continuent à s'opposer et, à mon sens, un peu à juste titre, au projet global, à s'emparer de la question et à faire faire une étude d'impact véritable. Indépendamment de celle que vous aurez fait, la comparaison permettra de voir si votre tracé tient la route ou pas.

Réponse RTE : L'étude d'impact ça fait partie du Code de l'Environnement, du processus de l'évaluation environnementale, c'est quelque chose de réglementaire qui nous est demandé, ce n'est pas nous qui décidons de faire une étude d'impact. Pour ce type d'ouvrage, réglementairement, nous devons réaliser une étude d'impact. Cette étude d'impact nous la joignons à l'ensemble de nos dossiers de demande d'autorisation. L'étude d'impact est évaluée par les services de l'État et par l'autorité environnementale, qui est

une autorité indépendante et qui émet un avis sur l'étude d'impact pour ce type d'ouvrage, le CGEDD.

Nous sommes dans une phase du projet où l'étude d'impact n'a pas encore été réalisée. L'étude d'impact, nous allons la réaliser dès que nous aurons une validation du fuseau pour savoir sur quel tracé nous allons pouvoir réaliser l'étude d'impact et elle sera mise à disposition du public au moment de l'enquête publique. C'est à ce moment-là que la population aura accès à l'étude d'impact. Et quand elle sera mise en enquête publique au préalable, l'Autorité environnementale nationale le CGEDD aura émis un avis et cet avis sera joint à notre étude d'impact dans le dossier d'enquête publique, au même titre que le bilan de la concertation. L'étude d'impact est prévue pour courant 2022.

Complément de Monsieur Acchiardi : Ce que nous avons proposé dans le cadre de la concertation, c'est à dire pas encore au niveau de l'enquête publique, l'étude d'impact, elle, sera visible au moment de l'enquête publique et les personnes pourront donner leur avis sur cette étude d'impact, nous avons proposé pendant la phase de concertation qu'il puisse y avoir éventuellement une controverse scientifique sur ces problèmes de champs électromagnétiques pour pouvoir éclairer le public. Nous avons proposé au collectif Stop THT40 sur cette question-là de choisir un expert. Et il y avait une possibilité. Des noms avaient circulé et on a même proposé qu'il puisse y avoir cooptation d'un expert par les deux parties, pour qu'il y avait un échange public pour pouvoir éventuellement éclairer de manière complémentaire la question des champs électromagnétiques.

Question d'un participant : Alors moi, je souhaite revenir sur la question, notamment de la zone Pédebert. Donc, c'est vrai que sur le plan, ce n'est pas très clair. Notamment à côté de l'Intermarché, le trait du fuseau s'élargit énormément. De ce que j'ai compris des explications, quand le fuseau s'élargit, c'est parce que vous n'êtes pas sûrs encore de l'endroit où vous allez passer. Donc, moi, je suis d'accord avec l'intervention que la dame a fait tout à l'heure, il y a effectivement une résidence avec 70 ou 80 familles en face de l'Intermarché, vu la taille du fuseau, vous êtes incapables de nous garantir que ça ne passera pas là. De même, sur le plan, nous voyons que ça ressort à peu près au niveau du Jacks, en fait, ça ne passe pas du tout en forêt jusqu'à la route de Seignosse. Alors moi, ce que je ne comprends pas, c'est que vous nous dites « ne pouvons pas passer en espace boisé classé, protégé au titre de la loi littoral ». Je suis parfaitement d'accord. Or, les forêts qui sont situées entre, je dirais, la liaison qui rejoint Seignosse et Hossegor derrière le lac et puis après vous, vous venez jusqu'à Soorts en forêt, nous sommes également au titre des espaces boisés, classés au titre de la loi Littoral et vous avez justifié la chose en disant « Mais là, nous arrivons à passer parce que techniquement, notre dispositif ne fait plus que 4 mètres de largeur au lieu de 7 et donc nous arrivons à ne pas défricher. Donc, ma question est la suivante qu'est ce qui justifie que vous n'appliquez pas ce même dispositif au niveau de la zone Pédebert et dans les autres zones des habitations, qu'elles soient à Capbreton, Seignosse ou où quoi que ce soit ? Pourquoi, à ces endroits là, vous ne pouvez pas, sur la base des chemins forestiers, avoir le même dispositif de 4 mètres et qui permettrait quand même de pouvoir à la fois concilier l'impératif de protection des espaces naturels et les espaces de protection en zone urbaine car si vous vous appuyez sur le PLU, la zone Pédebert est une zone classée en zone urbaine et urbanisée et qui est habitée.

Réponse RTE : C'est vrai que sur la présentation, c'est une présentation du fuseau de principe. Nous n'avons pas mis toutes les cartes. Nous avons tout le zonage PLU, et tout le massif forestier ne bénéficie pas du même classement. Sur une même forêt, vous pouvez avoir un endroit où il n'y a pas d'EBC. Il y a des endroits où il y a des EBC, je dirais classique, donc là, nous pouvons réaliser une DUP et déclasser l'EBC pour faire un défrichage pour ce secteur, et il y a d'autres secteurs dans le même massif forestier qui sont aussi un espace boisé classé au titre de la loi Littoral. Tout le massif forestier n'est pas traité de la même façon d'un point de vue réglementaire. C'est un premier point. Ce que vous avez à l'écran entre la départementale qui va à Soustons, qui est sur le côté ouest, et la route qui va de Soorts à Seignosse, tout le massif forestier n'est pas classé de la même manière au niveau du zonage. Concernant le tracé qui s'élargit, en fait le sud du trait, c'est vrai que ce n'est peut-être pas très clair sur notre carte / Nous fournirons des cartes plus précises du fuseau* / c'est le nord de l'Intermarché, c'est le nord du parking. Donc, je n'arrive pas à voir la résidence dont plusieurs personnes nous ont parlé ce soir. Je retournerai constater, mais pour moi, il n'y a pas de bâtiments d'habitation au niveau d'Intermarché, à moins de 40 mètres de la liaison.

Hors réunion : les cartes ont été mises en ligne sur le site internet du projet le 15 juin.

Question d'un participant : Vous bataillez tous pour les tracés. Mais moi, je me pose la question : quelle est l'utilité de ce projet ? Quel est l'intérêt général ?

Réponse RTE : L'intérêt de la liaison, c'est de pouvoir accompagner l'évolution du mix énergétique, donc de production des deux pays, la France et l'Espagne, et même de l'Europe vers de plus en plus d'énergies renouvelables.

Question d'un participant : Non, je ne crois pas, monsieur. En fait, ce que vous ne dites pas, c'est que la France va vendre de l'énergie nucléaire à l'Espagne. L'Espagne va la revendre à un coût plus cher, c'est à dire qu'ils vont spéculer et nous, nous allons acheter, quand je dis nous, c'est la France, nous allons acheter de l'énergie renouvelable à l'Espagne qui en fait beaucoup, et nous, comme ça, nous ne ferons rien. En fait, c'est ça le problème. Et le gros problème, c'est le nucléaire. Ça veut dire que RTE va vendre son nucléaire, vous ne parlez jamais du coût des déchets, vous ne parlez jamais de ce qu'on fait des déchets ultimes, mais par contre, vous vendez l'électricité nucléaire. Personne ne nous a demandé quoi que ce soit, encore une fois, c'est un projet qui est coûteux, qui imposé et qui, à mon avis, inutile.

Réponse RTE : RTE est un transporteur d'énergie, donc RTE ne vend de l'électricité à personne. Ce qu'il faut comprendre sur un ouvrage comme ça, c'est que c'est un ouvrage qui a une durée de vie d'au moins 40 ans. Il est là pour accompagner les évolutions de production. Vous n'êtes pas sans savoir que les scénarios en France d'évolution du parc de production vont tous vers une baisse du nucléaire. Ce qui se passe aujourd'hui à la frontière entre la France et l'Espagne n'est probablement pas ce qui se passera plus tard. Et nous en sommes persuadés. Et c'est la base de nos études. Nous aurons des flux d'énergie renouvelable, des deux côtés. Venant d'Espagne et venant aussi de France. Donc non, notre liaison n'a pas vocation à vendre du nucléaire en Espagne, elle est là pour simplement accompagner la transition énergétique à l'échelle européenne. Greenpeace a fait un rapport sur l'intérêt du Réseau transport pour le développement des énergies renouvelables. Ce n'est pas RTE qui le dit, c'est Greenpeace et Greenpeace excusez-moi,

mais ce n'est pas vraiment un acteur qui est très favorable au nucléaire. Vous pouvez regarder le rapport Énergie à 2030.

Question d'un participant : Le collectif Stop THT 40, qui représente donc 900 foyers, c'est à dire probablement près de 2500 habitants, a préparé trois déclarations différentes ce soir en fonction du scénario qui allait être présenté. Nous nous félicitons que le message des trois maires défendant leur population et s'opposant fermement à ce tracé urbanisé ait été entendu. Et que la raison ait fini par l'emporter. Un peu à l'image de ce qui s'était produit préalablement avec d'autres groupements demandant le transfert de l'atterrissage. Initialement prévu au Bourdaine ou Penon vers les Casernes. Nous sommes donc particulièrement sensibles à la prise en compte des préoccupations des maires et des habitants. Avec cette présentation d'un tracé qui nous semble beaucoup plus raisonnable. Stop THT40 continuera à s'investir dans l'évolution de ce dossier et continuera à être force de proposition. Dans cet esprit, à ce stade, nous nous étonnons quand même qu'un tracé pourtant évoqué par RTE lors de la présentation des cartes interactives et agréées d'ailleurs, comme on l'a dit tout à l'heure par de nombreux acteurs concernés, ait été abandonné au bénéfice du tracé qu'on appellera projet Rocade RD28 jusqu'au rond-point de l'autoroute. Stop THT40 dispose en son sein d'habitants connaissant parfaitement la zone, aussi, le collectif se permet d'attirer l'attention sur les répercussions considérables d'un tel chantier sur la pénétrante principale desservant les stations du littoral. Cette solution que vous aviez pourtant envisagée éviterait des problèmes de circulation considérables, voire, comme nous l'indiquerons clairement, et notre contribution nous l'adresserons à Monsieur Acchiardi, avec probablement des bouchons très importants dès les péages et avant les péages dans les deux sens de circulation sur l'autoroute, avec des risques d'accidents corrélatifs sans parler des problèmes graves que rencontreraient les services de secours dans ces bouchons. Comme nous l'avons dit précédemment, le collectif d'habitants Stop THT40 souhaite être associé aux réunions de travail prochaines dans un esprit constructif, comme il l'a toujours fait, au service des habitants.

Question d'un participant : Je souhaiterais faire une synthèse de ce que j'ai entendu de la part de 3 dernières personnes. Ce projet ne correspond pas à l'idée qu'on peut se faire de la production d'énergie renouvelable. À mon avis, la seule solution est chaque particulier doit pouvoir répondre à sa propre énergie. Et ce projet est comparable pour moi à un projet que j'ai connu dans les années 80 dans la région de Montpellier, où on a construit à l'époque des lignes à haute tension, je ne sais plus le voltage, mais c'était absolument effroyable en vue de vendre de l'électricité à l'Espagne. Et en fait, le projet a été accompli, il a évidemment, vous en doutez, coupé en deux le paysage magnifique qu'il y avait là-bas, et finalement, aucune électricité n'a été vendue à l'Espagne par ce biais là parce que finalement, ça ne s'est pas fait. Et moi, ce projet-là que vous nous avez présenté, il est pour moi et aussi inutile, complètement aberrant par les temps qui courent, de faire un truc comme ça. Et là, le monsieur vous dit « mais vous ne connaissez même pas le tracé ». Vous êtes complètement dans le vague par rapport à ce que vous voulez accomplir. C'est incroyable. Un autre monsieur vous dit mais ça va déranger des milliers de gens. Pas seulement, évidemment, les gens du coin, mais pas seulement, tous les gens qui vont venir. C'est incroyable. Vous allez semer un climat désagréable dans notre région. Pour un projet inutile. Il est, à mon avis, complètement aberrant et inutile. Ça, c'est une histoire d'argent. C'est clair, net et précis. Moi aussi, je travaille. Moi aussi, je suis content de gagner de l'argent. Mon travail n'est pas de construire de tels projets.

Question d'un participant : Bonsoir. Je suis un peu déçue par vos interventions de ce soir qui sont loin de mes préoccupations. Je rejoins ce que vient de dire ce monsieur. Pour moi, c'est un projet inutile. Je ne m'appuierai pas plus parce que je ne connais pas assez bien le sujet. Par contre, effectivement, j'ai une maison à Capbreton que j'ai achetée en 2003. Ça fait 4, 5 mois que je suis au courant de ce projet. Vous avez nommé tout à l'heure l'avenue Lucie Aubrac. C'est le maire qui est intervenu en parlant de la clairière aux chênes, sachant qu'à cet endroit, je ne sais même pas si on est à 40 mètres de l'implantation de vos travaux, sachant qu'on a quand même 300 personnes qui habitent. Donc, tout à l'heure, un monsieur disait pareil à un autre endroit à Soorts en face de l'Intermarché, que vous ignorez apparemment, donc la clairière aux Chênes, vous ignorez aussi.

Réponse RTE : La clairière aux chênes, nous savons très bien où elle est. Le tracé que l'on propose passe dans la rue Lucie Aubrac et ensuite va rejoindre la piste...

Question d'un participant : Je pense être à 20 mètres à peu près de là, de cette voie, je ne sais pas, vous aimeriez vous même percevoir une ligne à haute tension au pied de votre maison comme ça ?

Réponse RTE : Personnellement, ce type de ligne ne me dérangerait pas du tout à titre personnel.

Question d'un participant : Vous ne connaissez pas bien le terrain, monsieur Duviella, qui est intervenu pendant la réunion, je le rejoins dans la mesure où ce monsieur connaît toute l'histoire de Capbreton, connaît bien les endroits et effectivement, il y a encore d'autres zones quand même à exploiter plutôt que de venir s'installer à 20 mètres d'une habitation, parce que je suis en bout de la résidence. Je touche le chemin. Par contre, j'avais juste une question je suis quand même quelqu'un qui lit beaucoup, qui s'informe beaucoup. Beaucoup de gens sur Capbreton ne sont pas au courant de ce projet-là. Il n'y a pas eu beaucoup de communication. J'en parle beaucoup et la plupart des gens sur Capbreton ne sont pas au courant de ce projet-là. Il est en place depuis 2017. Je ne comprends pas pourquoi les gens ne sont pas encore au courant. On est presque devant un fait accompli.

Réponse RTE : Sur la partie communication, nous communiquons assez largement sur le projet. Nous informons la presse qui nous fait le plaisir de relayer les informations. Les mairies ont aussi le jeu et relayent les informations. Donc nous considérons qu'en matière d'effort de communication, et j'ai oublié les achats d'espaces aussi dans les journaux comme pour les concertations, en matière de communication sur la concertation nous sommes plutôt présents.

Question d'un participant : Je lis beaucoup la presse, à partir du moment où je l'ai su, je suis revenue en arrière. Alors effectivement, il y a eu un article sur France Bleu. Un article sur Sud Ouest. Mais bon, ce n'est pas énorme. Peut-être qu'il y a eu deux ou trois articles sur quelques années, pas plus. Alors je peux vous dire qu'en questionnant tout le voisinage, il n'y a pas beaucoup de gens qui le savent. J'étais encore au jardin partagé, hier à Capbreton. Nous avons discuté avec un groupe et on est tous d'accord là-dessus que ce n'est pas normal.

Complément de Madame Thenet : Pour finir sur la communication, c'est l'éternel problème, nous sommes tous conscients que c'est quelque chose de très compliqué. Donc effectivement, il n'y a jamais assez de communication. Mais bon, il y a un moment où il y a des limites. Il y a eu un certain nombre de choses qui ont été réalisées. Effectivement, les mairies ont bien joué le jeu.

Question d'un participant : Sachez que quand on est est attaché à un endroit depuis 25 ans, 30 ans et qu'on est propriétaire, vous pensez bien que nos biens vont dévaluer et que moi, je vais essayer de déménager au plus vite avant que vous arriviez avec vos tractopelles. C'est une évidence, mais les propriétaires ne peuvent pas perdre comme ça la valeur de leur maison parce que c'est le cas, qui va acheter des maisons à 20 ou 30 mètres d'une ligne à haute tension ?

Réponse RTE : Pour votre information, des liaisons à courant continu ou en courant alternatif en souterrain, nous en avons plus de 6000 km en France et nous n'avons jamais observé aucune dévaluation de bien liée à la présence d'ouvrage.

Question d'un participant : En général c'est en pleine nature. Là vous allez frôler ma maison.

Réponse RTE : Non ce n'est pas forcément en pleine nature, nous sommes obligés d'amener l'électricité dans les villes. Nous avons des câbles qui passent en ville.

Question d'un participant : Alors essayez de voir le projet de M. Duviella qui est une personne qui connaît vraiment plus Capbreton que vous, et la proposition qu'il a faite me paraît très bien. Ça n'impacte pas des populations. Voilà moi l'endroit où je suis, nous sommes 300 habitants. Il y a des enfants. Vous ne pouvez pas le faire passer à 30 mètres des maisons. Ce n'est pas possible, je me battrais en tout cas.

Question d'un participant : Concernant la transmission de l'information, c'est un gros problème. RTE a plutôt bien fait les choses. J'ai participé à plusieurs choses de ce genre. En particulier, j'ai assisté à une infrastructure avec RFF. C'était une LGV. Il y a des documents qui ont été mis dans toutes les boîtes aux lettres des gens impactés et personne n'était au courant, comme d'habitude. C'est assez extraordinaire. C'est comme ça. Par contre, moi, je représente une association des Amis de la Terre. Je parle aussi au niveau de la Sepanso, nous, nous restons globalement opposés à ce genre de projet. Ça, c'est évident. Par contre, on aimerait savoir quand les cartes seront mises à disposition, qu'on puisse travailler dessus.

Réponse RTE : Elles seront mises en ligne sur le site. Comme d'habitude, comme on l'a toujours fait.

Question d'un participant : Ici Bénèsse Environnement, alors je me permets d'intervenir, c'est une association qui s'est créée il y a 6 ans à la suite de l'agrandissement de la A63. Donc, ça fait six ans que nous vivons effectivement dans le bruit. Enfin bref, tous les problèmes de l'autoroute. Nous commençons enfin être un peu tranquilles et nous voilà repartis parce que Bénèsse-Mareme est une fois de plus la plus impactée. Tous les maires étaient opposés, alors on n'a parlé que des trois maires du littoral. Mais inutile de vous dire que le maire de Bénèsse-Mareme aussi était contre. Angresse aussi. Bon, alors, on

se retrouve là de nouveau. On repart dans la bagarre parce qu'il est utile de vous dire que nous sommes contre ce projet terrestre, vous le comprenez bien. Sans compter qu'on parlait de communication, alors je reviens là-dessus. Nous n'avons pas parlé des agriculteurs. Inutile de vous dire que la Chambre d'agriculture n'est pas au courant de votre projet. Alors, expliquez-moi comment vous communiquez sur votre question, comment ? Vous savez Monsieur Chambily le sait parce que nous avons eu une petite discussion et on verra, nous n'avons pas fini de se voir, nous avons quelques années encore ensemble. Mais dites-moi pourquoi la Chambre d'agriculture n'est pas au courant ? Parce que tous vos champs, les quelques rares champs qui restent encore dans la région, sont de nouveau impactés. Vous nous dites : « pas de problème, on peut ressemer dessus ». Il y a quand même un fuseau de 7 mètres sur lequel ils ne peuvent plus rien faire. Ils ne peuvent plus construire quoi que ce soit. Si dans 10 ans actuellement ce sont des champs, mais si dans 2, 3, 4, 10 ans, ils veulent faire quelque chose dessus, ils ne peuvent rien faire. Tout est complètement bloqué. Alors, expliquez-moi comment vous avez fait pour ne pas prévenir la Chambre d'agriculture ?

Réponse RTE : Déjà je voudrais répondre au « on ne peut rien faire », si, il est possible de continuer à cultiver le terrain. En revanche, vous avez raison, on ne peut pas construire des bâtiments et on ne peut pas planter des arbres.

Question d'un participant : En tout cas, je peux vous dire que j'ai un agriculteur où toute la partie où vous avez planté, ça pousse un peu moins bien quand même parce qu'effectivement, on remue, on remue, on remue. Donc, ne me dites pas que c'est exactement pareil. Ce n'est pas vrai.

Réponse RTE : Est-ce-que cet agriculteur s'est manifesté auprès de nous ? Parce que nous faisons des études justement sur des suivis. Le protocole négocié avec la profession agricole prévoit des indemnités. L'année suivante, nous savons très bien que ça repousse un peu moins bien, mais qu'au bout de 2, 3 ans, le terrain reprend son potentiel initial. Les indemnités qui ont été vues avec la chambre d'agriculture et les syndicats agricoles prévoient tout ça. La Chambre d'agriculture va être associée à la concertation par la Préfecture. Là nous sommes dans la concertation publique.

Question d'un participant : Je tiens à vous dire qu'il n'y a pas que la question des dollars. Il faut quand même vous parlez de l'indemnisation et compagnie. C'est le terrain et l'avenir de ces terrains. Vous comprenez ça ? Mais si mais mettez un fuseau et avec ce fuseau vous coupez un terrain en deux, vous ne pouvez rien faire dessus, c'est foutu. Nos enfants, nos petits enfants ne pourront rien faire. Donc vous trouvez ça normal ? Allez, on passe. Mais évidemment, on a une belle prairie. Il y a des chevaux. Vous l'avez signalé. C'est extraordinaire et alors quoi. On continue, on passe sans compter que tant qu'à faire, on va mettre pas loin, une chambre de jonction. Donc là aussi, paf, ça va débiter encore un peu plus. Alors là pourra effectivement essayer d'améliorer et on va passer dessous par un forage pour ne pas embêter la petite grenouille, mais seulement l'agriculteur qui est à côté, il va s'en prendre. Alors moi je ne comprends pas. Là, je vous dis, je suis complètement opposée. Notre association, ainsi que celle du CADE d'ailleurs, auquel fait partie, nous sommes complètement opposés à ce sujet. Il fallait réfléchir avant. Vous parlez toujours du littoral, du littoral, du littoral. Effectivement, il y a beaucoup d'habitants. Moi, j'ai l'honnêteté de dire n'allez pas le refaire sur le littoral, on ne peut pas le faire.

C'est aberrant. Mais le rejeter de nouveau sur l'autoroute alors que nous venons de se taper 5 ans, 6 ans de travaux. Non, ce n'est pas possible.

Réponse RTE : Si justement nous avons pris un fuseau qui est large sur les zones agricoles, c'est justement pour pouvoir positionner la liaison de façon à limiter sa gêne. Tout ce qui concerne l'inconstructibilité sur la bande que nous prendrons sur le terrain agricole, elle est indemnisée une fois que la liaison a été intelligemment localisée en lien avec les propriétaires et l'exploitant, nous ne faisons pas n'importe quoi.

Question d'un participant : Madame, parlait des terres agricoles. Et moi, je vous dis que les forêts sont aussi des cultures. Donc, c'est le même problème que les terres agricoles. Maintenant, est ce que vous êtes allés voir le relief entre la route de Bénesse et la route de Labenne ? Ce ne sont que des tucs. C'est à dire des hauteurs et vous aurez de gros problèmes parce que ça aussi c'est classé même s'ils ont tracé il y a 40 ans une route à cet endroit-là, à mon avis, elle ne se fera jamais. Parce que ça n'a pas été classé à l'époque, mais maintenant, vous aurez des oppositions en permanence. Donc c'est une zone avec énormément de relief.

Réponse RTE : Oui, le relief a été regardé par nos équipes techniques. Le fuseau prend l'ensemble de la bande, la chose que l'on s'engage à faire, c'est de se mettre en bordure de l'emplacement réservé pour ne pas empêcher la future construction de cette voirie. L'emplacement est réservé pour une construction de voirie.

Question d'un participant : Vous êtes en bordure d'un lotissement.

Réponse RTE : Nous sommes à distance du lotissement du Gaillou. Il y a toute une bande qui, elle, est classée espace boisé classé.

Question d'un participant : Mais si vous preniez la route de l'ancienne déchetterie, celle-là n'est pas classée et n'est pas un emplacement boisé classé. Ce n'est pas possible. Elle a servi pendant 50 ans à transporter des poubelles. Elle n'est pas classée. Ou alors il classe n'importe quoi. Ça ne m'étonnerait pas d'ailleurs.

Réponse RTE : Les classements des fois vous surprendraient.

Question d'un participant : Oui, je suis persuadé qu'elle n'est pas classée.

Réponse RTE : Nous vérifierons.

Question d'un participant : Et le chemin du Bayonnais n'est pas classé non plus. Et en plus, il est relativement plat. Vous avez 100 mètres à faire et ça, vous éviterez des frais considérables.

Réponse RTE : Merci. Nous vérifierons mais si ces 100 mètres sont classés, on nous empêchera de passer.

Question d'un participant : Je vais juste poser deux questions. Je vais essayer d'être assez court, la première. Déjà, ces messieurs de RTE, bonsoir à vous. Vous habitez où ? Mais dans quelle région ? Dans quel coin ?

Réponse RTE : Nous sommes basés à Toulouse. Le Grand Sud-Ouest est basé à Toulouse. Pour l'Ouest, il y a un autre centre qui est basé à Nantes. Il y en a un à Marseille pour le Sud-Est, un à Lyon pour Rhône-Alpes et en Alsace, un aussi, un à Lille et un en région Parisienne. Pour l'ingénierie, la France est découpée en 7 régions.

Question d'un participant : Je pense que si ça se passait à côté de chez vous, vous auriez la même réaction que nous. Partez aujourd'hui du principe où vous habitez peut-être Toulouse ou dans l'agglomération de Toulouse, c'est peut-être moins préservé que chez nous aujourd'hui, ici, ce sont des terrains sauvages qui sont préservés. On essaye, nous, en tant que habitants, de les préserver. D'ailleurs, vous voyez chaque particulier vous dire oui, mais à côté, c'est préservé, c'est naturel, etc. Aujourd'hui, nous avons une pépite et nous, il y a une grosse entreprise française qui est RTE et qui va venir implanter quelque chose dont personne ne veut. Donc oui, parce que c'est protégé, etc. Donc ça, déjà, on n'en veut pas. Ça, c'est déjà une première réflexion après ma seconde question c'est que je vois et je les en félicite, que les maires de Seignosse, Hossegor et Capbreton sont très actifs. Qu'en est-il des maires d'Angresse et de Bénesse ? Parce qu'aujourd'hui, effectivement, ces trois maires là Hossegor, Seignosse, Capbreton ont vraiment fait des actions. Mais je me pose la question des démarches d'Angresse parce que je suis d'Angresse et je me dis aujourd'hui Angresse va aux trois quarts, entourée par cette ligne, Angresse se développe énormément, on pousse les murs du village sans arrêt. Et aujourd'hui, on essaye tant bien que mal de préserver notre environnement, notre cadre de vie. Et là, ça va arriver comme un cheveu au milieu de la soupe. Et quel dommage ! Quel dommage pour tout l'environnement de cette région qui est tant préservée de vouloir faire ce projet.

Réponse RTE : Nous avons travaillé de la même manière avec les communes d'Angresse et de Bénesse-Mareme que nous avons rencontré dans le cadre du dialogue avec les acteurs. Nous avons aussi rencontré les ASF, le Sydec etc. et notamment il y a eu des exigences de ces communes qui étaient d'éviter les zones urbaines, éviter les Barthes et à partir de là, nous avons proposé ce que l'on pouvait faire de moindre impact. A partir du moment où nous ne pouvons pas passer par les Barthes, on va sur l'autoroute, on doit retourner à Seignosse pour repartir en mer. Forcément, il faut passer par Angresse et nous avons eu des échanges pour essayer de proposer un fuseau de moindre impact.

Question d'un participant : Moi, ce que j'entends de ce fuseau de moindre impact. Pour moi, c'est un jeu de mots. Qu'est-ce que ça veut dire aujourd'hui ? C'est un mot. C'est peut-être pour rassurer. Aujourd'hui, vous coupez le bras à quelqu'un mais attends c'est le moindre impact, je vais te couper le bras jusqu'au coude, mais en fin de compte, tu ne vas quand même pas pouvoir te servir de la main, mais c'est un moindre impact. Pour moi, cette signification est là, le rôle d'un maire aujourd'hui et c'est pour ça que je tire mon chapeau aux trois maires cités auparavant, c'est de protéger la population et leurs terres et qu'aujourd'hui, je me dis mais pourquoi aujourd'hui faire ce projet ? On a un système et un écosystème ici qui est à préserver. Alors vous, vous faites votre travail, vous êtes payés par RTE, vous avez des formations pour parler...

Complément du maire d'Angresse : Parce que je suis cité dans l'explication. Comme vous avez dit, c'était les trois premiers maires parce que ces trois communes étaient impactées. Ce qui est normal, ce qui était expliqué par le maire de Capbreton. Ils ont regardé un autre

tracé dans les autres communes, pour éviter justement les habitations. Sur la commune de Bénesse dont a parlé la dame, ils ont essayé d'éviter les habitations, chez nous, pareil, ils ont essayé d'éviter les habitations. Nous avons aussi quelques maisons qui sont proches du tracé. Moi, ce que j'ai fait parce qu'en tant que maire, comme je suis cité, l'endroit où le tracé est supposé passer, j'ai contacté les propriétaires de ces parcelles, ils ont été convoqués pour rencontrer RTE et ils ont eu une discussion avec eux. Bien sûr moi, en tant que maire, vous savez, on passe dans des propriétés privées, je n'ai aucun pouvoir dans les propriétés privées. J'ai alerté mes administrés. Le maire de Bénesse n'est pas là ce soir, mais il doit sûrement écouter. Nous avons réagi quand nous avons su que ça passait dans nos communes et bien sûr, on est comme les autres, au début, nous ne sommes pas forcément favorables à ce tracé qu'il soit là ou chez les autres.

Question d'un participant : Alors pourquoi les 5 maires aujourd'hui des communes ne refusent pas simplement et catégoriquement ce projet ? Il y a trop de contraintes au niveau naturel et pour les habitants. En plus, Philippe, vous êtes du cru, vous êtes un enfant du pays.

Complément du maire d'Angresse : Je le dis, je le répète. Nous ne sommes pas favorables au tracé. Nous avons le pouvoir d'un maire ou des cinq maires, nous répondrons à l'enquête publique et au reste.

Question d'un participant : Alors il faut peut-être faire un collectif de 5 maires et faire bloc.

Complément du maire d'Angresse : C'est ce que nous avons fait les cinq maires si vous avez suivi, il y avait 3 communes au début et nous nous sommes réunis tous les 5 pour discuter ensemble.

Question d'un participant : Je crois que vous avez parlé de développer davantage sur les effets sanitaires des champs magnétiques. C'est une phase ultérieure et vous nous avez dit il y a peu de temps, à 40 mètres, vous avez cité 0,1 Microtesla. Oui, sachant que nous sommes nombreux ici dans l'assistance, je pense avoir eu une IRM avec un million de microtesla supplémentaires ou même 3 puisque maintenant, les IRM 3 Tesla. C'est pour essayer de mettre les choses en perspective.

Fin du temps de questions/réponses. L'animateur rappelle que la plateforme reste ouverte jusqu'au 17 juin pour continuer à répondre aux questions du public et donne la parole au garant de la concertation pour un mot de clôture.

Mot de clôture de Walter Acchiardi, garant de la concertation : La plateforme est encore ouverte donc il faut faire en sorte que vos questions soient formulées dans ce temps-là. Cela n'interdit pas d'avoir encore des questionnements après, mais cette partie-là est importante. Nous aurons aussi peut-être l'occasion d'échanger cette proposition de controverse sur les champs électromagnétiques. Encore une fois, il y a une semaine, sur la plateforme, n'hésitez pas à faire toutes vos remarques et notamment les remarques techniques qui sont intéressantes. Rien n'est fermé aujourd'hui que ce soit très clair pour tout le monde. Nous vous invitons vraiment à aller sur cette plateforme. Nous avons la concertation Fontaine comme prochaine étape et c'est important aussi que vous puissiez contribuer comme vous le souhaitez. Et encore merci pour votre participation.



Réunion publique de restitution

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

--

Jeudi 10 juin 2021

1



Accueil



2



ÉCHANGE

IDENTIFIEZ VOUS AVEC VOTRE NOM/PRENOM



Le réseau
de transport
d'électricité



CONVIVIALITÉ

ACTIVEZ VOTRE CAMÉRA



BIENVEILLANCE

GARDEZ VOS MICROS COUPÉS LORSQUE
VOUS NE PARLEZ PAS



INTERVENIR

LEVEZ LA MAIN VIA L'OUTIL ZOOM

VOUS AVEZ DES QUESTIONS ?
CONTACTEZ LE 07.62.77.69.18

3



Présentation des intervenants

Marc CHAMBILY

Chargé de
concertation Rte
du projet golfe de
Gascogne
côté français

Etienne SERRES

Responsable Rte
du projet golfe de
Gascogne
côté français

Walter ACCHIARDI

Garant de la
concertation post-
préalable CNDP

Marion THENET

Garante de la
concertation post-
préalable CNDP

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

4

PRISE DE PAROLE

Mme. Thenet

M. Acchiardi

Garant.e.s de la concertation post- préalable, nommé.e.s par la Commission nationale du débat public (CNDP)



Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021



Qu'est-ce que la CNDP ?

- Créée en **1995**, devenue **Autorité Administrative Indépendante** depuis 2002.
- Sa mission est de veiller à la participation des citoyens dans le processus de décision de certains **projets d'équipement ou d'aménagement**, de **plans et programmes nationaux** et de **projets de réforme de politiques publiques ayant un impact sur l'environnement ou l'aménagement du territoire**.

Nomination garant.e.s

Pour ce projet d'interconnexion électrique France-Espagne porté par le maître d'ouvrage, **RTE**, la CNDP a nommé :

- **Walter Acchiardi** le 5 juillet 2017 et
- **Marion Thenet** le 5 mai 2021

pour être garant.e.s de l'information et de la participation du public et ce jusqu'au lancement de l'enquête publique.

7

7

Trois principes

- **la transparence** : l'information doit être disponible, de qualité, sincère, partagée et compréhensible, et les prises de position sont rendues publiques;
- **l'équivalence** : chaque personne a le droit de s'exprimer et de contribuer aux débats, en respectant des règles d'intervention applicables à toutes et tous;
- **l'argumentation** : chaque intervention ou prise de position doit être argumentée.

8

8

Les missions du garant

- **Le garant est une personne indépendante** du maître d'ouvrage et de toute autre partie prenante de l'élaboration du projet.
- Sa 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.
- 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 tant que de besoin.

Concertation post

- A la différence d'un "débat public" (dont l'initiative revient de droit à la CNDP), ce projet d'infrastructure électrique linéaire a été soumis à une « **concertation préalable** » du 4 octobre 2017 au 18 janvier 2018, **sous la responsabilité de RTE**. Un bilan du garant a été publié en janvier 2018.
- Une concertation post-concertation préalable s'est ouverte jusqu'à aujourd'hui et se poursuivra jusqu'à l'enquête publique pressentie début 2022.
- 2 rapports intermédiaires ont déjà été publiés en janvier 2019 et mars 2020.
Le 3^{ème} rapport intermédiaire sera rendu public fin juin 2021.

Rappel contexte

- **Printemps 2019** = glissement de terrain important au niveau du Gouf de Capbreton qui a remis en cause le tracé du fuseau de moindre impact (agréé par le Ministère de l'Environnement en 2018).
- Après de nouvelles études :
 - relance d'une **phase de concertation interactive du 6 octobre 2020 au 21 janvier 2021** pour envisager un nouveau fuseau de moindre impact pour le contournement terrestre du Gouf de Capbreton.
 - suspension et
 - **reprise de cette concertation interactive depuis le 25 mars 2021**, jusqu'à cette réunion de restitution qui se poursuivra jusqu'au 17 juin 2021.

11

11

Concertation post

- Compte tenu d'une **vive opposition à un premier projet de fuseau de moindre impact** issu de la concertation du 6 octobre 2020 au 21 janvier 2021, **RTE a engagé de nouvelles études** pour proposer ce soir de nouvelles propositions.
- La **CNDP**, parallèlement, a souhaité commanditer un **"dire d'expert"** concernant l'abandon par RTE d'un **passage maritime au niveau du Gouf de Capbreton**.
- la **CNDP** a également proposé aux différentes parties, l'organisation d'une **controverse publique sur les champs électromagnétiques en matière de courant continu**, qui pourrait avoir lieu après la tenue de cette rencontre.

12

12



Déroulé de la réunion

- 1. Les grandes étapes de la concertation**
Etienne Serres – RTE
- 2. Questions-réponses avec les participants**
- 3. Le dire d'expert**
Sara Lafuerza - IStEP
- 4. Questions-réponses avec les participants**
- 5. Présentation des fuseaux et Fuseau de Moindre Impact proposé**
Marc Chambily – RTE
- 6. Questions-réponses avec les participants**
- 7. Les prochaines étapes du projet**
Etienne Serres – RTE
- 8. Mot de la fin**

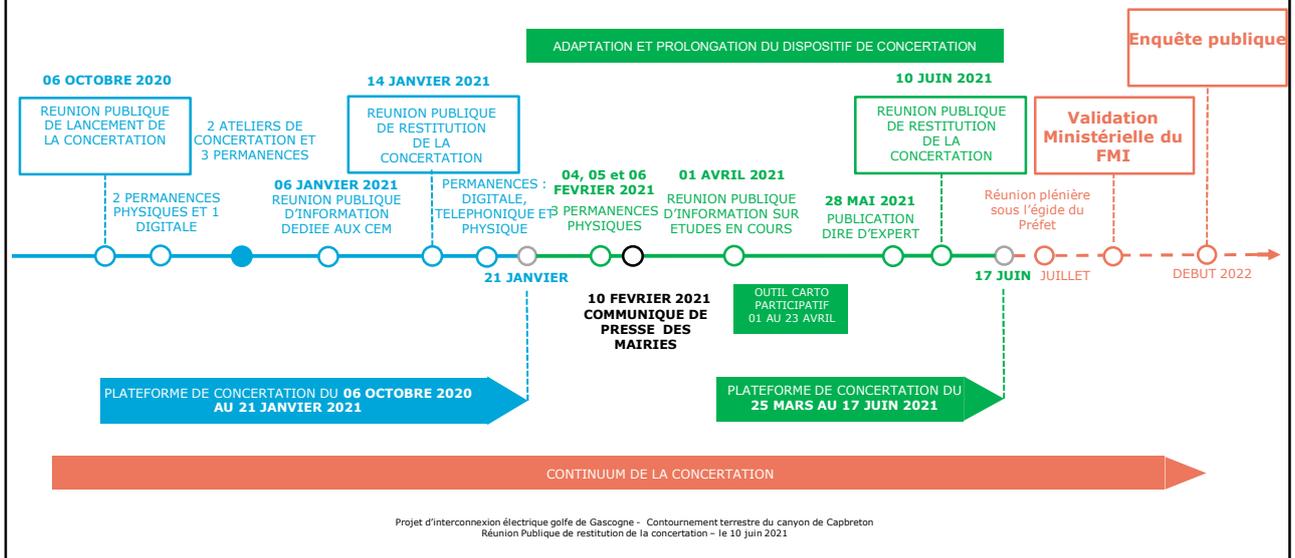
Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021



01

Les grandes étapes de la concertation

Le dispositif de concertation



15

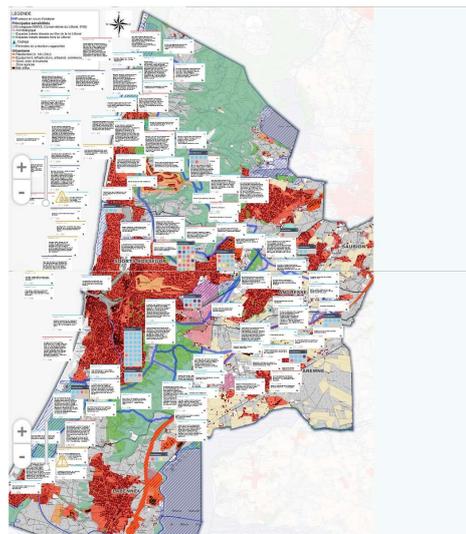
L'outil cartographique

Une cartographie participative a été mise à disposition du public du 01 avril au 11 avril puis, du 16 avril au 23 avril.

- Modalités de participation : à partir de la carte des fuseaux étudiés, proposez l'identification d'enjeux spécifiques du territoire et/ou des opportunités de passage en les argumentant
- Résultats : Plus de 200 contributions recensées mais des contributions difficiles à exploiter :
 - Soit la localisation a été mal renseignée par les participants sur la carte ;
 - Soit la contribution n'est pas suffisamment renseignée ou argumentée.



5 thématiques de participation ont toutefois pu être identifiées : le milieu physique, le milieu naturel, l'habitat, les activités et le patrimoine.

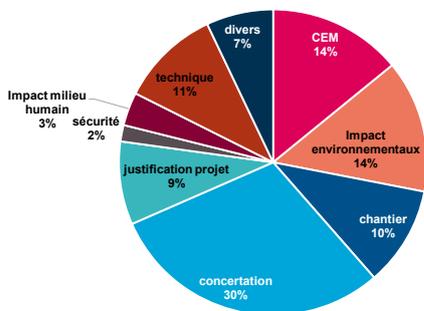


Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

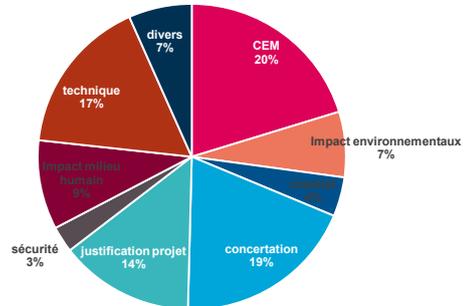
16



Analyse quantitative des thématiques abordées sur la plateforme de concertation et sur le courriel du projet



Du 6 octobre 2020 au 21 janvier 2021 :
57 questionnements



Après le 21 janvier 2021:
361 questionnements

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

17



Analyse qualitative des thématiques abordées sur la plateforme de concertation et sur le courriel du projet

Thèmes principaux abordés depuis le 21 janvier :

- Champ électromagnétiques: Impact sur la santé (13%)
- Concertation: Modalités de la concertation (13%)
- Technique: Franchissement du Canyon (12%)
- Justification du projet: Mise en cause de la justification du projet (10%)

Ceci à conduit à :

⇒ **Décision de la CNDP de lancer un dire d'expert relatif aux études techniques menées par RTE pour le franchissement du Canyon**

⇒ **Proposition de la CNDP qu'une controverse sur les champs électromagnétiques statiques puisse être organisée, acceptée par RTE**

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

18



Actions engagées par RTE

Rechercher un tracé qui s'écarte des zones urbaines denses

RTE a donc cherché dans ses études à :

- Poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire pour la recherche de solutions (mairies, services de l'état, DFCI, ASF, SYDEC ...)
- S'appuyer sur des routes, pistes, infrastructures
- Adapter techniquement son projet pour éviter les impacts sur les zones à enjeu environnemental (passages en sous œuvre, compacité de l'ouvrage ...)

En parallèle, pendant cette phase :

- Continuer à informer le public
- Répondre à l'ensemble des questions posées

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

19



02

Questions-réponses échanges avec la salle

20



03

Le dire d'expert

.

21

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

- Commandé par le CNDP
- Réalisé par Mme Sara Lafuerza, Chercheuse à l'Institut des Sciences de la Terre de Paris



22

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

CONTEXTE DE CE RAPPORT D'EXPERTISE DEMANDE PAR LA CNDP

2019, RTE décide d'abandonner le franchissement du Gouf par un tracé maritime, considérant que cette solution est trop risquée

Réalisation de nouvelles études, afin de trouver une solution par un tracé à terre

Forte contestation locale face à ce passage à terre, et mise en question des informations communiquées par RTE pour justifier ce choix

Mai 2021 : afin de porter un regard indépendant sur les études réalisées et les conclusions tirées par RTE, la CNDP a mandaté une experte indépendante et neutre pour réaliser un dire d'expert

Rapport d'expertise sur 4 études menées entre 2016 et 2020 par RTE : travail d'analyse réalisé par Mme Sara Lafuerza, chercheuse à l'Institut des Sciences de la Terre de Paris (Sorbonne Université)

23

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

L'objectif des études réalisées en amont du projet : déterminer les solutions techniques pour assurer le passage des câbles à haute tension sur le fond marin et notamment le franchissement dans la zone du canyon de Capbreton, qui représente un défi technique majeur.

Deux solutions ont été envisagées successivement :

- Faire passer le câble entre la tête du canyon et la plage
- Franchir le canyon en faisant passer le câble en-dessous, grâce à la réalisation de forages horizontaux (forages dirigés)

4 études ont été transmises :

- Les études Volt 1 (2016) et Volt 2 (2017) réalisées par **Ifremer**, portant sur la dynamique des courants marin au niveau du canyon de Capbreton ;
- L'étude de la société **Red Penguin** (2017) portant sur la faisabilité technique du passage de câbles électriques sur le fond marin entre le canyon de Capbreton et la côte ;
- L'étude de l'**entreprise Fugro** (2019), dont l'objectif était de fournir des informations précises sur les fonds marins situés le long d'un potentiel couloir de franchissement du canyon ;
- L'étude réalisée par **la société Cathie Associates** (2020) portant sur l'analyse des risques associés aux opérations d'installation des câbles le long de ce couloir de franchissement du canyon.

24

Présentation par Mme Sara LAFUERZA
Institut des Sciences de la Terre de Paris



25

**Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE,
dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne**

Analyse des 4 études menées entre 2016 et 2020 afin de :

- Évaluer les règles de l'art des études

Indiquer si les études se sont appuyées sur suffisamment d'éléments et si ceux-ci ont été produits grâce à des protocoles adéquats permettant de disposer d'éléments fiables à analyser.

- Analyser et contraster les conclusions apportées par les études

Donner un avis sur l'adéquation des études menées ainsi que sur la validité de chacune de leurs conclusions.

- Évaluer les risques du canyon de Capbreton

À partir de l'évaluation des études techniques, ce rapport doit se prononcer sur les conclusions de RTE et sur l'évaluation des risques.

- Évaluer la faisabilité du passage du câble offshore

Évaluer si les quatre études menées jusqu'à aujourd'hui sont suffisantes pour écarter tout passage du câble en domaine marin.



26

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

Évaluer les règles de l'art des études et analyser et contraster les conclusions apportées par les études

- Les études Volt 1 (2016) et Volt 2 (2017) réalisées par Ifremer, portant sur la dynamique des courants marins au niveau du canyon de Capbreton :

Les données montrent de manière précise l'évolution morpho-sédimentaire du canyon à partir de l'intégration de données pluridisciplinaires entre 2013 et 2016.

Les données ont été obtenues grâce à des méthodes d'observation et d'analyse conformes aux règles et à l'état de l'art.

- L'étude réalisée par la société Red Penguin (2017) portant sur la faisabilité technique du passage de câbles électriques sur le fond marin entre le canyon de Capbreton et la côte :

L'étude conclut que cette solution apparaît comme trop risquée : deux facteurs pourraient être à l'origine de risques gravitaires importants : - la possible instabilité du fond marin due à sa proximité avec la tête du canyon et l'action de la houle, qui peut être importante dans cette zone (cf. rapport Volt 2).

Les conclusions de l'étude réalisée par la société Red Penguin, semblent suffisamment justifiées.



27

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

Évaluer les règles de l'art des études et analyser et contraster les conclusions apportées par les études

- L'étude réalisée par l'entreprise Fugro (2019) ayant pour objectif de fournir des informations précises sur les fonds marins situés le long d'un potentiel couloir de franchissement du canyon (forages dirigés) :

L'acquisition de profils bathymétriques sériés le long de ce potentiel couloir de franchissement a permis de cartographier un glissement sous-marin survenu entre 2018 et 2019.

Fugro conclut que les phénomènes qui sont à l'origine de l'érosion et du déclenchement des glissements sous-marins sont principalement liés aux tempêtes.

L'étude se base sur une approche pluridisciplinaire et propose une analyse sérieuse et qualitative de la stabilité du fond marin.

- L'étude réalisée par la société Cathie Associates (2020) portant sur l'analyse des risques associés aux opérations d'installation des câbles le long de ce couloir de franchissement du canyon

Cathie Associates confirme que les conditions réelles d'instabilité de la zone (courants turbiditiques actifs ainsi que les occurrences de glissements sous-marins) ne permettent pas d'assurer une stabilité à long terme d'infrastructures posées sur le fond marin. L'étude conclut que cette solution par forage dirigée apparaît également comme trop risquée.

Compte tenu des évidences sur la probabilité élevée de phénomènes d'érosion (courants turbiditiques et glissements), la conclusion de Cathie Associates se justifie pleinement.



28

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

Évaluer les risques du canyon de Capbreton et évaluer la faisabilité du passage du câble offshore

Les principaux risques identifiés par les différentes études sont liés à deux aléas d'origine naturelle :

- Les **courants dits « de turbidité »**, comparables à des avalanches sous-marines, qui ont la capacité de transporter de grands volumes de sédiments sur des distances considérables, en érodant dans le même temps le fond du canyon et ses flancs.
- Les **glissements de terrain sous-marins**, qui entraînent également une forte érosion et ont la capacité de créer des zones de forte accumulation sédimentaire.

Les études donnent à voir que **la fréquence des courants de turbidité (décennale, voire annuelle), ainsi que l'important volume de sédiments mobilisés lors des glissements sous-marins, posent un problème majeur à tout projet d'installations sur le fond marin dans cette zone.**

Par ailleurs, **la faible distance (environ 250 m) entre la tête du canyon et la côte, empêche toute installation marine au large de la côte.**



29

Rapport d'expertise des études techniques réalisées par RTE, dans le cadre de la concertation continue du projet Golfe de Gascogne

Évaluer les risques du canyon de Capbreton et évaluer la faisabilité du passage du câble offshore

L'ensemble des résultats présentés dans les études Volt 1, Volt 2 et de Fugro laisse clairement penser que le canyon de Capbreton est soumis à des aléas d'origine naturelle qui engendrent **d'importantes instabilités au niveau du fond du canyon, des terrasses adjacentes et de la tête du canyon.**

L'activité turbiditique au sein du canyon de Capbreton **est régulière et activée à chaque tempête importante, dont la fréquence est en augmentation** dans un contexte de réchauffement climatique, comme une publication récente le démontre (Guiastrennec-Faugas et al., 2020a).

Toute installation sous-marine au niveau du canyon de Capbreton peut se voir affectée par **d'importants phénomènes d'érosion, et ceci pour des périodes de temps relativement courtes (à l'échelle d'un an et de la décennie).**

A partir de ces éléments le rapport conclut que toute installation dans le domaine marin est inenvisageable, qu'elle soit localisée entre la côte et la tête du canyon, ou traversant le canyon.



30



04

Questions-réponses échanges avec la salle

31



05

Présentation des fuseaux et Fuseau de Moindre Impact proposé

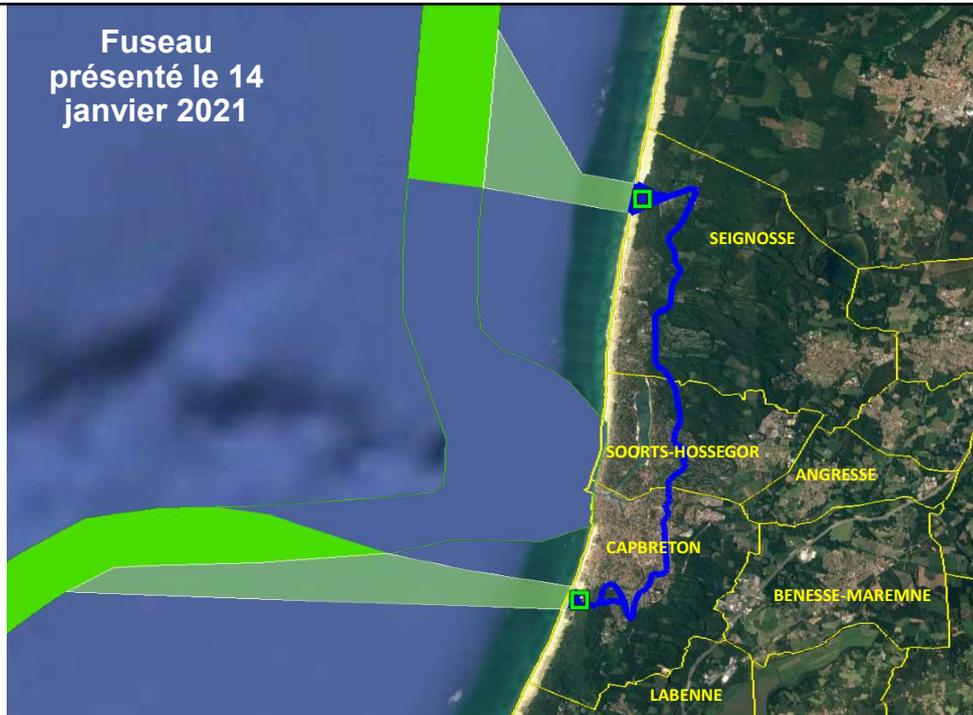
32



Fuseau présenté le 14 janvier 2021

33

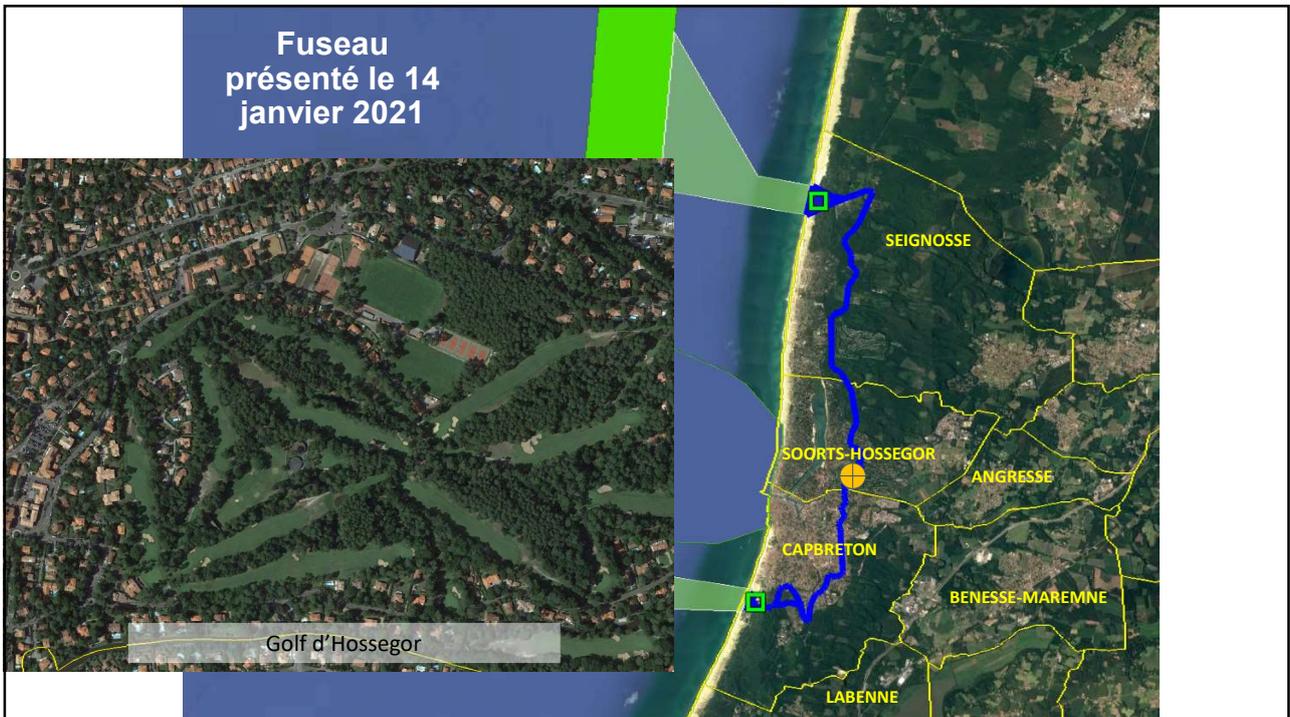
Fuseau
présenté le 14
janvier 2021



34



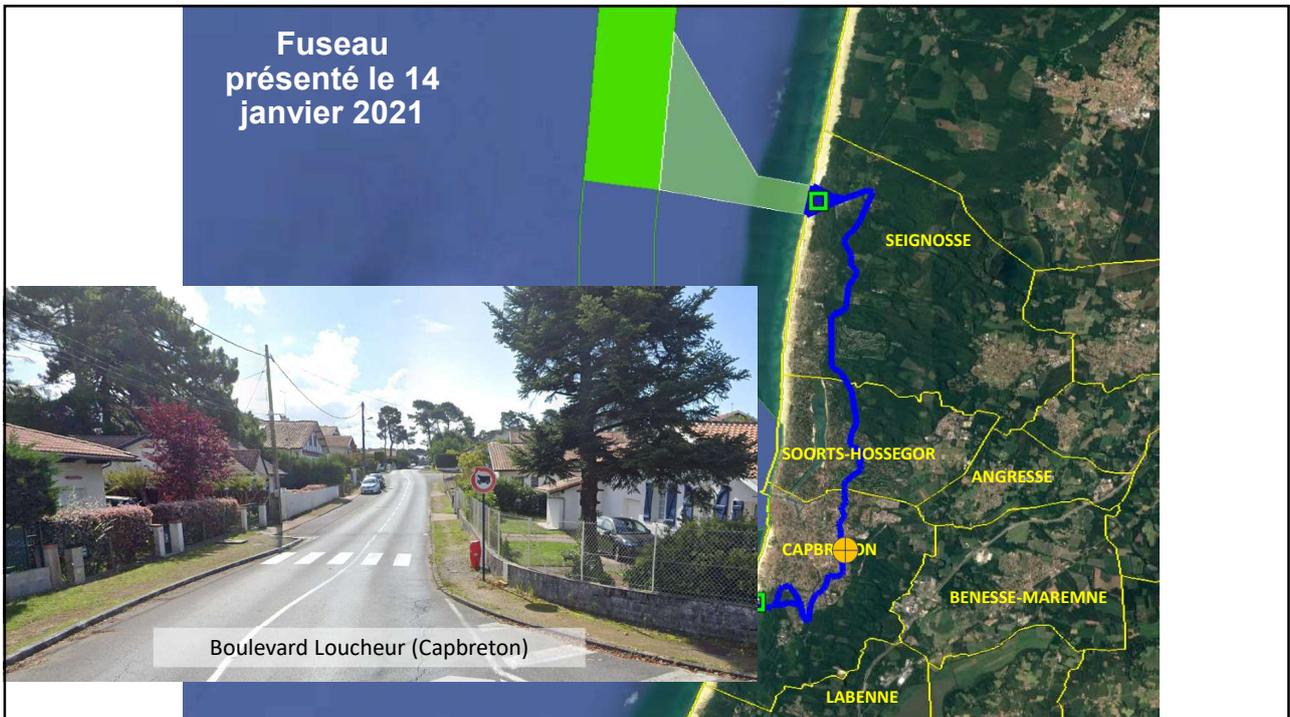
35



36



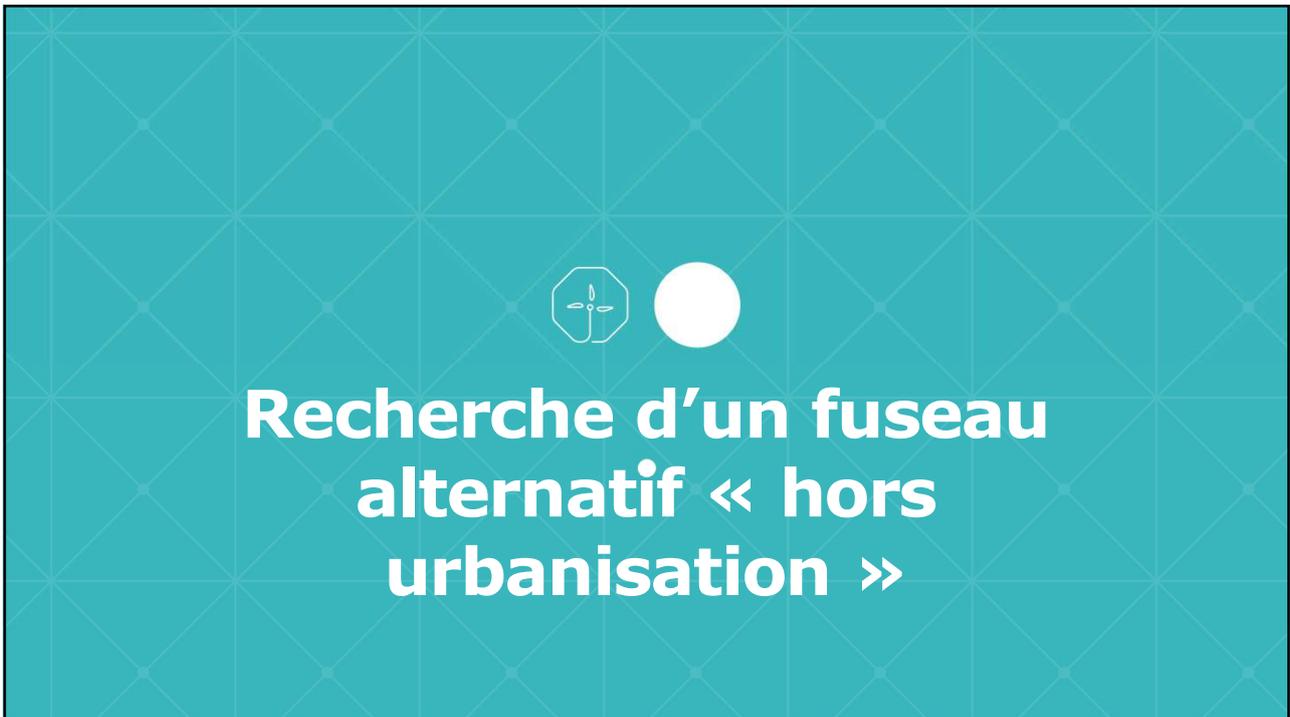
37



38



39



40



41



Les compléments d'études réalisés pour recherche d'un tracé alternatif

Faisabilité technique :

- Accès, emprise, pentes ...
- Passage en sous-œuvre
- Adaptation de l'ouvrage standard (compacité, réduction ponctuelle de l'emprise)

Analyses environnementales:

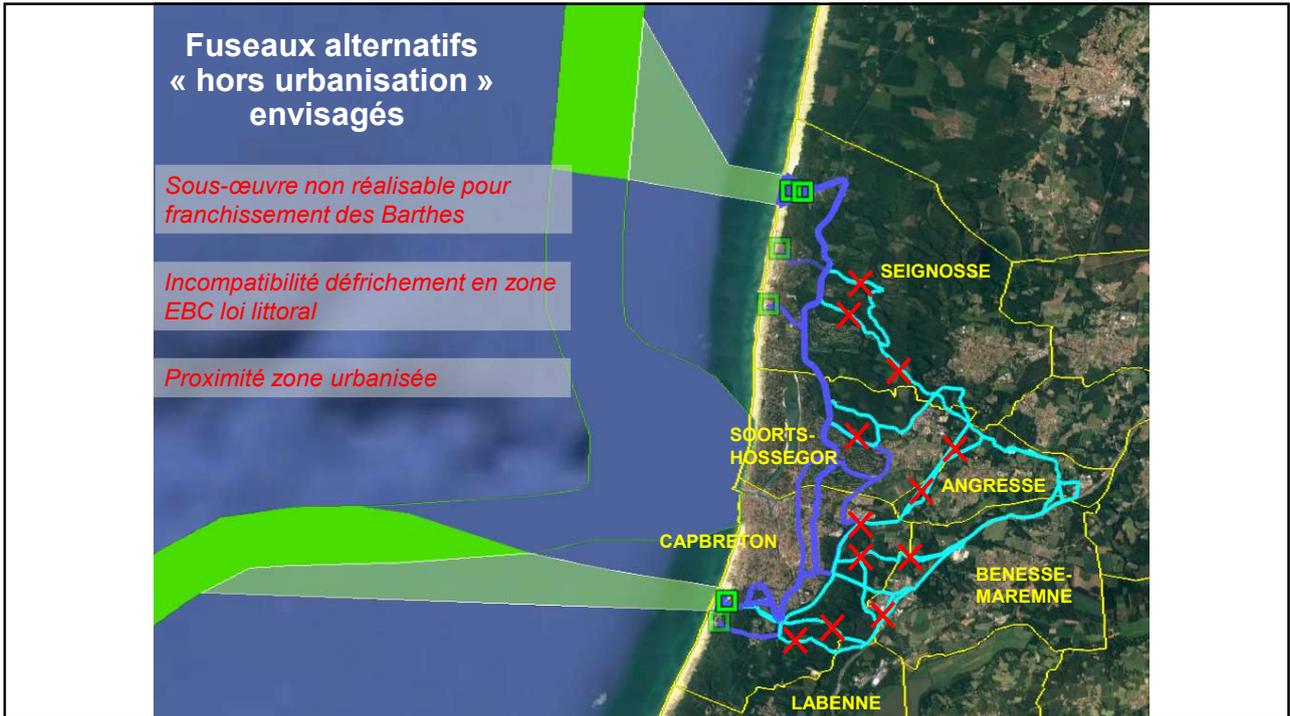
- Identification des enjeux et sensibilités
- Diagnostics écologiques (zones humides, faune/flore)

Analyse règlementaire :

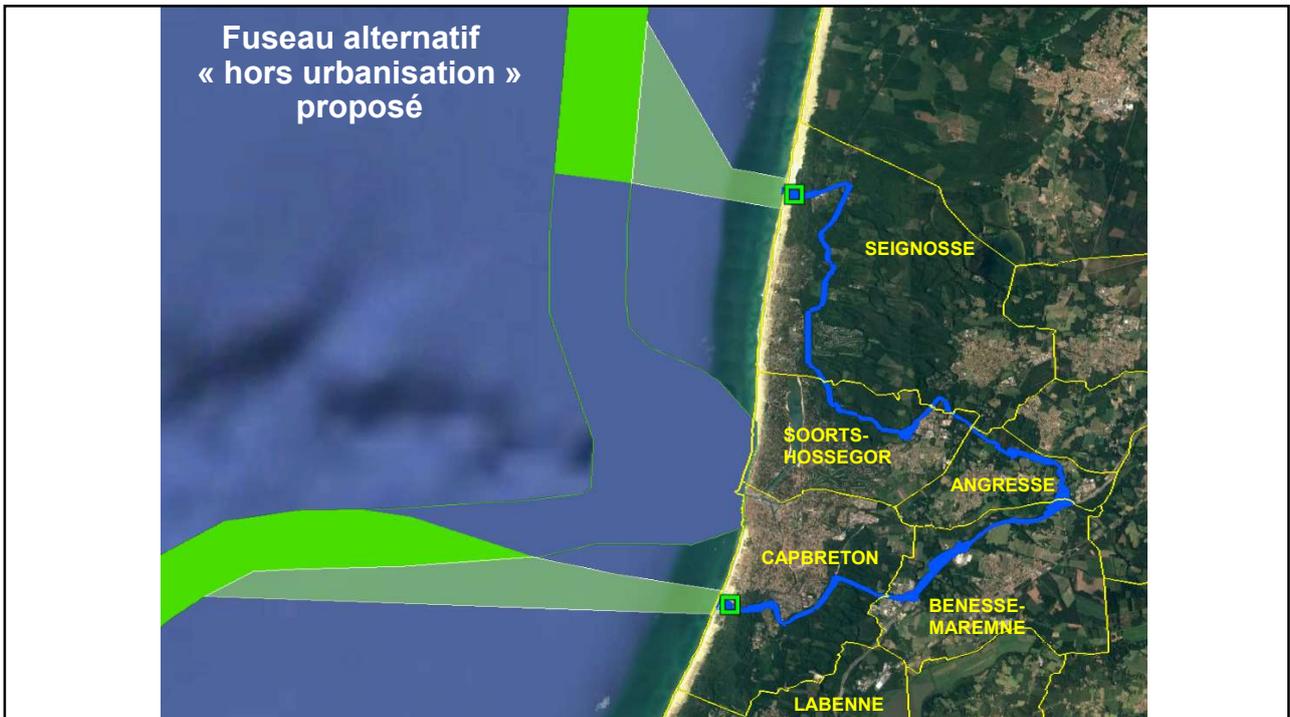
- Compatibilité Urbanisme (PLUi, EBC loi littoral)

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

42



43



44



45



46



47



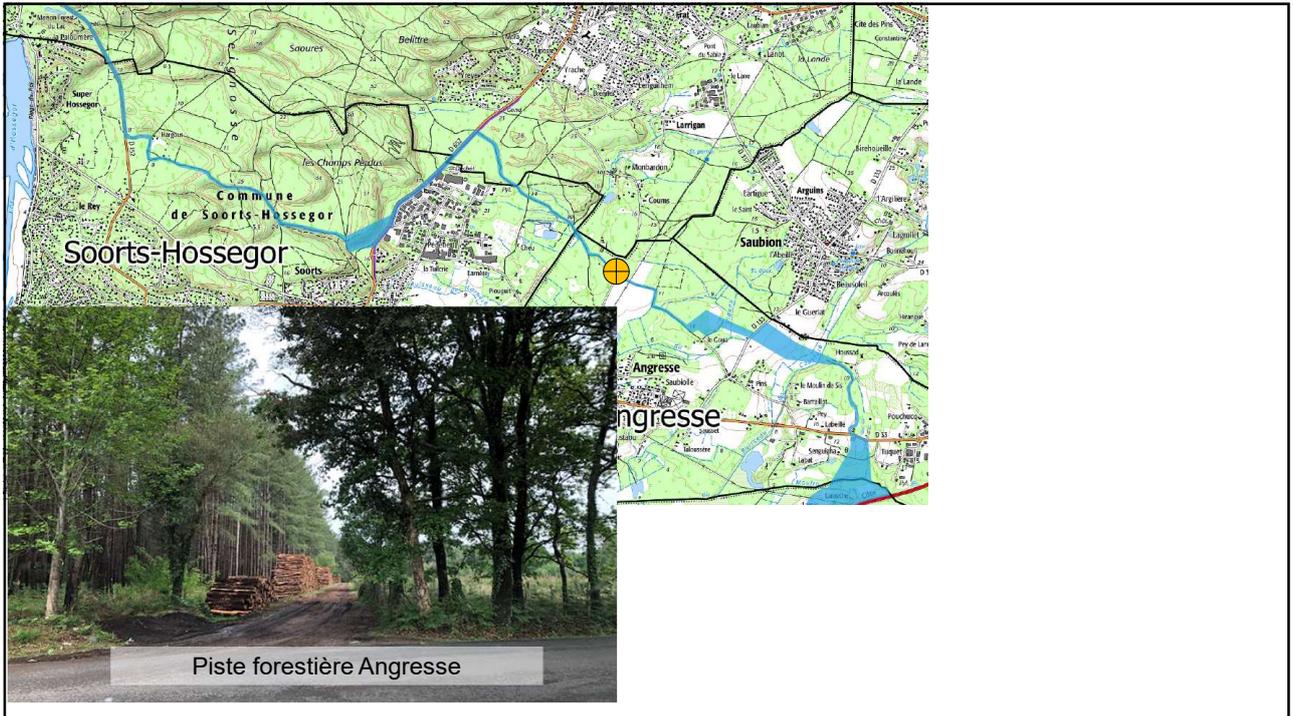
48



49



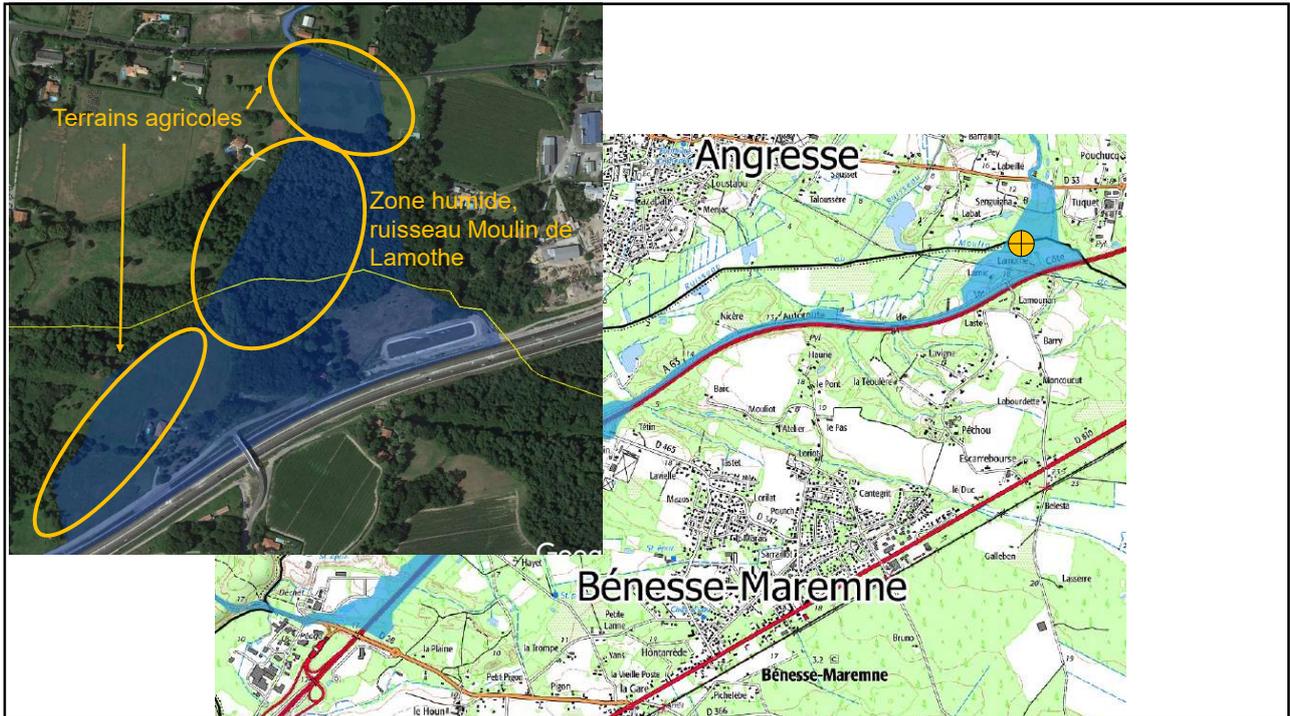
50



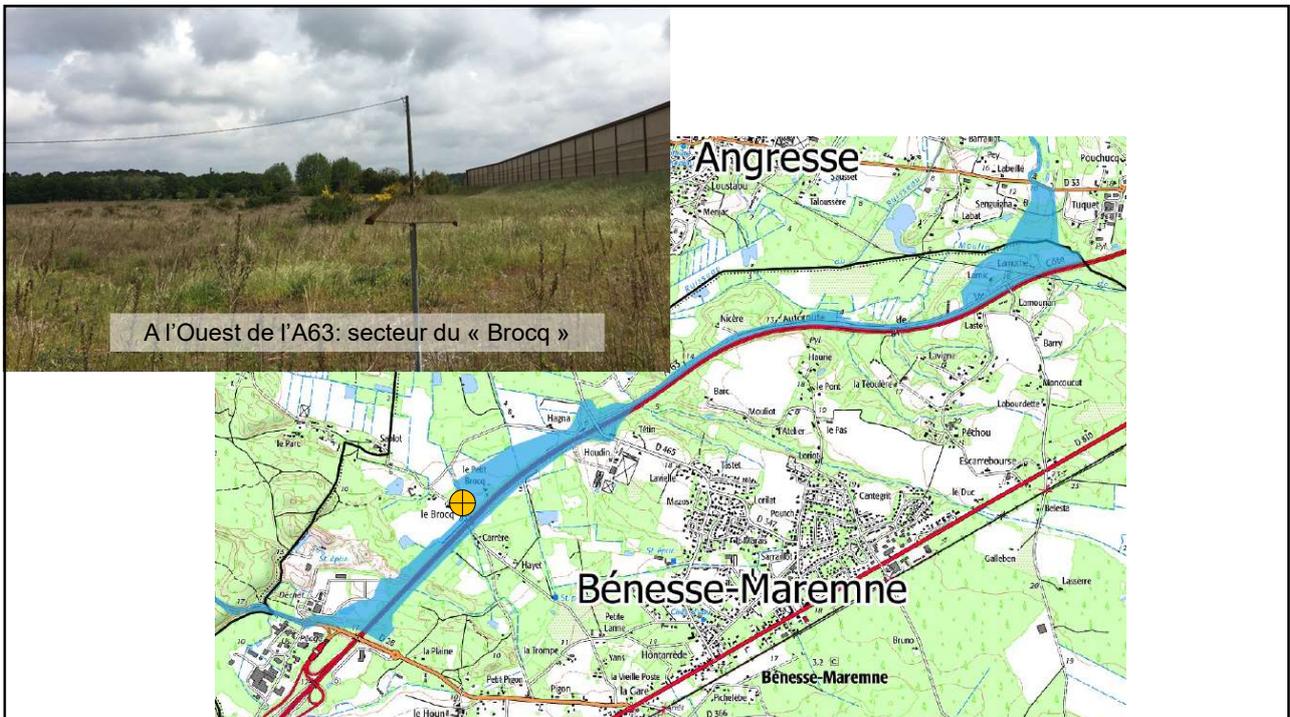
51



52



53



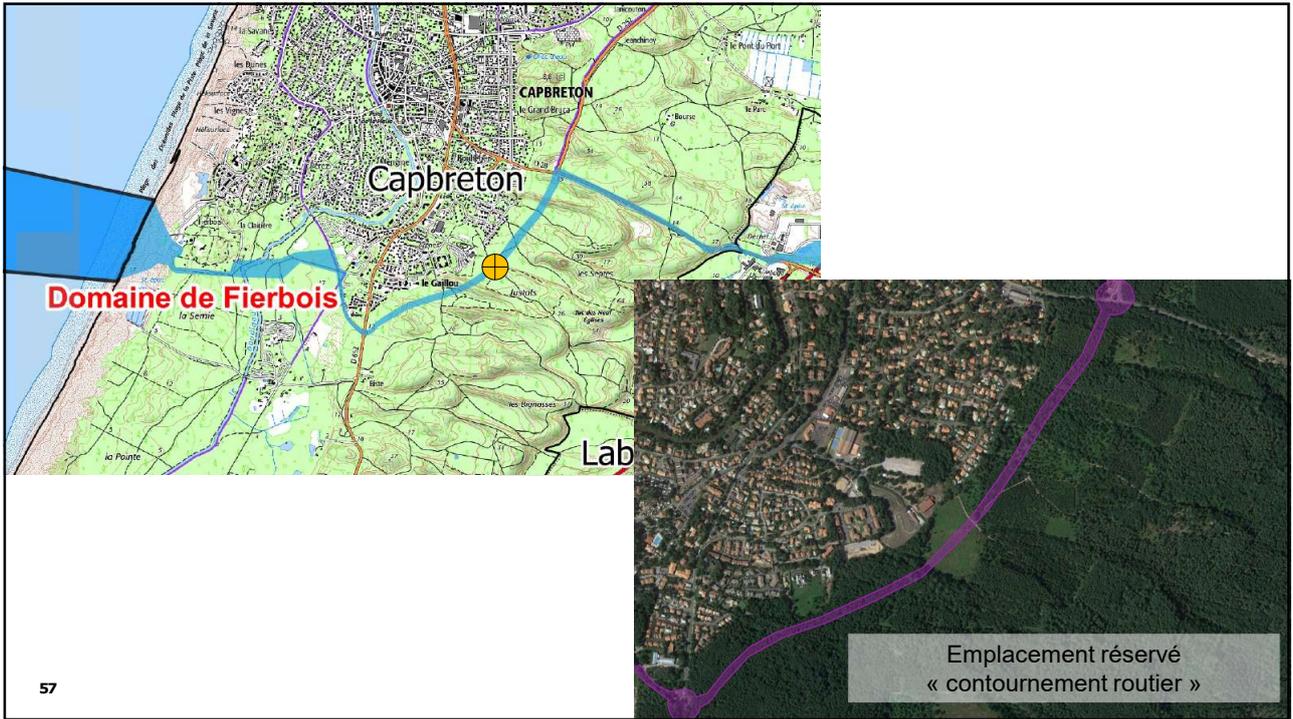
54



55



56



57



58



59

59



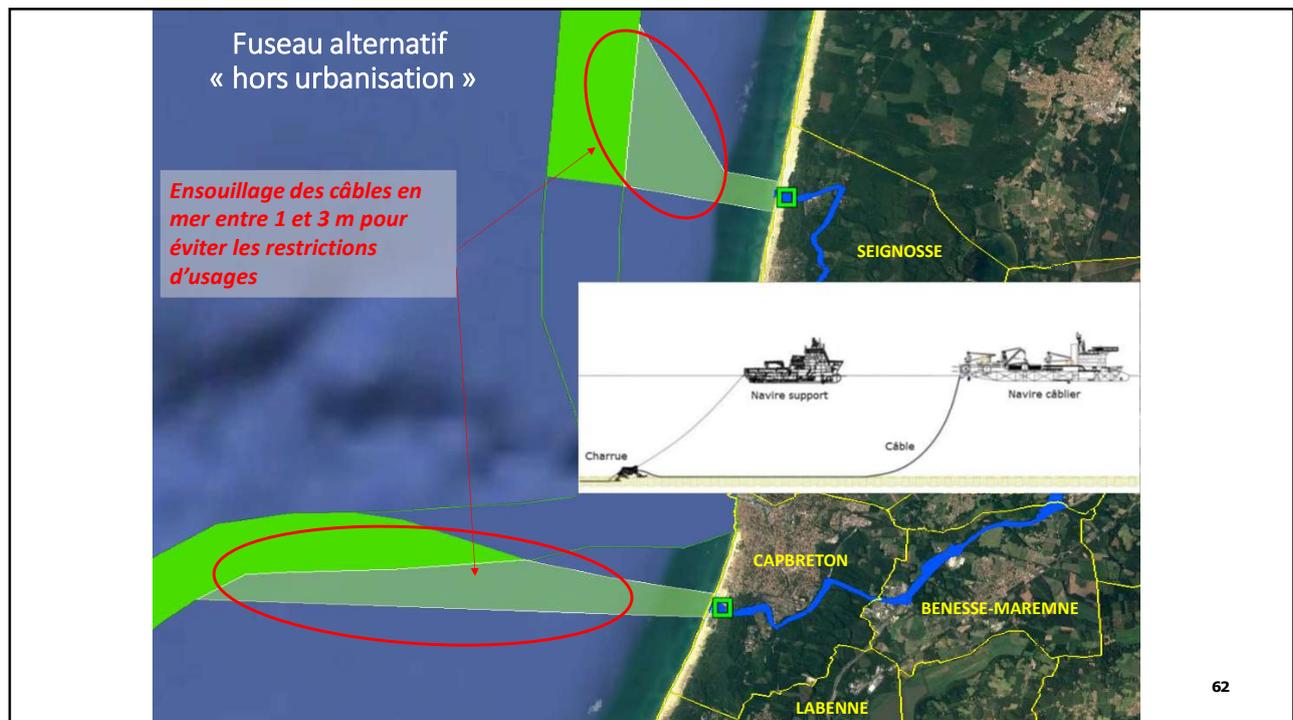
60

60

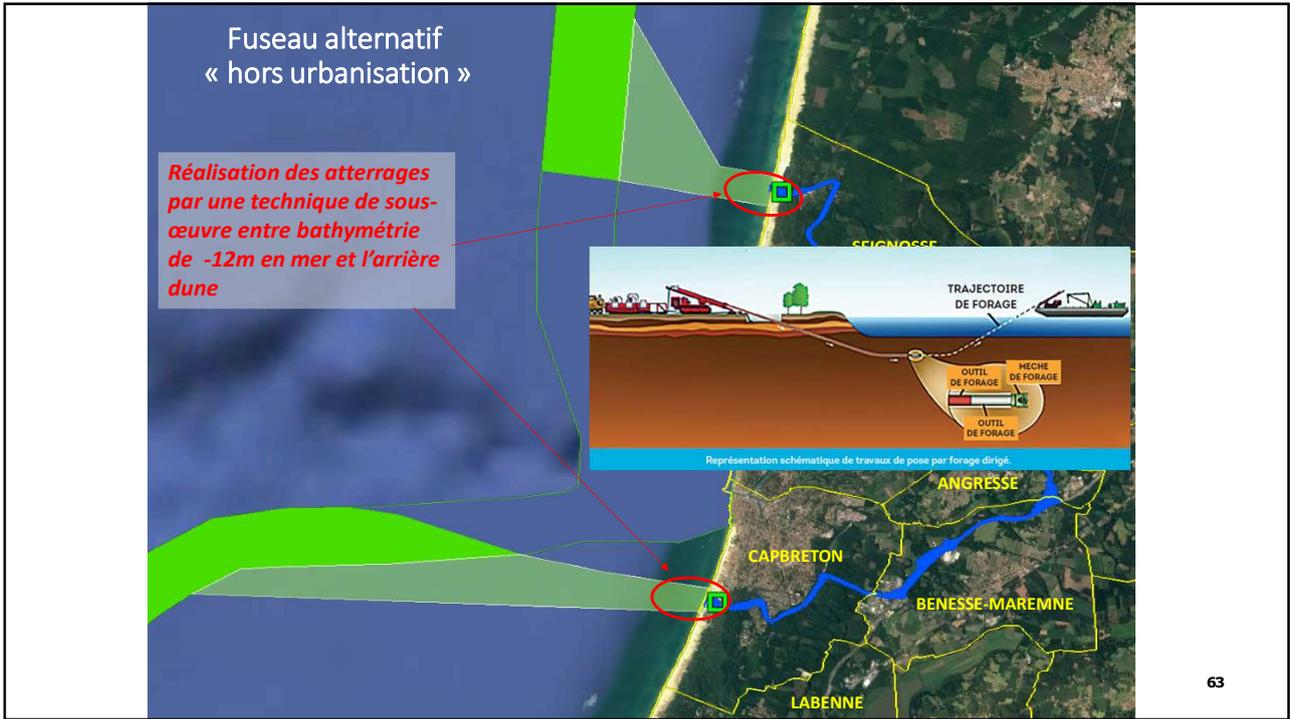


Dispositions techniques pour éviter, réduire les impacts environnementaux

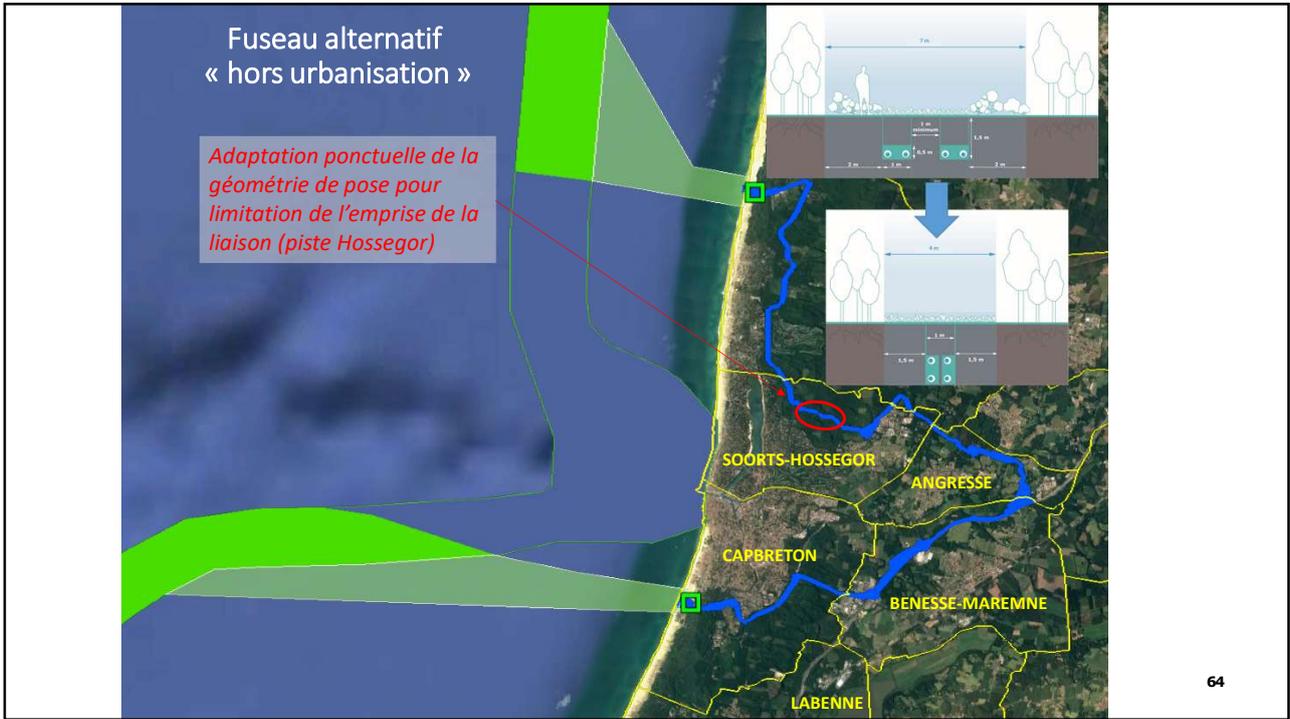
61



62



63



64

Fuseau alternatif
« hors urbanisation »

Terrains agricoles:

- tri des terres,
- adaptation du tracé de détail et des périodes de travaux,
- application du **Protocole Agricole**

65

65

Fuseau alternatif
« hors urbanisation »

Passages en sous-œuvre pour les ruisseaux, leurs ripisylves et les zones humides

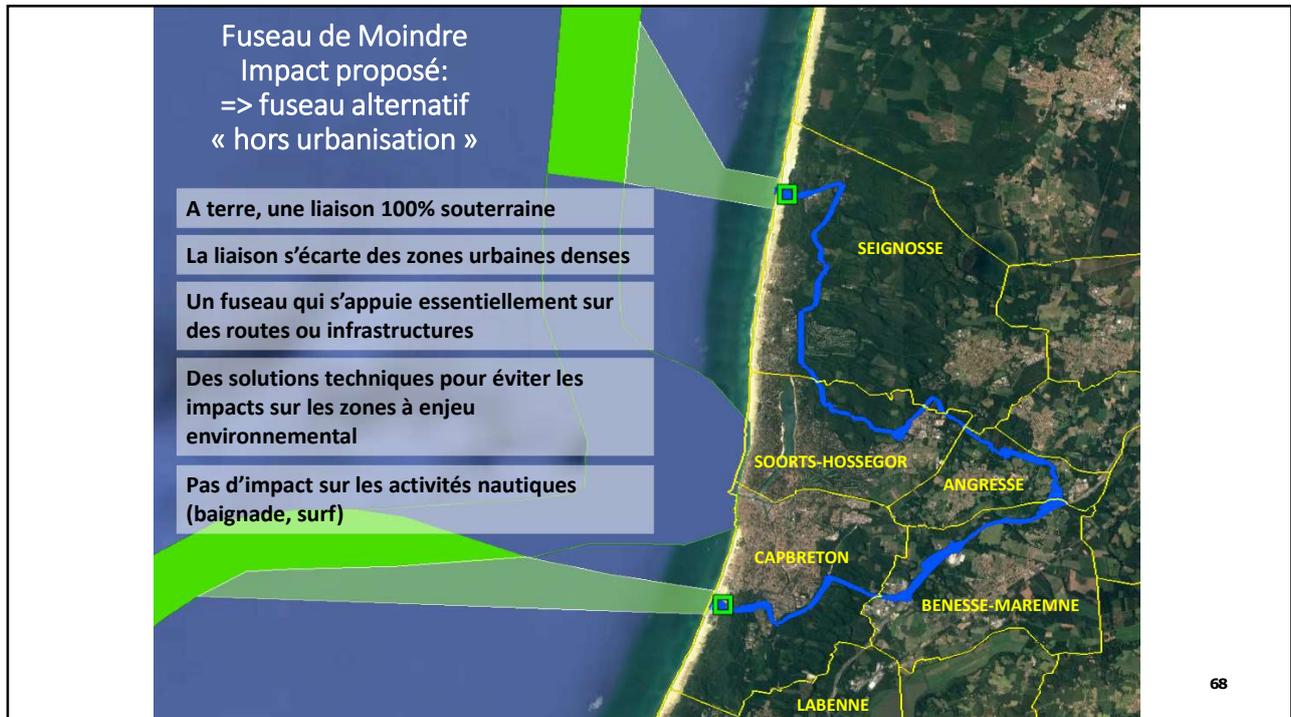
66

66



Fuseau de Moindre Impact proposé

67



68



06

Questions-réponses échanges avec la salle

69

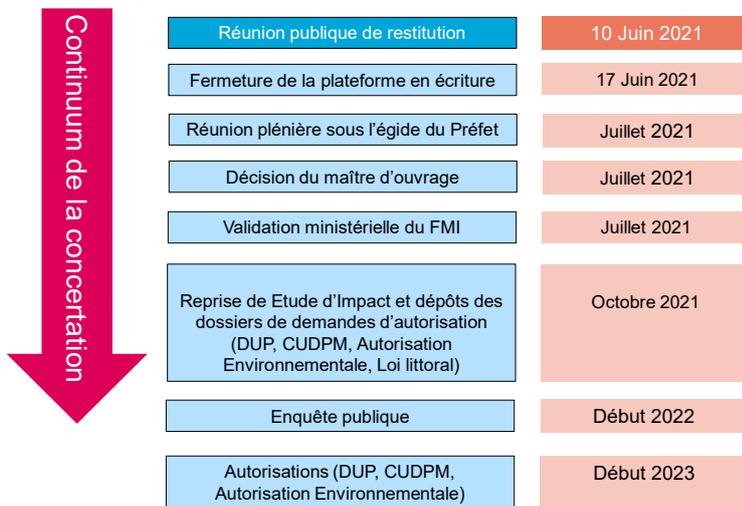


07

Les prochaines étapes du projet

70

Le calendrier



Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

71

Le continuum de la concertation

INFORMER ET SENSIBILISER

LE JOURNAL DU PROJET

LE SITE INTERNET DU PROJET

DES RÉUNIONS PUBLIQUES D'INFORMATION
ET DE SUIVI DU PROJET EN SEPTEMBRE

Zone du contournement terrestre du canyon
de Capbreton et zone maritime

Médoc et Rive droite de la Dordogne

CONTRIBUER ET QUESTIONNER

RECUEIL DE CONTRIBUTIONS / QUESTIONS VIA UNE
ADRESSE MAIL : golfedegascogne@inelfe.eu

IMPLIQUER ET ASSOCIER

DES GROUPES DE TRAVAIL AUTANT QUE NÉCESSAIRE

Phase de travaux,

DES TEMPS DE TRAVAIL BILATÉRAUX AVEC LES
REPRÉSENTANTS DES PROFESSIONNELS

Pêche

Sylviculture

Collectivités ...

CONTACTER LES GARANT.E.S

walter.acchiardi@garant-cndp.fr
marion.thenet@garant-cndp.fr

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021

72

72

Des outils au service du partage et de l'information

Un site internet d'information



Une plateforme de participation Accessible depuis le site internet Fermeture en écriture le 17 Juin 2021



Rendez-vous sur :
www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne

Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne - Contournement terrestre du canyon de Capbreton
Réunion Publique de restitution de la concertation - le 10 juin 2021