



Fédération S.E.P.A.N.S.O. LANDES

Société pour l'Etude, la Protection et l'Aménagement de la Nature dans le Sud-Ouest (Landes)
1581 route de Cazordite, 40300 CAGNOTTE

De la Nature et des Hommes

www.sepanso40.fr



**Projet d'interconnexion électrique France-Espagne
(RTE / Red ELECTRICA)**

Observations de la Fédération SEPANSO LANDES

Projet-golfe-de-gascogne@mail.registre-numerique.fr

**Consignées au registre de l'enquête publique organisée du
17 octobre au 16 décembre 2022**

Ed° 11 déc. 2022

*A Mesdames et Messieurs les Membres
de la Commission d'Enquête publique*

La Fédération SEPANSO LANDES, association agréée pour la protection de l'environnement souhaite exprimer ses observations sur le projet d'interconnexion électrique France Espagne.

Le projet vise à créer une interconnexion électrique entre la France et l'Espagne pour permettre l'échange d'électricité entre les deux pays par une ligne électrique à courant continu, d'une puissance de 2 x 1000 MW et d'une longueur de 400 km environ, dont 272 km en liaison sous-marine le long du Golfe de Gascogne.

1) La partie du projet en liaison sous-marine apparaît à la Fédération SEPANSO LANDES totalement inopportun pour les raisons suivantes :

Le projet est Reconnu d'Intérêt Commun (PIC) par l'Union Européenne, et présenté par ses porteurs (RTE) comme « *répondant aux enjeux européens en matière de transition énergétique et de lutte contre le changement climatique en facilitant l'évolution vers un mix électrique à bas carbone* ».

En revanche, rien dans les pièces du dossier d'enquête publique, ne permet de démontrer que le projet en question ne serait pas « d'intérêt commun » s'il devait éviter d'immerger dans l'océan deux câbles à 400 kV de courant continu sur près de 200 kms de fonds marins.

Les inconvénients **environnementaux**, **économiques**, et **sécuritaires** de la liaison sous-marine sont manifestement sous-estimés par le dossier soumis à enquête publique.

.../...

1.1)

Du point de vue environnemental, les porteurs du projet indiquent que les câbles sous-marins seront « *ensouillés dans la mesure du possible* » mais nul n'ignore que les fonds sous-marins notamment sur la partie du domaine public maritime français sont sablonneux et qu'il est illusoire de chercher à enfouir ces câbles.

Le procédé de pose des câbles électriques sur le fond sous-marin est décrit par le maître d'ouvrage comme suit : « *La préparation de la route des câbles commence par des travaux préparatoires : dégagement des éventuels blocs rocheux en surface, enlèvement des objets sur le fond par un grappin, aplanissement possible sur certains secteurs des crêtes de dunes sous-marines mobiles pour garantir l'objectif d'ensouillage des câbles...* »

A l'évidence les lits sablonneux, plantes aquatiques et la faune aquatique situés sur le passage des câbles (*notamment crustacés, poissons plats du type soles ou turbots*) seront bouleversés puisque le projet a pour effet de parvenir à un nivellement des fonds marins (*grappin, aplanissement*) portant ainsi atteinte aux habitats naturels sous-marins sur l'emprise de la zone de déploiement de ces câbles sous-marins, ce qui ne correspond manifestement à aucun but d'intérêt général.

En outre l'étude d'impact évoque les sites Natura 2000 en mer sur le secteur sud-Gascogne et la présence d'espèces marines d'intérêt communautaire et les « *distances les plus proches du tracé maritime français théorique des câbles à ces ZSC* ».

Or les espèces aquatique et maritimes évoquées ne connaissent évidemment pas la réglementation et les limites des périmètres de protection.

L'étude d'impact admet en effet qu'« *une grande partie des espèces ayant justifié la désignation de ces périmètres ont une distribution très étendue, au-delà des limites de ces sites Natura 2000, et sont donc susceptibles de rentrer dans l'aire d'incidence du projet. Le projet peut donc avoir un impact indirect sur les objectifs de conservation de ces espèces...* »

Le dossier reste taisant sur les risques auxquels s'expose la faune aquatique en cas de rupture ou de détérioration des câbles électriques et notamment quant à l'exposition à de fortes tensions électriques dont les effets dévastateurs sur la ressource et la vie aquatique ont déjà été démontrés s'agissant des techniques dites de « *pêche électrique* »

L'attention de la commission d'enquête est d'ailleurs attirée sur les noms et coordonnées de l'auteur de l'étude d'impact relative à la « *partie maritime* » ne figure pas au dossier ni a fortiori les coordonnées de son assurance de responsabilité civile professionnelle au regard de l'indemnisation de l'éventuel dommage environnemental en lien avec le projet d'interconnexion.

Car en effet la page de couverture de l'étude d'impact prend soin de mentionner que « *l'auteur de cette publication en est le seul responsable. L'Union Européenne ne saurait être tenue responsable des informations qui y figurent...* ».

1.2)

Sur le plan **économique**, de nombreuses incertitudes demeurent sur le coût de maintenance, de réparation ou de fonctionnement du réseau de câbles sous-marins.

La zone concernée (golfe de Gascogne) est connue du monde maritime pour ses conditions de navigation particulièrement difficiles du fait des très nombreuses tempêtes et fortes houles qui y déferlent la majeure partie de l'année.

En cas d'avarie sur les câbles sous-marins en période hivernale et de houle forte à moyenne, les interventions techniques et sous-marines seront compromises pour des durées indéterminées et rien dans le dossier d'enquête ne permet de démontrer que RTE ou les sociétés sous-traitantes en charge de la surveillance et de la réparation des câbles seront en mesure d'intervenir dans des conditions pérennes et à bref délai.

Ainsi la continuité du service public de distribution d'électricité est amplement compromise du fait de l'ampleur ou de la longueur considérable (180 km au moins) du parcours sous-marin des câbles.

Par ailleurs nul ne sait si la zone d'emprise des câbles sous-marins sera ou non interdite à la pêche maritime et notamment aux fileyeurs utilisant des filets calés (déployés sur le fond)

1.3)

Du point de vue sécuritaire, le dossier n'évoque pas non plus les risques d'attentats ou de sabotage du réseau de câbles électriques sous-marins (*les récents épisodes de sabotage de gazoducs en mer baltique laissent perplexes*) ce qui induit nécessairement des dépenses publiques supplémentaires (non évaluées et non maîtrisables), en matière de police de la surveillance des installations sous-marines et de poursuite et répression des infractions, outre les coûts de réparation et de remise en service liés à ces risques.

En raison de ces divers éléments la partie sous-marine du projet ne saurait présenter le moindre intérêt général ni le moindre intérêt pour la faisabilité technique et économique de l'interconnexion électrique entre la France et l'Espagne.

2) La solution préconisée par la Fédération SEPANSO LANDES

Pour la Fédération SEPANSO LANDES ce projet d'interconnexion **doit être intégralement terrestre et souterrain sur l'ensemble de son parcours** et ainsi éviter le contournement de la partie côte sud des Landes, inutilement onéreuse et dévastatrice pour l'environnement littoral du secteur.

La voie terrestre et souterraine paraît la plus pérenne et la plus appropriée tant des points de vue environnemental, économique que des impératifs de sécurité publique.

En effet et pour la majeure partie de son parcours, notamment à travers le plateau landais, le projet dispose (*en ligne droite, au plus court et à moindre coût*) des emprises foncières des

domaines publics autoroutiers (A63) ou ferroviaires (ligne Bordeaux-Hendaye) qui appartiennent déjà à l'État.

Les chemins de service -domaniaux- longeant la ligne de chemin de fer Bordeaux Hendaye existent déjà et sont tout à fait aptes sans dommage pour l'environnement à recevoir les tranchées d'enfouissement des câbles électriques dédiés à l'interconnexion, si tant est que la puissance de distribution électrique du projet ne puisse également être mise périodiquement à la disposition du réseau électrique ferroviaire.

Il en va de même (au choix) des emprises publiques qui longent l'autoroute A 63 de Bordeaux jusqu'à la frontière Espagnole (par exemple la -relativement- récente mise en 2 x 3 voies de l'A63 a entraîné la création d'importants délaissés domaniaux de part et d'autres des voies et équipements routiers de l'autoroute).... il en va de même et au-delà de la frontière, le long des emprises autoroutières en Espagne.

L'avantage du « tout terrestre » et souterrain précité est ainsi indéniable du point de vue économique (absence de recours à l'expropriation du fait des emprises domaniales existantes – Sncf et/ou autoroute – absence de difficulté technique à enfouir des câbles dans des sols sablonneux, moindre coût des dépenses d'investissement et de fonctionnement)

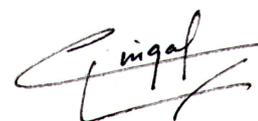
L'avantage d'un parcours 100 % terrestre est également indéniable du point de vue sécuritaire puisque les interventions techniques ou de police peuvent y être diligentées à toute heure et en toute circonstance, météorologiques notamment.

Enfin et surtout une ligne droite terrestre et souterraine, directe, de Bordeaux à la frontière espagnole, éviterait nécessairement les dommages causés à l'environnement sur la côte sud des Landes (de Seignosse – plage des Casernes au Nord – jusqu'à Capbreton au Sud)

Le contournement terrestre du gouf de Capbreton, tel qu'il est prévu, serait ainsi donc abandonné.

En conclusion : Pour les raisons précitées, la Fédération SEPANSO LANDES demande à Mesdames et Messieurs les Membres de la Commission d'enquête d'émettre un avis défavorable au projet tel qu'il est présenté à l'enquête publique.

Fait au siège de l'association le 11 décembre 2022



Georges CINGAL

Président Fédération SEPANSO Landes
1581 route de Cazordite - 40300 Cagnotte

+33 5 58 73 14 53
georges.cingal@wanadoo.fr