

Interconnexion électrique par le golfe de Gascogne.

Projet mis en œuvre par RTE (réseau de transport d'électricité)

Cette synthèse comprend :

1. Les explications techniques du projet
 - Projet européen
 - Modalités d'étude
 - Coût
 - Quelques éléments techniques
 - Les travaux
 - La prise de décision, les échanges
2. Les actions menées par l'association Seignosse Océan
 - Annexe1. Propositions pour un atterrissage aux Casernes
 - Annexe2. Avis de la Municipalité de Seignosse

1. EXPLICATIONS TECHNIQUES du PROJET

Note : les éléments de ce premier paragraphe (essentiellement technique) sont issus des travaux effectués par la SPSH (association partenaire de Soorts Hossegor) et diffusés par Flash à ses adhérents et aux partenaires

Toutes les informations éventuellement utiles et complémentaires sont accessibles sur le site du projet : <https://www.inelfe.eu/fr/projets/golfe-de-gascogne>

○ UN PROJET EUROPEEN

Le 26 mars 2010, le Conseil européen, sur proposition de la Commission, a lancé la stratégie « Europe 2020 » dont « l'une des priorités est « de parvenir à une croissance durable en promouvant une économie plus efficace dans l'utilisation des ressources, plus durable et plus compétitive ». Douze priorités en matière d'infrastructures énergétiques transeuropéennes stratégiques, « essentielles pour la réalisation des objectifs de l'Union en matière de politique énergétique et climatique » ont été recensées¹ ; le « projet d'intérêt commun Interconnexion France-Espagne entre l'Aquitaine et le Pays basque » qui ne s'appelait pas encore « Golfe de Gascogne » est l'une de ces priorités.

Pourquoi interconnecter les réseaux électriques des pays de l'UE ? Les avantages d'un marché de l'énergie à l'échelle de l'UE mis en avant par l'Union sont :

- - techniques : des systèmes électriques plus fiables et des risques de pénurie réduits,
- - économiques : la nécessité de construire de nouvelles centrales étant moindre et le choix offert aux consommateurs plus large, les factures des états et des ménages devraient être allégées,

- écologiques : les réseaux électriques pourront intégrer des niveaux croissants d'énergies renouvelables, notamment des énergies à production variable comme le solaire et l'éolien.

La stratégie, et ses avantages attendus, sont contestés par diverses organisations ; pour exemple nous citerons les contributions des Amis de la Terre et de la CADE (Collectif des Associations de Défense de l'Environnement du Pays- Basque et du sud des Landes).

o **LES MODALITES D'ETUDE du PROJET**

Le maître d'ouvrage du projet Golfe de Gascogne est la société mixte INELFE (Interconnexion Électrique France- Espagne) associant RTE (Réseau de Transport d'Électricité en France) et REE (Red Eléctrica de Espana en Espagne).

Ce projet de deux liaisons à courant continu de 1000MW chacune entre les postes de Cubnezais (au nord de Bordeaux) et Gatika (au nord de Bilbao) - a été porté à la connaissance du public en septembre 2017 et la concertation lancée en octobre 2017 à Bordeaux sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).

L'aire d'étude et le **fuseau de moindre impact** (correspondant au tracé le plus respectueux de l'environnement) retenus étaient alors terrestres pour la zone allant, d'Est en Ouest, de Cubnezais à l'océan puis sous-marins pour rejoindre, du Nord au Sud-Ouest, la côte espagnole. La côte et les terres landaises ne devaient pas être impactées.

Durant la campagne d'étude 2018-2019, des bathymétries successives ont fait apparaître que l'instabilité des flancs du Gouf, au large de Capbreton, rend impossible la pose et l'ensouillage (enfouissement) des câbles.

D'autres études ont alors été menées afin de trouver un passage entre la tête du Gouf et la côte (pas assez de fond) plus au large au-delà du Gouf (trop de fond), en tunnel sous le Boucarot (pas de surface suffisante côté Capbreton pour installer le chantier), ... Aucune alternative n'a été trouvée.

A l'été 2020, le passage sous-marin du Gouf est abandonné et une voie terrestre et souterraine est recherchée entre le nord de Seignosse et le sud de Capbreton. RTE décide de mener une nouvelle étude et engage une nouvelle concertation.

L'annonce de cette concertation – trop discrète sans doute pour être perçue au-delà d'un petit nombre- Notre association, Seignosse océan, a pourtant été présente et active depuis le début) - n'a rassemblé que quelques dizaines de personnes lors de réunions prévues pour être publiques et finalement tenues en visioconférence, hors la première.

15 octobre 2020 (« Les enjeux de la zone et les principes pour la définition d'un tracé »),

10 décembre 2020 (« Analyse des fuseaux potentiels et de leur impact »),

6 janvier 2021 (« Champs magnétiques statiques générés par les liaisons électriques en courant continu »).

Plusieurs tracés étaient proposés

Le 14 janvier, RTE a présenté le tracé retenu. Ligne souterraine de 18 km avec un 1^{er} « atterrissage » (transition terre-mer) au niveau de la plage des Casernes à Seignosse, et un 2^{ème} au niveau du camping de Fierbois au sud de Capbreton. Entre ces deux extrémités, le tracé traverse Seignosse, Hossegor et Capbreton.



Le tracé terrestre présenté par RTE le 14/01/2021

○ LE COÛT DU PROJET

RTE prévoit trois ans de travaux pour réaliser l'interconnexion entre la France et l'Espagne, un coût de 1,75

Milliard (+ ou - 150 M€), réparti de manière égale entre RTE et REE.

subvention de l'Union européenne pouvant s'élever à 40 % devrait permettre à RTE de plafonner son investissement à 500 millions d'euros afin de ne pas impacter le coût de l'électricité.

○ QUELQUES ELEMENTS TECHNIQUES

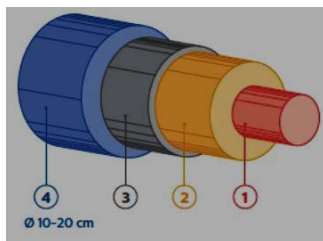
Pour bon nombre d'entre nous, les dangers qu'inspirent les champs électromagnétiques sont aussi redoutés que mal connus.

Le courant électrique existe sous deux formes :

- ▶ **le courant alternatif** : la rotation d'un alternateur génère un mouvement de va et vient des électrons entre un pôle positif et un pôle négatif, mouvement mesuré par sa fréquence (en hertz). En Europe, la fréquence est de 50Hz, ce qui correspond à 50 allers-retours par seconde
- ▶ **le courant continu** : les électrons circulent continuellement dans la même direction, du pôle négatif vers le pôle positif. Fréquence : 0 Hz

Le courant alternatif est utilisé dans le cadre de la distribution d'électricité. Les circuits alimentés par un générateur de type pile ou batterie (lampe de poche, téléphone, ...) fonctionnent en courant continu.

Le courant produit **un champ électrique** même s'il ne « passe » pas : plus le voltage est élevé, plus le champ qui en résulte est intense et son intensité reste constante. **Le champ électrique est facilement stoppé en extérieur** : les arbres captent le champ électrique et le dévient vers la terre, dans la maison, les appareils électriques sont reliés à la terre, les câbles qui transportent l'électricité sont isolés (cf. schéma ci-dessous).



- ① Conducteur en cuivre ou aluminium
- ② Enveloppe isolante
- ③ Écran métallique
- ④ Gaine de protection extérieure

A l'inverse, **les champs magnétiques** n'apparaissent que lorsque le courant circule et leur intensité varie selon la consommation d'électricité. **Le champ magnétique traverse tout** : les cloisons, le béton, le granit, le corps humain... **et ne peut pas être arrêté**. La seule solution pour s'en protéger consiste à s'éloigner de la source.

Il existe deux sortes de champs magnétiques :

- ▶ **les champs statiques, générés par la Terre, un aimant ou un courant continu ;**
- ▶ **les champs variables, générés par un courant alternatif.**

La distinction entre:

- **les champs électriques, dont il est facile de se protéger,**
- **et les champs magnétiques, qui ne connaissent aucun (ou presque) obstacle, et, pour ces derniers, entre champ magnétiques statiques (courant continu) et variables (courant alternatif),**

est très importante, car les effets ne sont pas du tout les mêmes.

Seuls les champs magnétiques variables (courant alternatif) posent un réel problème : ils induisent des perturbations dans tout corps conducteur d'électricité, donc dans les être vivants.

Rappelons que l'unité de mesure du système international des champs magnétiques est le Tesla (T). Nous allons utiliser ici le microtesla (μT), 1 million de fois plus petit.

Conclusion:

- Les câbles souterrains ne génèrent pas de champ électrique.
- **Le champ magnétique terrestre**, champ statique, a une valeur comprise entre **30 et 70 μT** .
- **Le champ magnétique statique** généré par la liaison Golfe de Gascogne en courant continu **est évalué** par le porteur du projet à **quelques dizaines de microteslas** (inférieur à 100 μT) au droit du câble.
- La Commission internationale de protection contre les rayonnements non ionisants (CNIRP) recommande de **limiter à 500 μT l'exposition du public aux champs magnétiques statiques** afin d'éviter les effets indirects potentiels que pourraient subir les porteurs d'implants électroniques ou contenant des matériaux ferromagnétiques².

Dans le respect d'un incontournable principe de précaution il nous paraît sage que ce seuil soit impérativement respecté dans la sphère publique,

1. Règlement (UE) no 347/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2013 concernant des orientations pour les infrastructures énergétiques transeuropéennes

2. dans son étude « Lignes directrices relatives aux limites d'exposition aux champs magnétiques statiques » (publiée par l'INRS - Hygiène et sécurité du travail - 1^{er} trimestre 2010)

○ LES TRAVAUX

RTE prévoit un chantier contraint : pas d'intervention durant la période estivale (quatre mois de juin à septembre) et une avancée plus lente qu'en terrain libre du fait de l'urbanisation dense sur le parcours Hossegor-Capbreton (le tracé à Seignosse est plus éloigné des habitations). Hors les stations d'atterrage, les travaux de creusement et de rebouchage des tranchées, le transport et la pose des câbles couvriront une largeur importante et progresseront de 50 à 120 mètres par semaine.

Le tracé proposé sur les communes d'Hossegor et Capbreton assure aux riverains concernés d'avoir à subir des perturbations importantes (bruit, poussière, noria de camions, gaz d'échappement des divers engins, déviations de la circulation, ...) pendant huit mois chaque année et ce pendant trois ans (sans doute plutôt quatre). C'est très long !

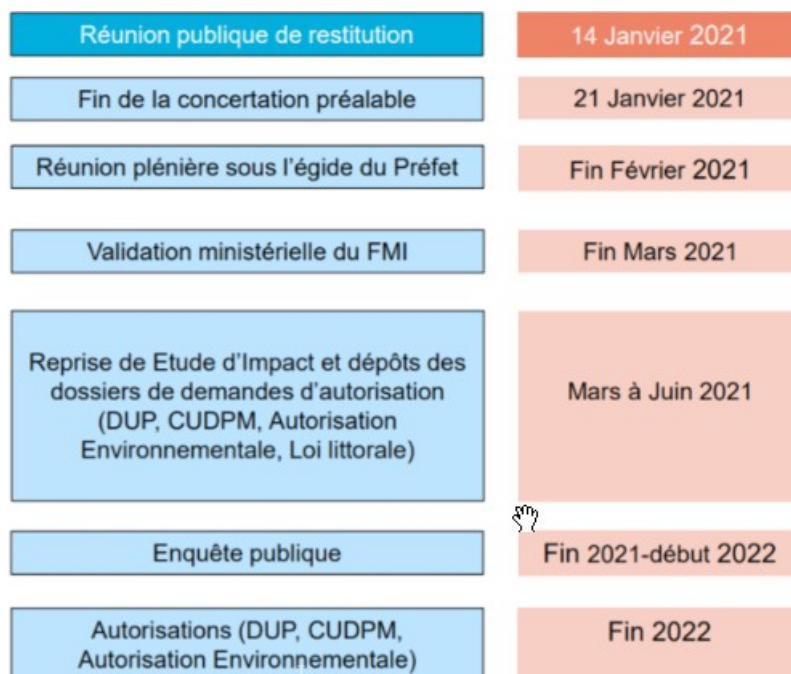
○ LA PRISE DE DECISION- LES ECHEANCES

Des rencontres ont eu lieu les 4 et 5 février afin de permettre à ceux qui n'avaient pas eu l'occasion de le faire d'interroger les responsables de la concertation et de leur faire part de leurs inquiétudes.

Les Maires des communes ont fait connaître leur désaccord et demandé à RTE qu'un nouveau tracé soit étudié à partir d'une aire plus étendue à l'Est.

Le fuseau de moindre impact qui sera retenu doit éviter les zones urbanisées pour toutes les communes concernées.

Le calendrier du projet (cf. ci-contre), déjà bousculé une première fois par l'année d'études supplémentaires liées à l'évitement du Gouf, devrait intégrer ce nouveau temps d'étude et de concertation. Nous sommes en effet aujourd'hui revenus en amont de la réunion publique de restitution et il est peu probable que la concertation préalable puisse être bouclée avant quelques mois.



2. Les ACTIONS menées par l'association SEIGNOSSE OCEAN

Notre association a été amenée à s'intéresser à ce dossier dès la rentrée 2020. En effet, les sondages effectués en mer au large de Seignosse d'une part, et sur le parking des Bourdaines d'autre part, nous ont conduit à prendre connaissance des finalités, jusqu'alors restées médiatiquement discrètes, de ce dossier.,

- Pour la partie Nord, trois atterrages distincts étaient initialement prévus sur Seignosse :
 - Agréou
 - Bourdaines
 - Casernes

- Sans chercher à contester les origines et les arguments qui justifient ce dossier éminemment politique, notre but s'est immédiatement tourné vers la protection des riverains en mettant en avant toutes les nuisances potentielles qui découleraient d'un atterrissage à l'Agréou ou aux Bourdaines, en mettant en avant le principe de précaution utile à préserver les inquiétudes légitimes des résidents et des estivants, mais aussi à préserver l'environnement local auquel nous sommes très sensibles.
- **A ce titre, notre association a participé à toutes les réunions et ateliers de concertation et de travail pour mettre en avant le seul parcours de moindre impact réaliste et de bon sens possible dans le cadre des propositions faites par RTE : un atterrissage aux Casernes.**

Nous avons donc proposé le parcours qui, dans le cadre des critères de la concertation, impactait au minimum selon nous, à la fois l'environnement, l'économie locale, et le bien être des résidents.

Nos arguments, et nos propositions pour un atterrissage aux Casernes ont été transmis en temps voulu aux autorités décisionnelles locales et départementales. Relayées par la Municipalité de Seignosse, **elles sont, dans un premier temps acceptées par RTE.**

Documents joints en annexes à ce dossier :

Annexe 1 : propositions pour un atterrissage au Casernes

Annexe2 : réponse de la Municipalité

Annexe 1

Propositions pour un atterrissage aux Casernes

Seignosse le 13 décembre 2020

Interconnexion électrique France-Espagne par le Golfe de Gascogne

Proposition de l'Association Seignosse Océan concernant l'atterrissage des Casernes

(Association loi 1901, reconnue par la Préfecture des Landes le 9 février 2004 comme association locale d'usagers, au titre de l'article L 121-5 du code de l'urbanisme dans le cadre de la commune de Seignosse)

1. Généralités :

Les problèmes techniques inhérents au franchissement du Gouf de Capbreton pour permettre le passage de la ligne électrique très haute tension (400 kV) France-Espagne par le Golfe de Gascogne, ont justifié le contournement terrestre de ce gouf par un atterrissage au Nord et un retour à l'océan au Sud.

A ce titre, trois possibilités d'atterrissage sont étudiées sur la commune de Seignosse pour la partie Nord de ce contournement : les Casernes, l'Agréou, les Bourdaines.

Ces solutions possibles ont fait l'objet de réunions d'information d'une part et de deux concertations dirigées autour d'ateliers d'autre part. La dernière par visioconférence en date du 10 décembre.

La clôture de la « concertation » est, à priori, prévue le 14 janvier prochain lors d'une réunion au cours de laquelle devrait être présenté l'atterrissage retenu au Nord et son parcours de moindre impact pour atteindre le Sud.

Dès lors, il nous semble essentiel de faire valoir officiellement par cet écrit **le choix de l'association Seignosse océan et de ses nombreux adhérents et sympathisants pour un atterrissage au niveau de la plage des Casernes** et de donner les raisons qui justifient ce choix.

2. Pourquoi le choix des Casernes ?

Ce choix de parcours de moindre impact proposé se justifie pour plusieurs raisons essentielles :

- **Il répond prioritairement à des préoccupations humaines** dans une station où l'environnement et la quiétude sont des éléments déterminants ;
- Il privilégie les voies départementales existantes et larges sur sa partie seignossaise, sans toucher, ou à moindre mal dans sa partie Sud, à l'urbanisme local.
- Il veille à ne pas gêner le tourisme et les commerces, en saison et hors saison, en évitant tout le cœur de la station balnéaire de Seignosse ;
- Il préserve au maximum la quiétude (pendant la durée des travaux) et le potentiel santé des résidents en évitant d'une part tous rayonnements nocifs potentiels (même si le rayonnement magnétique induit par la ligne est bien en deçà des normes actuelles, il nous semble raisonnable d'appliquer un principe de précaution d'autant plus que les dites normes pourront peut-être évoluer dans les 20 ou 30 prochaines années en fonction de l'évolution des connaissances scientifiques), et d'autre part, toutes nuisances sonores et visuelles et de circulation sur toute la station en contournant par l'Est tous les quartiers résidentiels.
- Enfin, il préserve (voir ci-dessous) toutes les possibilités permanentes d'accès à l'océan aux touristes et habitués, mais aussi et surtout aux nombreux surfeurs qui fréquentent les lieux.
- **Le parcours que nous privilégions, fait partie, après aménagements (voir ci-dessous), des propositions étudiées en ateliers. Il est le suivant :**
 - Sortie après atterrissage côté Nord au plus près du chemin d'accès à la plage puis rejointe souterraine au parking principal (voir ci-dessous), puis D 337, puis D79 par la droite, puis contournement du lac par la D 152. Ensuite, plusieurs voies sont possibles et les avis des représentants des communes d'Hossegor et de Capbreton primeront évidemment sur le nôtre.
 - Une solution sage serait, comme proposé dans celles avancées, de poursuivre vers Soorts jusqu'au rond-point de l'Avenue de la Bécasse et ensuite la D 418 jusqu'au rond-point avec la D 133 que l'on prend à droite sur quelques centaines de mètres avant de descendre plein

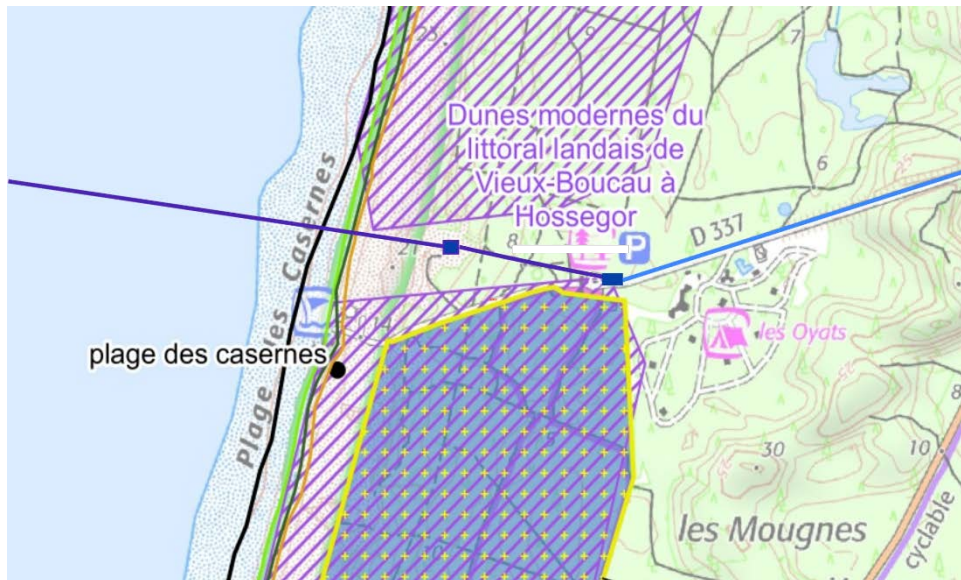
sud jusqu'au CD 28 en contournant une grande partie de Capbreton par **le Sud**.

Principes de l'atterrage aux Casernes :

- Atterrage sur le terrain communal (ancienne pisciculture) desservi par un chemin existant, avec chambre de jonction (carré bleu sur le schéma) à ce niveau,
- Réalisation d'un autre forage, de profondeur suffisante, sous la zone écologiquement sensible à protéger, pour établir une liaison souterraine entre cette chambre d'atterrage et le parking de la plage afin de rejoindre le fuseau (RD 337) à ce niveau.

Cette proposition permet d'éviter tout retentissement prolongé ou fermeture de l'accès plage actuel qui seraient impactants et inmanquablement à l'origine de dégradations des espaces dunaires et forestiers protégés adjacents, par des passages sauvages.

Il est à noter également que l'essentiel du matériel de forage serait déjà sur place.



Ce document, est transmis aux responsables du projet et aux décideurs potentiels.

Il est transmis également à tous nos adhérents et sympathisants pour information.

Pour l'association Seignosse Océan et après accord du conseil d'administration

Le président

Pierre Frenot

Destinataires :

- RTE France
- ETHICS Group, maîtrise d'ouvrage RTE pour la concertation du projet golfe de Gascogne
- Monsieur le Préfet des Landes -Secrétariat général.
- Monsieur le Maire de Seignosse
- Monsieur le représentant de l'Office Nationale des Forêts sur la commune de Seignosse.
- Mesdames et Messieurs les adhérents de l'Association Seignosse océan
- Archives

Annexe 2

Réponse de la Municipalité de Seignosse

(Texte initial reçu en PDF, a été transformé Word. Il est certifié conforme à l'original)

A Seignosse, le mercredi 13 janvier 2021

Monsieur Pierre FRENOT Président
SEIGNOSSE OCEAN

37 avenue du Sporting 40510
Seignosse

Nos réf. : MAARCH/2021D/64

Dossier suivi par : Julien JUAN

Courriel : julien.juan@seignosse.fr

Objet : courrier Seignosse Océan RTE

Monsieur le Président,

La Mairie de Seignosse a été informée par RTE mi-2020 d'un projet à l'échelle européenne relatif à la construction d'une jonction électrique entre la France et l'Espagne.

Dans un premier temps, cette liaison a été pensée pour être exclusivement sous-marine. Malheureusement, des études techniques poussées ont prouvé que le passage du gouf de Capbreton, proche de l'embouchure du port, ne peut techniquement être mis en œuvre. De fait, une jonction terrestre nécessitant un atterrissage au nord et sud du canyon sont obligatoires.

Mon équipe municipale est bien entendu vigilante sur tous les enjeux relatifs à la construction de cet ouvrage. Pour ce faire, un ingénieur technique et environnement a été désigné au sein des services de la Mairie pour faire l'interface avec RTE. Ainsi, des discussions et rendez-vous de terrains ont été menés

régulièrement avec le maître d'ouvrage tant pendant les réunions publiques qu'en dehors.

Il en ressort que ce projet nécessite un regard et des décisions précises sur de nombreux enjeux identifiés (incidence sanitaire sur la population, gêne pendant les travaux, incidences écologiques et environnementales, exploitation future du sol, impact sur le tourisme etc...) sur 2 phases principales de travaux: l'atterrissage et l'enfouissement de desserte vers la commune d'Hossegor.

Concernant l'atterrage Nord, le territoire de Seignosse a été retenu par RTE car il présenterait toutes les caractéristiques techniques adéquates. Mon équipe municipale a très vite identifié les différents impacts de la présence de ce futur ouvrage et, au travers des différentes discussions avec RTE, s'est positionnée pour un scénario préférentiel correspondant à un atterrage sur le secteur des Casernes, et ce afin de limiter les nuisances occasionnées par ces travaux pour les habitants de Seignosse Océan.

Si cette option devait être retenue par le maître d'ouvrage, il va de soi que nous veillerions bien évidemment à ce que ce dernier s'engage à limiter l'impact environnemental de cette infrastructure pour la biodiversité environnante, notamment durant la phase de travaux.

Concernant l'enfouissement du câble jusqu'à la commune d'Hossegor située plus au sud, la Mairie de Seignosse s'est également positionnée, et ce sur le faisceau de moindre impact correspondant à l'axe routier reliant Seignosse à Vieux Boucau par la route départementale identifiée D79.

Il conviendra par ailleurs, avec le maître d'ouvrage, et dans une autre phase de la concertation, de définir le positionnement précis de l'ouvrage vis-à-vis de la chaussée (en axe de chaussée, demi-chaussée ou accotements latéral), ainsi que les éventuelles compensations et réfections.

Par ce courrier, je souhaitais, au nom de toute l'équipe municipale de la Mairie de Seignosse, vous faire part de notre positionnement vis-à-vis de ce projet. Celui-ci sera bien évidemment défendu auprès des services de l'Etat à l'occasion des prochaines étapes de la concertation, qui débuteront prochainement à la suite de la détermination par RTE du faisceau de moindre impact.

Dans cette attente, je reste bien évidemment à votre disposition pour de plus amples informations, et vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sincères salutations.

Pierre PECASTAINGS
Maire de Seignosse

