PRÉSENTATION DU PROJET DE TRACÉ DE DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE

À l'issue de l'Instance Locale de Concertation (ILC) du 27 septembre 2024, présidée par le préfet coordonnateur du projet, l'État a validé le Fuseau de Moindre Impact (FMI) proposé par RTE, après plusieurs mois d'études et de concertation avec les élus, les services de l'État et les acteurs du territoire.

Cette étape importante a clôturé une première phase de concertation démarrée en juin 2023. Fruit d'un dialogue continu et d'études approfondies, elle traduit la prise en compte des enjeux environnementaux, sociaux, agricoles, paysagers, économiques et touristiques. Ces critères ont permis de définir les contours d'un projet interrégional structurant en réponse à l'électrification des usages pour l'ensemble des habitants de la région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur et à la décarbonation de la deuxième zone industrielle la plus émettrice en gaz à effet de serre de France.

Les études de détail menées au sein du FMI ont ensuite permis de définir le tracé présenté dans le dossier de demande de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), dont l'instruction par l'État a été engagée en mai 2026.

POINT D'ÉTAPE DU PROJET

17 OCTOBRE 2023
Validation par l'administration centrale (DGEC) du dossier de Justification technico-économique de la solution proposée par RTE.

FÉVRIER - AVRIL 2024
Réalisation de la concertation préalable du public sous l'égide du préfet des Bouches-du-Rhône, préfet coordonnateur du projet.

27 SEPTEMBRE 2024
Validation par le préfet coordonnateur du Fuseau de Moindre Impact proposé par RTE.

AVRIL 2025 - JUILLET 2025
Débat public global « Fos Berre Provence, un avenir industriel en débat » sous l'égide de la CNDP

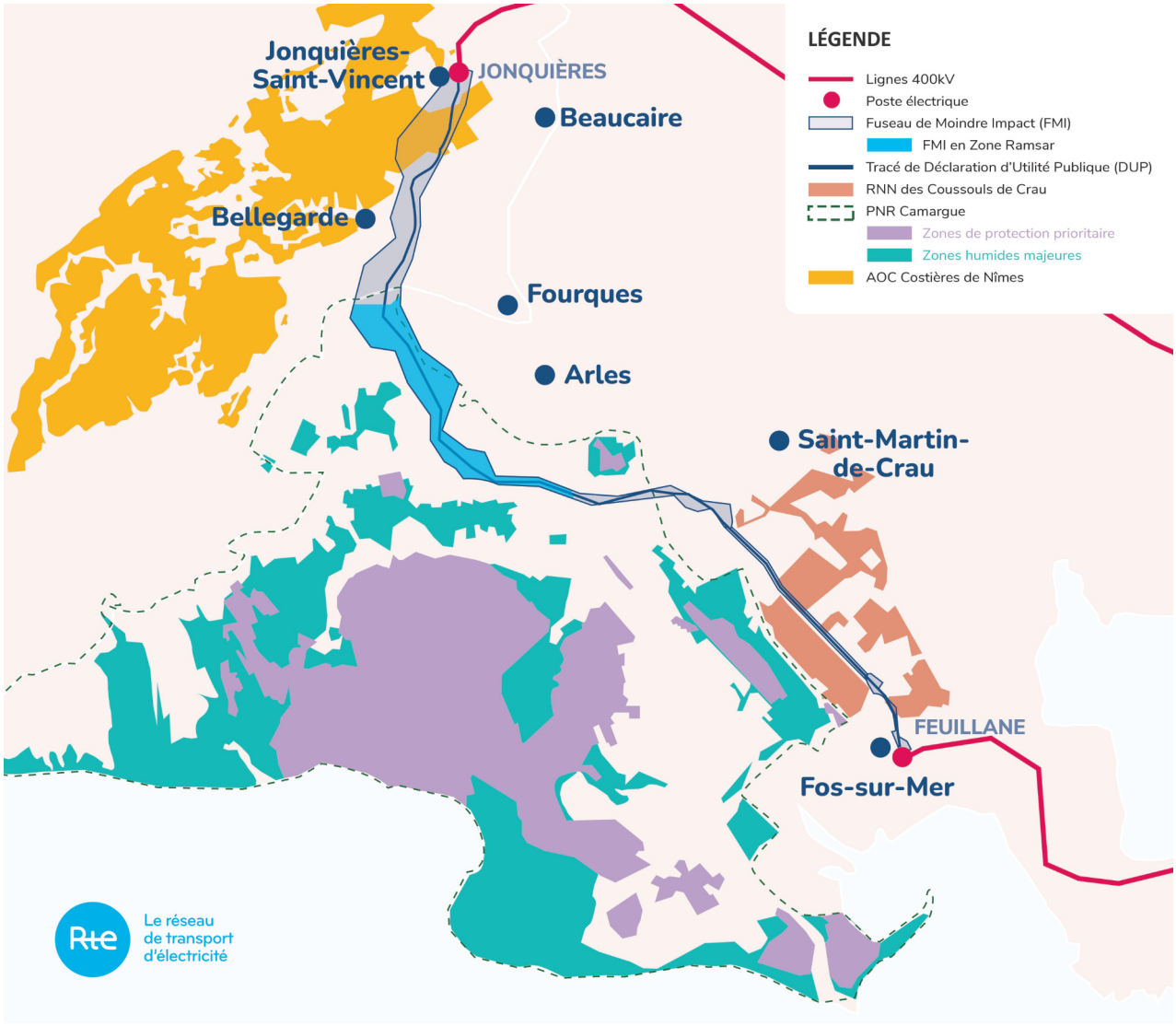
MAI 2026
Lancement instruction DUP

AUTOMNE 2026
Enquête publique

2027-2028
Autorisations (DUP, dérogation espèces protégées, ...)

2028
Démarrage des travaux

OCTOBRE 2023 — FÉVRIER - AVRIL 2024 — SEPTEMBRE 2024 — AVRIL 2025 - JUILLET 2025 — MAI 2026 — AUTOMNE 2026 — 2027- 2028 — 2028



LE PROJET DE TRACÉ

Le tracé envisagé de la ligne s'inscrit dans le Fuseau de Moindre Impact (FMI). Il s'agit d'une bande d'environ 100 m de large, au sein de laquelle la localisation précise des pylônes sera définie lors de la mise au point du projet détaillé.

- Il évite les zones urbanisées et les espaces naturels les plus sensibles.
- Il reste à l'écart de la ville d'Arles et de son patrimoine réputé mondialement. Il se situe loin des Alpilles et de l'abbaye de Montmajour à l'est d'Arles.
- A la sortie du poste électrique de Feuillane à Fos-sur Mer, il évite le Parc de Camargue et les Marais du Viguerat à l'ouest, la base aérienne militaire d'Istres à l'est et s'insère dans le terre-plein central de la RN 568 (mutualisation d'un linéaire déjà artificialisé, territoire déclassé de la réserve de la Crau) qui relie Fos-sur-Mer à Arles.
- Il évite ensuite les Marais de Meyranne et des Chanoines, et contourne Arles par l'ouest en se positionnant uniquement en périphérie du Parc de Camargue, dans une partie déjà largement aménagée par l'activité humaine loin des espaces naturels sensibles.
- Il rejoint enfin le poste de Jonquières sur la commune de Jonquières-Saint-Vincent en s'éloignant des bourgs de Fourques, Bellegarde et Beaucaire.
- Environ 25 km du projet se situe dans la partie nord agricole du parc de Camargue, hors de la zone centrale de la réserve de biosphère.

Le tracé ne traverse pas le cœur de la Camargue.

Il s'inscrit dans des zones déjà largement aménagées par les activités humaines, en périphérie des espaces naturels les plus sensibles.