CRÉATION D'UNE LIGNE ÉLECTRIQUE 400 000 VOLTS AÉRIENNE À DEUX CIRCUITS ENTRE FOS-SUR-MER ET JONQUIÈRES-SAINT-VINCENT

COMPLÉMENT D'INFORMATION VERSÉ AU DÉBAT PUBLIC TERRITORIAL DE LA ZONE DE FOS BERRE

JUILLET 2025

Le préfet des Bouches-du-Rhône a saisi en 2023 la CNDP pour examiner les conditions d'organisation d'un débat global ouvert au public sur les projets de réindustrialisation et liés à la décarbonation dans le prolongement du « Laboratoire territorial industrie Fos Berre ».
La mission désignée par la CNDP a rendu son rapport en février 2024, listant un certain nombre de recommandations, dont celui d'organiser un débat global pour le territoire de Fos-Etang de Berre.
Ce débat, organisé du 4 avril au 13 juillet 2025, a vocation à apporter au public une information complète et une vision d'ensemble sur l'évolution de la zone industrielle de la zone Fos-Etang de Berre et les impacts attendus sur les territoires environnants.
Parmi les sujets en débat figure celui des besoins du territoire en énergie et notamment en électricité. A ce titre, et pendant toute la durée du débat, de nombreuses questions ou affirmations ont été identifiées par RTE au sujet de la création de la nouvelle ligne aérienne 400 000 volts entre les postes de Feuillane et Jonquières.
Ce document a vocation à reprendre ces questions ou affirmations pour y apporter des éléments complémentaires.

<u>Question n°1 :</u> Est-ce que dans son estimation de coût à hauteur de 300 millions d'euros, RTE serait en mesure d'indemniser les activités agricoles, touristiques et économiques qui pourraient être pénalisées par cette ligne électrique aérienne ?

Plusieurs dispositifs sont mis en œuvre systématiquement lors de la création d'une nouvelle ligne électrique aérienne, comme l'indemnisation de propriétaires ou exploitants agricoles prévue par le protocole national établi avec la profession agricole.
À la demande du préfet, un dispositif exceptionnel d'indemnisation va être mis en place par RTE pour :

- *Les propriétaires de terrains non constructibles, y compris les terrains agricoles, à moins de 100 m de la ligne*
- *Les propriétaires d'habitations et de terrains constructibles, l'indemnisation dépendant de la distance à la ligne et de critères de visibilité notamment.*
- *Les activités touristiques à proximité de la ligne, de façon à compenser un éventuel préjudice économique, jusqu'à 1 km de la ligne.*

Le budget du projet estimé à 300 millions d'euros inclut ces dispositifs. Cette estimation sera mise à jour, avec notre meilleure vision à date, lors du dépôt des autorisations.

<u>Question n°2 :</u> Peut-on réduire les délais estimés par RTE du projet de ligne électrique enterrée, proposé par le collectif THT13/30, comme cela a été possible pour la ligne électrique reliant la France et l'Espagne, avec des travaux qui auraient duré 4 ans ?

Les stratégies souterraines, sous-marines et sous fluviales en courant continu ne peuvent pas être réalisées avant 2035-2037.
En effet, tout projet en courant continu nécessiterait les étapes suivantes :

- *Concertation avec le territoire pour définir précisément les tracés (rien n'a été concerté ni validé à ce stade) et la localisation des chambres de jonction : à minima jusqu'à mi-2026*
- *Procédure administrative pour valider les tracés*
- *Réalisation des études environnementales et dépose de premiers dossiers de demande d'autorisation : début 2028*
- *Obtention de toutes les autorisations : début 2030 (à condition qu'il n'y ait pas de procédure d'expropriation pour les emplacements des stations de conversion et qu'il n'y ait pas de fouille archéologique)*
- *Réalisation des études techniques,*
- *Commande du matériel (dans un contexte international tendu sur le marché des stations de conversion et des câbles à courant continu)*
- *Réalisation des travaux : la compatibilité avec le trafic routier induira un allongement du temps des travaux (le tracé suit des axes de circulation très empruntés) : 5 à 7 ans pour les stations de conversions*
- *Tests de mise en service des liaisons, stations et de l'ensemble (jusqu'à 12 mois pour les liaisons sous-marines)*

Par ailleurs, ces délais sont cohérents avec ceux du projet d'interconnexion entre la France et l'Espagne Baixas – Santa Llogaïa : il a fallu au total plus de 12 ans pour réaliser ce projet. La mise en service commerciale a été réalisée le 15 octobre 2015 après attribution des marchés fin 2010 et début 2011. Il a ainsi fallu 5 ans entre la signature des contrats et la mise en service. La phase de concertation, études techniques et autorisation a été réalisée avant 2010, faisant suite à un débat public organisé par la CNDP entre mars et juin 2003.

<u>Question n°3 :</u> L'interconnexion France-Espagne a coûté huit fois plus cher que les coûts prévus initialement. Pourquoi ne peut-on pas se permettre ces surcoûts pour protéger la Camargue ?

Le besoin du territoire de disposer d'environ 4000 MW minimum à l'horizon 2029 a été confirmé par l'Etat et présenté lors de la réunion publique à Saint-Martin-de-Crau en date du 20 mai 2025.
Pendant tout le débat public, les industriels ont confirmé qu'ils avaient besoin de cette capacité à cette échéance faute de quoi les projets ne se feraient pas (ils l'ont également rappelé dans un article paru dans le journal La Tribune et disponible <u>ici</u>).
La seule stratégie qui répond au besoin (environ 4000 MW en 2029) est la ligne aérienne : Cette solution est la première brique indispensable pour atteindre la neutralité carbone en 2050, respecter les objectifs de 2030 et honorer les demandes de raccordement tout en sécurisant l'alimentation électrique de la région. Cette analyse a d'ailleurs été confirmée par la tierce expertise réalisée à la demande du préfet. Les stratégies souterraines, sous-marines et sous

fluviales en courant continu ne peuvent pas être réalisées avant 2035-2037. Avant la question du coût, il y a donc celle du délai.
Par ailleurs, RTE ne porte pas seulement, dans cette région, ce projet de ligne électrique 400 000 V. Il s'agit de repenser tout le réseau électrique conçu dans les années 1970 pour accompagner la décarbonation des territoires. Il est prévu d'investir près de 1 milliard d'euros sur 4 ans dans les Bouches-du-Rhône et le Gard, pour restructurer la connexion électrique du Sud Est avec le reste du pays, permettre la décarbonation de la zone de Fos aujourd'hui dépendante des hydrocarbures et sécuriser l'alimentation électrique du Sud-Est de la France. La maîtrise des coûts est donc essentielle.
Enfin, les enjeux en matière de décarbonation et de réindustrialisation impliquent le territoire français entier et d'autres projets d'envergure sont à l'étude. Pour atteindre les objectifs ambitieux en matière de décarbonation fixés par la France et l'Europe, RTE a proposé un schéma de développement du réseau public de transport d'électricité à l'horizon 2040. Les investissements envisagés dans le réseau sont significatifs (100 milliards d'euros sur 15 ans) et la compétitivité des solutions retenues - notamment les solutions aériennes pour les projets de ligne 400 000 V – est essentielle pour mettre en place ce plan-programme stratégique.

<u>Question n°4 :</u> Quelle activité agricole peut-on avoir sous une ligne électrique aérienne 400 000 Volts, et quel est son impact sur l'élevage ? RTE a bien été condamné à indemniser l'éleveur Dominique Vauprès dont une ligne THT passait près de sa stabulation.

Le monde agricole est une partie prenante essentielle de RTE, puisque 70 % de nos 100 000 km de lignes sont implantées en milieu agricole. RTE travaille avec la profession agricole de très longue date (plus de 60 ans), RTE est à l'écoute des préoccupations des agriculteurs et veille à leur apporter des solutions (cf. site internet de RTE : <u>ici</u>).

Toutes les activités agricoles de culture sont possibles sous une ligne aérienne 400 000 Volts. Seules les plantations de grandes hauteurs sont à proscrire.

Pour les activités d'élevage, dans la quasi-totalité des cas, le voisinage entre lignes électriques (aériennes ou souterraines) et élevages ne pose aucun problème.

Il est bon de rappeler que :

- *Environ 2000 exploitations d'élevage sont situées à proximité des lignes haute tension, et il n'y a quasiment aucun problème (une quinzaine de cas depuis plus de 10 ans).*
- *Les interactions entre une ligne électrique et certains éléments métalliques (bâtiments, salles de traite, abreuvoirs…) peuvent perturber certains animaux d'élevages (bovins essentiellement) : il s'agit de courants parasites qui provoquent des inconforts chez les animaux.*
- *Dans ces rares cas, RTE, en lien avec la Chambre d'Agriculture fait appel à l'expertise du Groupe Permanent pour la Sécurité Electrique dans les exploitations agricoles (GPSE), une association indépendante qui réalise un diagnostic électrique, zootechnique et sanitaire et pour identifier l'origine du problème et proposer des actions*

- *Les problèmes sont systématiquement résolus, sauf dans de très rares cas (4 jusqu'à présent) : RTE accompagne alors l'agriculteur dans sa délocalisation (engagement 21 du contrat de service public)*

Ces situations ne concernent pas les élevages en plein air comme les bovins élevés sous le label AOC « Taureau de Camargue », car « l 'élevage est pratiqué en liberté, exclusivement en plein air, de façon extensive afin de préserver le caractère sauvage des animaux » (extrait du Cahier des charges de l'appellation d'origine « Taureau de Camargue »).

Dans le cas spécifique de Dominique Vauprès, nos équipes ont toujours porté la plus grande attention à l'égard des difficultés rencontrées par l'exploitant, dans le but de trouver des solutions durables. C'est à cet effet qu'un protocole prescrit par le GPSE (Groupe Permanent pour la Sécurité Electrique dans les exploitations agricoles) sur la base des analyses indépendantes a été mis en œuvre en 2008. Dans ce cadre, d'importants travaux ont été effectués dans son exploitation agricole, notamment la mise en équipotentialité sur l'ensemble du bâtiment de l'exploitation agricole et l'amélioration des circuits terre.

Toutefois, les difficultés de l'éleveur ont subsisté et monsieur Vauprès a mis fin au protocole, ce qui a empêché RTE de l'accompagner jusqu'au bout (depuis 2022, dans le cadre de l'engagement 21 du contrat de service public, RTE accompagne désormais les agriculteurs dans leur délocalisation si les problèmes persistent).

<u>Question n°5 :</u> Qu'en est-il des pertes (et donc du rendement) entre la liaison aérienne et le projet "sous terrain, sous fluvial et sous-marin" ?

Lorsque de l'électricité est transportée sur de longues distances dans les lignes électriques, une partie de cette électricité est perdue sous forme de chaleur (effet joule), ce qui doit être compensé par une augmentation de la production d'électricité et, par conséquent, des émissions de gaz à effet de serre.

Un projet souterrain, sous fluvial ou sous-marin en courant continu émettrait, à capacité électrique équivalente, environ 3 fois plus de CO_2 que la solution aérienne sur l'ensemble de son cycle de vie en prenant 40 ans comme durée de vie de référence. Cette estimation inclut les pertes électriques précédemment décrites mais également la phase travaux et la consommation de matière des ouvrages créés. A service rendu équivalent, une ligne aérienne, pour sa construction et son entretien, est en effet beaucoup plus sobre en consommation de matière que les stations de conversion et les câbles d'un projet souterrain, sous fluvial ou sous-marin à courant continu.

<u>Question n°6</u> : Pourquoi le projet Midi Provence a-t-il été abandonné ? Peut-il être adapté aujourd'hui ?

Le projet Midi Provence a été imaginé à une époque où l'augmentation de la consommation régionale restait marginale et où des projets de production très importants, notamment des groupes charbon et des groupes gaz, allaient rendre la région exportatrice. Ces projets de

production n'ont pas vu le jour et c'est pour cette raison que le projet a été abandonné. Par ailleurs, les objectifs de neutralité carbone en 2050, ainsi que les objectifs de réduction de 55 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030 ont fortement modifié les perspectives de consommation d'électricité.
Ainsi, si le projet Midi Provence imaginait la création d'une ligne sous-marine de 1 000 MW essentiellement en exportation depuis la région Provence - Alpes - Côte d'Azur, c'est aujourd'hui d'une ligne de capacité d'alimentation de 4 400 MW en importation dont le territoire a besoin, ce qui relève d'un projet d'une toute autre ampleur, sur les plans économiques, environnementaux et technologiques. Le projet Midi Provence ne peut donc pas être adapté aux besoins d'aujourd'hui.

<u>Question n°7</u> : Quel sera l'impact sur l'appellation Costières de Nîmes ?
RTE est un partenaire de longue date du milieu agricole, avec 70 % du réseau situé en milieu agricole. Il est ainsi tout à fait possible de cultiver des vignes sous les lignes électriques. Ces dernières ne modifient en rien la qualité des sols et les techniques agricoles. La présence d'une ligne électrique n'a pas de lien avec le classement en AOC d'une parcelle ni sur le classement d'un label.
En effet, de nombreuses exploitations viticoles labellisées proposant des activités d'œnotourisme existent à proximité de lignes existantes sur l'ensemble du territoire français. Ces exploitations n'ont perdu ni leur label ni leur clientèle. A titre d'exemple, des exploitations labellisées « Vignobles et Découvertes » sont présentent aussi bien dans le bordelais (Pays de Bergerac et Duras, Grave et Sauternes, Entre-deux-Mers, …), qu'en Bourgogne et en Champagne.
Par ailleurs, les dispositifs d'accompagnement, qu'ils soient temporaires (Plan d'Accompagnement Projet) ou pérennes (taxe pylône) permettront la mise en place de nombreuses actions de promotion du territoire, dont l'agritourisme pourra bénéficier.

<u>Question n°8</u> : Quels sont les effets et les risques sanitaires que la ligne créerait pour les riverains, notamment pour les établissements recevant du public sensible ?
Le bilan scientifique est unanime : les recherches menées depuis plus de 40 ans par les autorités sanitaires et scientifiques n'ont pas démontré de risque pour la santé humaine, lié aux champs électromagnétique (CEM) générés par le réseau de transport d'électricité : aucune preuve d'un effet sanitaire n'a pu être établie et aucun mécanisme d'action biologique n'a pu être identifié pour les niveaux d'exposition rencontrés en milieu résidentiel.
Par ailleurs, les ouvrages de RTE respectent la règlementation en vigueur dont les limites sont celles préconisées au niveau européen, à savoir 5000 V/m pour le champ électrique 50 Hz, et 100 µT pour le champ magnétique 50 Hz.
Ce bilan scientifique et le respect des limites réglementaires ne suffisent cependant pas toujours à rassurer le public, pour qui cela reste un sujet d'interrogations et d'inquiétudes. Pour y répondre, RTE met en œuvre le principe de précaution qui repose sur :

- *L'évaluation du risque par la mise à jour permanente de ces connaissances via la veille scientifique et le soutien de la recherche biomédicale. Elle se décline aussi localement par l'évaluation des expositions au voisinage du réseau existant et futur. Ainsi, les études d'impact pour les projets d'ouvrage comportent systématiquement un chapitre indiquant les niveaux de CEM générés par les futurs ouvrages,*

- *La maîtrise et la réduction du risque par la mise en œuvre de mesures proportionnées : pour les projets de nouvelles lignes, les choix de tracés minimisent les expositions et s'éloignent autant que possible des établissements sensibles, ceci dans le respect du principe de recherche du moindre impact global du futur ouvrage,*
- *L'information du public par la mise à disposition d'une information de qualité, neutre et factuelle, régulièrement actualisée et cohérente avec les positions des autorités sanitaires. Cette information est complétée par la mise à disposition du public des mesures de champs réalisées sur l'ensemble du réseau RTE et la réponse systématique aux sollicitations et interrogations des riverains (DPPI).*

Pour plus d'information sur le sujet des CEM, il existe un site d'information (ICI) ainsi qu'un MOOC (ICI) disponibles gratuitement.

Question n°9 : RTE a-t-il bien conscience de l'impact de la ligne THT sur les oiseaux (passage dans le Triangle d'or de l'ornithologie) ? Il y a énormément d'oiseaux qui meurent de collisions.

RTE a conscience que la ligne électrique peut constituer un obstacle pour les oiseaux lors de leurs déplacements migratoires ou les vols locaux. Quand le risque de percussion est décelé pour une espèce sensible ou protégée, des dispositions sont définies avec des experts biologistes pour limiter ce risque pendant la journée, avec l'installation de balises. Ainsi, en région Provence - Alpes - Côte d'Azur, 369 kilomètres de lignes électriques aériennes sont équipés de dispositifs avifaunes. Pour la nuit, il existe un programme de recherche à base de lumière ultraviolette non visible par certaines espèces en cours de test qui pourrait être installé ponctuellement.

Concernant la technologie aérienne 400 000 volts, les risques d'électrisation sont quasi-nuls et RTE constate moins de collision que sur des lignes de tension inférieure. En ce sens, la dépose d'ici 2035 pour chaque pylône THT implanté de 3 pylônes de tension inférieure dans le Gard et les Bouches-du-Rhône est une action positive pour la protection des oiseaux dans la région.

Par ailleurs RTE s'engage à adapter les moyens de protection si nécessaire. D'ailleurs, les dispositifs de protection et leurs localisations sont adaptés au changement climatique et à l'évolution observée des couloirs migratoires.

Il est à noter également que les pylônes sont aussi utilisés par les oiseaux pour se percher, pour mettre leur nid. Par exemple, deux nids d'aigle de Bonelli existent aujourd'hui en Provence sur des lignes 400 000 volts : une quarantaine d'aiglons de cette espèce classée « en danger » en France ont ainsi vu le jour sur des pylônes. Chaque année, une personne en charge de l'entretien des lignes aériennes de RTE va les chercher sur le pylône, les descend pour qu'ils puissent être bagués par le CEN PACA, puis les remonte (pour en savoir plus : ici).

Enfin, RTE participe au projet SafeLines4Birds. Ce projet, lancé en 2023, est un projet de 6 ans cofinancé par le programme LIFE de l'Union européenne (financement de projets en faveur de la nature, de l'environnement et de l'action pour le climat) qui vise à réduire la mortalité accidentelle de 13 espèces d'oiseaux le long des lignes électriques en France, en Belgique et au Portugal (pour en savoir plus sur ce projet : ici).

<u>Affirmation n°1</u> : Un tracé LS a été étudié et ça passe à peu près partout, c'est assez facile !

Aucune étude technique n'a été menée à ce jour. Une simple visite de terrain ne saurait suffire, d'autant moins si elle n'est pas réalisée par une entreprise spécialisée.

Aucun avis des gestionnaires, ni aucune vérification des infrastructures déjà présentes et de leur compatibilité avec l'exploitation et la construction d'un ouvrage électrique n'ont été effectués.

Avant d'affirmer qu'un tracé LS est réalisable, il faut notamment veiller à vérifier :

- *L'emprise nécessaire pour la pose des câbles souterrains mais également l'emprise nécessaire pour les travaux,*
- *L'encombrement des sous-sols par les infrastructures déjà présentes (conduites d'eau, de gaz, d'électricité, ...),*
- *Les interactions entre les câbles électriques et les ouvrages déjà présents (état de santé et pérennité des digues, structure des routes en milieu humide, présence d'amiante dans ces ouvrages, ...)*
- *La faisabilité du franchissement des obstacles (cours d'eau, voies ferrées, routes, ouvrages d'art, …)*
- *La présence de sites archéologiques*
- *Les interactions avec les autres utilisateurs du foncier (propriétaires, exploitants, gestionnaires d'infrastructure, …)*
- *La gestion des zones humides pendant les travaux (besoin de pompage et de rabattage de nappes, …) mais aussi en phase d'exploitation (stabilité des sols pour l'accueil des ouvrages souterrains, …)*
- *Les impacts sur des espèces protégées et ainsi que la mise en place des mesures ERC possibles*
- *Etc*

Même si RTE a déjà construit et exploite de telles liaisons depuis plusieurs années, les alternatives souterraines, sous-fluviale ou sous-marine ont été écartées car ne répondant pas au besoin, et leur faisabilité sur les territoires n'est pas établie à ce jour.

<u>Affirmation n°2</u> : Une partie du tracé dans le Rhône est tout à fait possible.

Avant d'affirmer que le tracé dans le Rhône est réalisable, les aspects suivants, à minima, seraient à analyser :

- *La possibilité d'interdire la navigation pendant les travaux*
- *Les moyens nautiques disponibles pour les travaux (contraintes de tirant d'eau, d'air, gabarit de l'écluse de Port Saint Louis, …)*
- *La compatibilité entre la présence des câbles et les besoins réguliers de dragage (profondeur d'ensouillage pour garantir le dragage sans limiter le transit de la ligne)*
- *La mise en suspension, durant les travaux, de particules potentiellement polluantes avec des risques sur les cultures avoisinantes via les systèmes d'irrigation (riziculture notamment)*

La faisabilité d'un tracé dans le Rhône n'est donc pas du tout avérée.

<u>Affirmation n°3</u> : Il est facile de mettre à jour le projet de liaison sous-marine Midi Provence.

Le projet Midi Provence a plus de 10 ans (il a été initié en 2010) et, par conséquent, :

- *Les études environnementales et techniques sont obsolètes car elles contiennent des données périssables, la règlementation environnementale a évolué et l'urbanisation a changé. De ce fait, rien des précédentes études n'est réutilisable,*
- *Les territoires et les interlocuteurs ont changé. Il y aurait la nécessité de reprendre la concertation, à la fois en Provence - Alpes - Côte d'Azur mais également en Occitanie,*
- *Les lieux d'atterrage prévus pour le projet Midi-Provence ne sont plus disponibles. En Occitanie, il a été utilisé pour le parc éolien en mer de l'AO6 Narbonne et en Provence - Alpes - Côte d'Azur, les études réalisées pour le parc éolien en mer de l'AO6 Fos montrent que l'atterrage initialement prévu n'est techniquement pas réalisable.*

Le projet Midi-Provence a été imaginé à une époque où un nombre important de producteurs devaient s'installer dans la zone de Fos-sur-Mer et où la consommation restait stable. Ce projet répondait donc à un autre besoin, avec un autre dimensionnement.

<u>Affirmation n°4</u> : Le projet Midi Provence est inévitable notamment pour le raccordement des éoliennes en mer.

Aujourd'hui, tous les projets de raccordements de parcs éoliens en mer engagés que ce soit ceux de l'Appel A Projet (APP) (Provence Grand Large, Gruissan) ou ceux des Appels d'Offre (AO6 et AO9) (Fos et Narbonne) sont prévus en radial, c'est à dire par un lien direct du parc au point de raccordement au Réseau Public de Transport (RPT) à terre.

Les projets, auxquels le visuel THT 13/30 (présenté notamment lors de la réunion d'Arles le 2 juin 2025) fait référence avec la mention "AO10", sont envisagés à l'horizon 2035-2040 dans le cadre de la PPE3 (Programmation Pluriannuelle de l'Energie), qui n'a pas encore été adoptée compte tenu des débats politiques actuels sur les questions énergétiques.

Le raccordement de ces projets, s'ils sont confirmés, est aujourd'hui prévu en radial et non sur une liaison sous-marine entre Fos et la Gaudière car une telle stratégie ajouterait des coûts importants et des délais supplémentaires.

En conclusion le projet Midi-Provence n'est donc pas un incontournable.

<u>Affirmation n°5</u> : Le projet « tout souterrain » n'a aucun impact sur les terres agricoles.

RTE estime à environ 2 ha la consommation de terrain pour la solution aérienne (principalement dû à l'emprise des pylônes les plus courants pour ce type de ligne) et à environ 36 ha la consommation de terrain d'un projet souterrain d'une puissance équivalente (emprise des stations de conversion, des chambres de jonctions et des puit visitables). Par ailleurs, contrairement aux stations de conversion, l'emprise des pylônes n'artificialise pas les sols. Enfin, RTE ne devient pas propriétaires des terrains accueillant les pylônes contrairement à ceux accueillant les stations de conversion.

<u>Affirmation n°6</u> : Les coûts du projet affichés par RTE ne comptabilisent pas toutes les dépenses.

RTE affiche une estimation du coût global du projet de 300 millions d'euros, aux conditions économiques de 2022. Ce montant inclut à la fois le coût technique de la nouvelle ligne mais également son coût d'insertion (mise en souterrain de ligne de tension inférieure, dispositifs indemnitaires exceptionnel, Plan d'Accompagnement des Projets, …).

Cette estimation sera mise à jour, avec notre meilleure vision à date, lors du dépôt des autorisations.

<u>Affirmation n°7</u> : Le coût du projet annoncé par RTE a déjà doublé par rapport aux premières annonces.

Aucune source émanant de RTE ne mentionne une augmentation du coût pour le projet de création d'une liaison aérienne 400 000 volts entre Feuillane et Jonquières et RTE communique depuis le début de la concertation sur un montant de 300 millions d'euros (aux conditions économiques de 2022). Cette estimation sera mise à jour, avec notre meilleure vision à date, lors du dépôt des autorisations.

Pour consolider ses estimations, RTE met notamment à profit son retour d'expérience (plusieurs centaines de kilomètres actuellement en projet en France).

<u>Affirmation n°8</u> : RTE est tout à fait capable de réaliser le projet en souterrain.

RTE a toujours considéré et indiqué que la solution aérienne était la seule capable de répondre au besoin d'environ 4000 MW en 2029 en sécurisant l'alimentation électrique de la région, avec le moindre coût. Même si RTE a déjà construit et exploite de telles liaisons, les alternatives souterraines, sous-fluviale ou sous-marine ont été écartées car ne répondant pas au besoin et leur faisabilité sur les territoires en question n'est pas établie à ce jour.

<u>Affirmation n°9</u> : Le fuseau de moindre impact, ça n'existe pas sur notre territoire.

RTE a bien conscience qu'un fuseau de moindre impact n'est pas un fuseau sans impact.

Pour autant, le fuseau de moindre impact a été construit grâce à une méthode d'inter comparaison multicritères des impacts. Parmi ces critères, l'évitement des zones naturelles les plus sensibles et des zones urbanisées, dont les centres bourgs, ont joué un rôle important. Par ailleurs, la phase de concertation préalable, qui s'est tenue entre le 12 février au 7 avril 2024, a permis d'optimiser le fuseau de moindre impact proposé et validé lors de l'instance locale de concertation du 27 septembre 2024.

Enfin, RTE est en train de rédiger une étude d'impact complète sur le projet. Cette dernière sera soumise à enquête publique et tout un chacun pourra prendre connaissance des impacts mais aussi des mesures d'évitement, de réduction et de compensation proposées.

<u>Affirmation n°10</u> : La première concertation au sujet du projet de ligne THT n'était pas une vraie concertation. Elle était entièrement à la main de RTE et du Préfet.

La concertation menée du 12 février au 7 avril 2024 sur le projet de ligne THT Jonquières–Fos-sur-Mer a été réalisée dans le cadre de l'article 27, II de la loi n°2023-175 du 10 mars 2023 dite Loi "APER" (Accélération de la production des énergies renouvelables), qui offre la possibilité d'une concertation préalable sous l'égide du préfet pour les projets d'ouvrages électriques qui concourent aux objectifs de décarbonation du pays.

Dans ce cadre, RTE a délivré une information claire et noué un dialogue nourri avec le public lors de plusieurs réunions publiques, ateliers thématiques et ateliers mobiles, sur tout le

territoire. RTE a aussi tenu des permanences dans plusieurs communes comme Jonquières, Bellegarde, Saint-Martin-de-Crau, Tarascon, Fos-sur-Mer.
De nombreuses contributions du public ont été recueillies et ont fait l'objet d'un bilan rendu public :

- *50 000 communications envoyées (flyer, SMS, courriels, …)*
- *920 personnes accueillies lors des réunions, et 150 participants supplémentaires en ligne*
- *1 300 personnes rencontrées sur les débats mobiles*
- *790 contributions sur les sites internet*

Le bilan complet est disponible ici.

RTE a tiré plusieurs enseignements de cette concertation. Cette dernière a apporté des éléments de nature à faire évoluer les différents fuseaux proposés dont le fuseau de moindre impact.
A la suite de cette concertation préalable, l'entreprise s'est aussi engagée, pour chaque kilomètre de ligne aérienne créé, à enterrer un kilomètre de ligne de moindre puissance. Vis-à-vis de la profession agricole et de l'environnement, RTE a décidé de mettre en œuvre une compensation agricole collective adaptée aux enjeux du territoire, et de poursuivre la collecte de données environnementales pour éviter, réduire et compenser les effets du projet sur la faune et la flore.
La concertation préalable a donc été complète et utile pour affiner le projet.

FIN DU DOCUMENT