

CONSEIL DES SAGES
DE LA
VILLE D'ARLES

**Position du Conseil des sages sur la concertation relative au
projet de ligne électrique aérienne très haute tension entre
Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint Vincent**

Mars 2024

L'intérêt du Conseil des sages de la ville d'Arles à examiner le projet de création d'une ligne électrique aérienne à deux circuits de 400 000 volts entre Fos-sur-Mer et Jonquières-Saint-Vincent est double.

Ce projet présenté par Le Réseau de transport d'électricité (RTE) doit faire l'objet d'une concertation prévue au Code de l'environnement et dans la circulaire du 9 septembre 2002 relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution d'électricité, dite circulaire Fontaine. A ce titre, cet exercice pratique d'un aspect de la démocratie participative sur un projet important ne pouvait pas manquer d'intéresser le Conseil.

Le premier document présenté par RTE rappelle que la concertation est « une obligation, une nécessité et une conviction », afin d'associer les parties prenantes locales aux projets et à participer aux choix. La concertation permet « de mieux cerner et répondre aux enjeux et attentes du territoire, d'expliquer les impacts environnementaux, de les hiérarchiser, et de chercher à les éviter et les réduire puis les compenser le cas échéant, d'identifier les retombées positives adaptées, tout en maîtrisant le coût des projets »¹.

L'autre raison de l'intérêt porté par le Conseil des sages à ce projet est son importance et ses conséquences sociales, économiques et environnementales sur la commune qui, du fait de sa dimension et de sa position géographique, sera nécessairement impactée.

Les raisons d'être du projet

L'objectif du projet de liaison par une ligne à très haute tension du poste de Jonquières à celui de Feuillane (Fos-sur-Mer) serait d'une part, de permettre la décarbonation de la zone de Fos et, d'autre part, de renforcer son attractivité. La très forte croissance attendue des besoins électriques de la zone industrialo-portuaire implique de repenser la capacité d'accueil du réseau électrique de la zone et, plus globalement, les conditions de la sécurité d'approvisionnement électrique régionale.

La justification du projet

« Comme cela a été évoqué, si le réseau devait accueillir une consommation supplémentaire de 6 000 MW fonctionnant 24h/24, tout au long de l'année, cela reviendrait à plus que doubler la puissance à la pointe de consommation de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, ce qui nécessiterait donc de doubler les infrastructures existantes. À ce stade, RTE a choisi de dimensionner le réseau dans des proportions plus modestes, en considérant qu'une partie des demandes de raccordement identifiées ne se réaliseront pas à horizon 2030. RTE anticipe en effet un étalement, voire une érosion de certaines demandes de raccordement, notamment

¹ Dossier de présentation et de proposition d'aire d'étude, Octobre 2023, p.III

pour ce qui concerne les projets d'hydrogène dont certains semblent en concurrence directe entre eux.

Simultanément, RTE doit prendre en compte une tendance de croissance de fond dans l'ensemble de la région, pour des besoins d'électrification des usages. [Installation de datacenter, raccordement des navires à quai, transfert d'usage vers l'électricité :véhicules électrique, pompes à chaleur etc.]

L'ouvrage à créer doit permettre, en complément des renforcements du réseau existant déjà prévus par ailleurs, d'augmenter d'ici 2030 la capacité d'accueil de consommation industrielle « non flexible » sur la ZIP de Fos-sur-Mer d'au moins 3 000 MW, tout en permettant d'accompagner une croissance de la consommation d'environ 700 MW sur le reste de la Provence-Alpes-Côte d'Azur dans les 10 à 15 ans à venir, quel que soit l'avenir du mix électrique régional. »

Ces hypothèses, étalées dans le temps, sont vraisemblables quand bien même elles ne prennent visiblement pas en compte les hypothèses de sobriété qu'impliquent la transition écologique. Enfin, et ceci n'est pas évoqué dans les documents présentés, elles dépendent de capacités de production d'électricité décarbonée, d'origine nucléaire, issue d'un parc vieillissant.

La solution proposée imposée

Pour répondre à ces objectifs, dans le dossier de présentation soumis à la première concertation, RTE avance une unique solution : une ligne électrique aérienne à double circuit 400 000 volts entre Jonquières et Feuillane d'une longueur d'environ 65 km.

La procédure de concertation réduite

En vertu des dispositions des articles L.121-1 et suivants et R.121.1 et suivants du Code de l'environnement la concertation préalable doit être organisée par la Commission Nationale du Débat public (CNDP). L'article 27-II de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, dite Loi APER, ouvre la possibilité que cette concertation préalable soit menée sous l'égide du préfet. Faisant usage de cette exception, le préfet du département des Bouches-du- Rhône, a été désigné préfet coordonnateur, en application de l'arrêté du 21 décembre 2023.²

En coordonnant concertation préalable du public et concertation dite « Fontaine », cette procédure extraordinaire vise à assurer, dans un délai contraint, une mise en conduite à horizon 2028 pour répondre aux échéances de raccordements des installations des futurs clients.

² L'arrêté désignant le préfet coordonnateur aurait été pris après la première réunion de concertation.

Au nom de l'intérêt général (?), la procédure prévue par le Code de l'environnement a été écartée pour accélérer les étapes de droit commun en vue d'une réalisation du projet en 2028.

La première phase de concertation (novembre 2023)

Une première réunion plénière de l'instance locale de concertation menée sous l'égide du préfet coordonnateur des Bouches-du-Rhône, a réuni le 16 novembre 2023 les différents acteurs des deux départements concernés, Bouches-du-Rhône et Gard : autorités et services déconcentrés de l'État, élus, collectivités locales, chambres consulaires, partenaires socio-économiques, associations. Cette réunion avait deux objectifs la présentation du projet et la validation de l'aire d'étude associée au projet.

Le document présentant le projet écartait d'emblée plusieurs variantes, soit pour des raisons de sécurité (Remplacement de la ligne à double circuit 400 000 volts TAVEL - RÉALTOR - PONTEAU - FEUILLANE par une ligne quadruple circuit) soit pour des raisons techniques et économiques (liaison sous-marine Fos-sur-Mer/Occitanie, liaison sous-fluviale utilisant le lit du Rhône, liaison souterraine).

L'aire d'étude correspond au territoire sur lequel seront recherchées les possibilités d'implantation de l'ouvrage projeté au regard de ses caractéristiques et des enjeux environnementaux ainsi que de la configuration du territoire. Une description détaillée de cette aire d'étude était présentée dans le premier document soumis par RTE à la réunion de concertation de novembre 2023.

L'aire d'étude associée au projet de ligne THT a été validée par le préfet des Bouches-du-Rhône, coordonnateur de l'opération, à l'issue de la première réunion de concertation. Le communiqué de presse diffusé par RTE le 16 novembre 2023 était sensiblement différent : « Cette instance a permis de présenter le projet et de valider son aire d'étude ». Ce qui laisse entendre que cette validation résulterait de cette réunion de concertation ce qui est manifestement incorrect compte tenu des très nombreuses objections exprimées.

La deuxième phase (février-avril 2024)

A ce stade, au vu de ce qui précède, dans le cadre d'une démarche forcée, la seconde phase de concertation ne peut avoir pour objectif que de choisir l'une des huit options d'installation de la ligne aérienne sur l'aire d'étude retenue par le préfet coordonnateur.

Cette phase qui est prévue pour se dérouler du 12 février au 7 avril 2024, vise selon RTE « à débattre avec le public sur l'opportunité pour le projet, de ses objectifs et caractéristiques principales, de ses enjeux et impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire, puis d'intégrer le produit de ces débats dans la construction d'un fuseau de moindre impact. »³

S'il y a eu débat sur l'opportunité du projet, il n'y a pas eu de concertation à ce sujet.

³ Dossier de la concertation préalable – 12février 2024-7 avril 2024, p.96

Des réunions publiques, des Ateliers thématiques et des débats mobiles ont été prévus ainsi que la réalisation d'un site Internet.

Une réunion publique a été organisée à Arles le 11 mars et un Atelier thématique le 21 mars. Une équipe de RTE était sur le marché du 16 mars pour donner les informations et dialoguer avec le public sur la seule solution retenue de l'aérien.

Lors de la réunion du 11 mars, le préfet des Bouches-du-Rhône a rappelé à plusieurs reprises que la concertation portait exclusivement sur le choix du fuseau portant la ligne aérienne. La concertation ne porte pas sur le mode de transport de l'énergie. Cette limitation de l'objet de la concertation a été fortement critiquée, une partie conséquente du public considérant que la concertation n'était pas réelle. La vive réaction du public a provoqué une réaction forcément prolixo contre le projet par son mode de transport plus que sur sa finalité.

La limitation de la concertation au seul choix du fuseau sur lequel sera implantée la ligne aérienne est regrettable. Elle conduit à vider la concertation dans le cadre de ce projet de toute pertinence et conduit inévitablement la population à considérer que l'exercice de concertation sur des projets qui impactent la vie quotidienne est purement formel.

La décision d'implanter une ligne aérienne est alors entendue comme déjà prise et irréfutable, la ligne doit passer par une aire déjà retenue par le préfet lors de la première réunion. Comme il est indiqué dans le dossier de concertation il s'agit d'intégrer le produit de ces débats dans la construction d'un fuseau de moindre impact.⁴ Autrement dit de choisir la moins mauvaise solution compte tenu d'un choix de projet - une ligne aérienne THT – seule réponse, selon RTE, au besoin d'énergie sur Fos, la sécurisation du réseau et le délai de mise en œuvre.

La procédure de concertation n'est pas terminée au moment de la rédaction de cette position du Conseil des sages, mais il est peu probable que des changements soient apportés au processus pour permettre une réelle concertation. Il est regrettable que l'occasion de se concerter sur un projet de cette ampleur et aux effets majeurs sur le territoire ait été manquée.

Outre le fait que le processus de concertation, en général, sortira déconsidéré de cet épisode en mode forcé. L'exercice a provoqué un rejet global du projet d'installation d'une ligne THT sur le territoire entraînant dans ce refus plusieurs associations locales, rejointes probablement d'ici peu par des associations de défense nationales de l'environnement. Enfin, la focalisation sur le choix du fuseau est apparue comme une tentative de créer des divisions entre « Est » et « Ouest », Crau ou Camargue, chacun défendant « son » espace libre de tout fuseau ce qui peut entraîner des réactions violentes.

⁴ Dossier de la concertation préalable, p. 96.

Les conséquences du projet sur le territoire

Le projet d'implantation d'une ligne aérienne THT entrainera des conséquences négatives sur le territoire. Le dossier présenté par RTE recense les inconvénients de chaque variante des fuseaux identifiés. Ce territoire à cheval sur deux départements comprend :

- Une réserve de biosphère, la Camargue⁵ qui est pour une large part (107 222ha) un site inscrit au titre des articles L.341-1 à 342-22 du Code de l'environnement ;
- Deux Parcs naturel régionaux, la Camargue et les Alpilles et deux sites visés par la Convention RAMSAR, ratifiée par la France⁶, la Camargue et la Crau ;
- Trois Réserves naturelles nationales (Camargue, Coussouls de Crau et marais du Viguerat)⁷ ;
- Quatre réserves naturelles régionales (L'Ilon, Poitevine-Regarde-Venir, Pourra - Domaine du Ranquet et Tour du Valat)⁸ ;
- Neuf Zones d'Importance pour la Conservation des oiseaux (ZICO)⁹ et neuf Arrêtés préfectoraux de Protection de Biotope (APPB)¹⁰ ;
- Dix espaces naturels sensibles ¹¹ ;
- Dix-neuf sites Natura 2000 dont 11 Zones Spéciales de Conservation (Habitats) et 8 Zones de Protection Spéciale (Oiseaux) ;
- Vingt-trois sites du Conservatoire du littoral¹² ;
- Vingt-huit Zones d'Intérêt Ecologiques Faunistiques et Floristiques de type 2 (grands ensembles naturels offrant des potentialités biologiques importantes) ;
- Quarante-sept Zones d'Intérêt Ecologiques Faunistiques et Floristiques de type 1 (espaces homogènes d'un point de vue écologique et qui abritent au moins une espèce et/ou un habitat rare ou menacé).

Ces différentes zones et mécanismes de protection de la nature ne peuvent pas être considérés comme des isolats mais comme un ensemble dont chaque élément participe à la préservation de la cohérence de l'ensemble comme en témoigne la continuité écologique entre Camargue et Alpilles. C'est également ce que traduisent les Schémas Régionaux d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) des

⁵ « L'aire d'étude intercepte [?] la réserve de biosphère » Dossier de la concertation préalable, p.47.

⁶ Un site RAMSAR est directement impacté, la Camargue.

⁷ Les Coussouls de Crau et le marais du Viguerat sont directement dans l'aire d'étude.

⁸ L'Ilon est directement dans l'aire d'étude.

⁹ Trois ZICO (Camargue, Crau, Marais entre Crau et Grand Rhône : Meyranne, Chanoine, Plan De Bourg et Salins Du Caban) sont directement compris dans l'aire d'étude.

¹⁰ Deux APPB sont directement compris dans l'aire d'étude (Grands Paluds-Gonon, et poste de Feuillane).

¹¹ L'aire d'étude comprend deux espaces naturels sensibles : l'étang des Aulnes et les Coussouls de la Crau.

¹² Dont 5 sites La Crau, Marais de L'Ilon, Marais de Meyranne, Marais du Vigueirat et Cassaïre, Rives du Rhône sont compris directement dans l'aire d'étude.

régions PACA et Occitanie. La plus grande partie de l'aire d'étude est couverte par les SRADDET des deux régions.

Les « inconvénients » des différents fuseaux tels que recensés par RTE

Ces « inconvénients » ne se rencontrent pas dans tous les fuseaux. Cependant aucun fuseau n'est exempt d'un ou de plusieurs de ces « inconvénients ». Ils ont été regroupés ci-dessous sous des rubriques (Paysage, Zones réglementées, Zones d'habitation, Zones agricoles et Divers) qui devraient en faciliter la compréhension.

- Forte visibilité depuis un des principaux axes d'accès au territoire (terre-plein central de la N568)
- Dans un cône de visibilité défini dans la Directive paysagère des Alpilles
- Co-visibilité avec l'abbaye de Montmajour
- Co-visibilité potentielle avec certains monuments historiques (lesquels ?)
- Forte visibilité depuis la commune de Tarascon
- Co-visibilité potentielle avec la bergerie de la Favouillane en cours de réhabilitation

- Ce fuseau traverse obligatoirement l'extension récente du PNR des Alpilles, à l'est de l'étang de la Gravière
- Présence de milieux naturels d'intérêt (canal de la vallée des Baux, marais, étang de la Gravière)
- Proximité RNN et APPB
- Présence de terrains du Conservatoire du littoral
- Parcelles agricoles avec des haies coupe-vent (risque de coupes d'arbres)
- Présence d'espaces boisés classés en bordure du Petit-Rhône
- Ripisylve du Rhône, entre des îles fréquentées par l'avifaune
- Quelques boisements ponctuels notés « Espaces boisés classés » et espaces remarquables du littoral

- Présence d'habitat dispersé au niveau de l'intersection entre ND68 et D2
- Proches des zones urbaines et à urbaniser de Tarascon et Beaucaire
- Contournement de ces deux agglomérations par le sud
- Proximité avec le bourg de Mas Thibert et sa nébuleuse de bâti dispersé

- Vignoble et œnotourisme
- Enjeux agricoles notamment liés à l'irrigation et à la manœuvrabilité des engins sous la ligne
- Terres agricoles riches et forte présence du pastoralisme
- Secteur agricole sur des terres à fort rendement

- Proximité des éoliennes

- Présence du périmètre de protection rapproché d'un captage d'eau
- Servitudes aéronautiques limitant la hauteur des pylônes et réduisant la distance entre eux

A ces « inconvénients », il faudrait ajouter les risques sur l'avifaune (à l'exception d'une indication sur l'avifaune dans la ripisylve du Rhône) qui sont oubliés alors que toute la zone concernée par le projet est un refuge et un site de nidification et de vie pour de très nombreuses espèces domestiques et migratoires. Le positionnement de la future ligne croise la voie empruntée par les espèces migratoires et par certaines catégories d'oiseaux protégés (Aigle de Bonelli entre autres).

Le document de RTE confirme les dommages causés par l'implantation de la ligne sur des espaces protégés ou à proximité immédiate (PNR des Alpilles et de Camargue, Conservatoire du littoral, Réserves naturelle Nationale et APPB, Espaces boisés classés, milieux naturels d'intérêt). De même, les atteintes au paysage sont reconnues. Les réponses de RTE pour corriger ces « inconvénients » est sensiblement identique dans chaque cas : ces zones feront l'objet d'une attention particulière lors du choix des fuseaux, ces parcelles devront être évitées autant que possible, éviter ou limiter autant que possible les potentielles co-visibilités, un passage à l'écart des équipements les plus emblématiques sera recherché etc.

La « concertation » consiste donc à choisir quels seront les dommages causés au paysage, à l'avifaune, aux espaces boisés selon le fuseau retenu en espérant que les moins pires seront retenus.

Les compensations

Des compensations sont prévues. Elles visent pour l'essentiel les propriétaires des terrains qui supportent les éléments de la ligne. Mais quelle « compensation » pour un paysage saccagé par une ligne électrique visible de tout le territoire ? Quelle compensation pour la faune aviaire sauvage disparue ?

Ce ne sont pas les plans d'accompagnement du projet (PAP) dont l'objectif est de contribuer au développement économique durable des territoires traversés par les lignes aériennes prévus, sous réserve de l'acceptation du dossier, par le Contrat de Service Public entre l'État et RTE, qui peuvent constituer une compensation à ce qui a disparu et qui ne rentre pas dans les calculs économiques.

Le paysage n'a pas de prix, mais sa dégradation à un coût. Ce coût n'est pas seulement immédiat mais se poursuit dans le temps, tant que la cause du dommage, de la dégradation perdure. Ce coût doit pouvoir être évalué et l'évaluation doit être prise en considération dans le coût de l'implantation de la ligne aérienne ne serait-ce que pour permettre une comparaison avec d'autres solutions techniquement possibles. Ce qui n'est, à l'évidence, pas réalisé au stade de la concertation.

L'après « concertation »

Au terme des procédures de concertation sur le choix du fuseau d'un projet arrêté qui devraient se terminer en avril 2024, d'autres étapes qui, en vertu du droit commun, devraient permettre une consultation du public, seront ouvertes.

Évaluation environnementale

Un projet de cette ampleur doit, comme le prévoient les textes, faire l'objet d'une évaluation environnementale. L'évaluation environnementale concerne les projets ayant un impact notable sur l'environnement. Il s'agit d'un processus en quatre temps constitué successivement (i) de la rédaction de l'étude d'impact qui a pour but d'étudier les incidences du projet sur l'environnement et la santé, (ii) d'une consultation de l'autorité environnementale, des services de l'État et des collectivités territoriales concernées, (iii) de la participation du public via l'enquête publique et enfin (iv) de l'examen, par l'autorité compétente pour autoriser le projet, de l'étude d'impact et des informations issues des consultations/participation.

Lorsqu'un projet est soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact est jointe au dossier dès la première demande d'autorisation et donne lieu à enquête publique. L'étude d'impact est élaborée sur un tracé de principe une fois que le fuseau/emplacement de moindre impact a été validé.

L'étude d'impact est soumise à l'autorité environnementale pour avis. Cet avis doit être joint au dossier d'enquête publique. Les mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation proposées dans l'étude d'impact seront prescrites par l'autorité compétente dans la décision administrative ainsi délivrée.

De nouveau, une exception est ouverte par la loi APER. L'article 27-III de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables permettant la possibilité d'être dispensé, à titre exceptionnel, d'évaluation environnementale pour les projets de raccordement localisés sur des sites dont la liste sera fixée par un décret à venir. Cette dispense est accordée par le ministre chargé de l'environnement.

A ce jour le décret n'a pas été publié. Mais quelle garantie peut-on avoir qu'il ne le sera pas ou que le projet de ligne aérienne de 400 000 volts Jonquières-Feuillane ne figurera pas sur cette liste ? On ne peut être qu'inquiet que cette procédure soit une fois de plus réduite.

Au cas, plus que probable, que la dispense d'évaluation environnementale soit accordée par le ministre en charge de l'environnement, un dossier comprenant le projet de décision de dispense du ministre, une analyse par RTE des incidences notables de ces projets sur l'environnement et la santé humaine assortie, le cas échéant, des mesures de compensation qu'il prévoit ainsi que les raisons pour lesquelles l'application de la procédure d'évaluation

environnementale porterait atteinte à la finalité poursuivie par ces projets, sera rendu public.¹³

L'utilisation de cette procédure d'exception conduirait, pour des raisons d'efficacité et de rapidité qui restent à démontrer, à écarter les processus de concertation et de consultation prévues par le droit commun.

Déclaration d'utilité publique (DUP)

Délivrée par l'administration, elle prononce le caractère d'intérêt général d'un projet d'ouvrage électrique. Elle permet, si besoin, la mise en œuvre des procédures de mise en servitudes légales, dès lors que les démarches de conventionnement amiable ne peuvent aboutir avec les propriétaires concernés.

L'instruction d'une demande de DUP prévoit qu'une consultation des maires et services de l'État soit organisée, puis une consultation du public ou une enquête publique.

La création de lignes aériennes à 400 000 volts est soumise à une Approbation du Projet d'Ouvrage (APO) au titre de l'article L. 323-11 du code de l'énergie. RTE élabore le projet de détails du projet.

L'engagement des travaux par RTE requiert la validation de l'APO visant à vérifier la conformité des ouvrages au regard de la réglementation technique fixée par arrêté¹⁴.

Dans le cas où les documents d'urbanisme ne seraient pas compatibles avec le projet, une procédure de mise en compatibilité, prévue par le code de l'urbanisme et menée avec l'État, doit être engagée. Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

De nouveau, cette procédure de droit commun peut être écartée en vertu de la loi APER. L'article 27-IV de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables ouvre la possibilité d'être dispensé de cette demande d'APO. La conformité technique de la ligne aérienne sera alors vérifiée lors de l'instruction de la Déclaration d'Utilité Publique et tiendra ainsi lieu d'Approbation du Projet d'Ouvrage. L'allure de la procédure actuelle laisse à penser que la marche forcée pourrait connaître ce nouveau raccourci administratif au regard du modèle économique rodé de RTE dans le transport en aérien.

C'est une fois la déclaration d'utilité publique publiée que la décision de l'autorité peut être contestée devant la juridiction administrative pour défaut d'utilité publique eu égard aux atteintes graves portées par le projet à ces zones d'intérêt exceptionnel. Ces « inconvénients » excèdent l'intérêt de l'opération et peuvent être de nature à lui retirer son

¹³ Avant la délivrance de la décision de dispense, le ministre chargé de l'environnement informe la Commission européenne du projet de décision et lui communique les informations mises à la disposition du public.

¹⁴ Arrêté ministériel du 17 mai 2001 modifié fixant les conditions techniques d'établissement des réseaux électriques

caractère d'utilité publique.¹⁵ Il est plus que vraisemblable que la déclaration d'utilité publique d'un tel projet fera l'objet de recours en annulation d'autant que d'autres solutions qui ne présenteraient pas les mêmes « inconvénients » seraient techniquement possibles.

Au terme d'une concertation bâclée, le Conseil des Sages résume sa position

Si l'on admet que la stratégie « Ne rien faire » conduirait à mettre un frein drastique à la possible décarbonation des usages industriels de la zone de Fos-sur-Mer, voire à augmenter les émissions de gaz à effet de serre du système électrique régional, ce qui ne répondrait ni aux besoins de la transition énergétique ni aux objectifs nationaux et européens définis dans le cadre de la lutte contre le réchauffement climatique, un nouvel axe très haute tension de forte puissance est nécessaire.

La voie aérienne n'est pas la seule envisageable en l'espèce. Il faut rappeler les termes du Contrat de service public entre RTE ET l'Etat dont l'objectif 16, intitulé *Recourir préférentiellement aux lignes souterraines pour la création d'ouvrages ou le renouvellement du réseau*, qui mériterait d'être cité intégralement, précise que dans le contexte d'une démarche d'adhésion et d'acceptation des infrastructures énergétiques par les territoires traversés et les populations concernées, « la réduction de l'empreinte visuelle par la mise en souterrain de certains ouvrages est l'une des solutions qui permettent de répondre aux attentes sociétales quant à l'insertion paysagère des ouvrages ».

Ce nouvel axe pourrait emprunter la voie sous-fluviale telle que décrite (et écartée au profit de la voie aérienne) dans le Dossier de présentation et de proposition d'aire d'étude¹⁶. Pour connaître la planimétrie du pays d'Arles, une autre voie qui emprunterait pour la plus grande partie du trajet le canal du Viguerat et le canal d'Arles à Bouc, au lieu du lit du Rhône, mériterait d'être examinée même si elle a aussi un coût. Les techniques d'ensouillage n'ont encore jamais été utilisées en France sur les canaux. Ceci ne devrait pas être une raison pour ne pas les étudier et, le cas échéant, les mettre en œuvre, ne serait-ce que partiellement sur les parties de tronçon présentant de très forts enjeux écologiques.

¹⁵ Voir Conseil d'Etat, 10 juillet 2006 « Considérant qu'une opération ne peut être légalement déclarée d'utilité publique que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et, éventuellement les inconvénients d'ordre social et les atteintes à d'autres intérêts publics qu'elle comporte, ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'elle présente »

¹⁶ Création de liaisons « sous-fluviales » à 525 000 volts en courant continu dans le lit du Rhône, p.19.