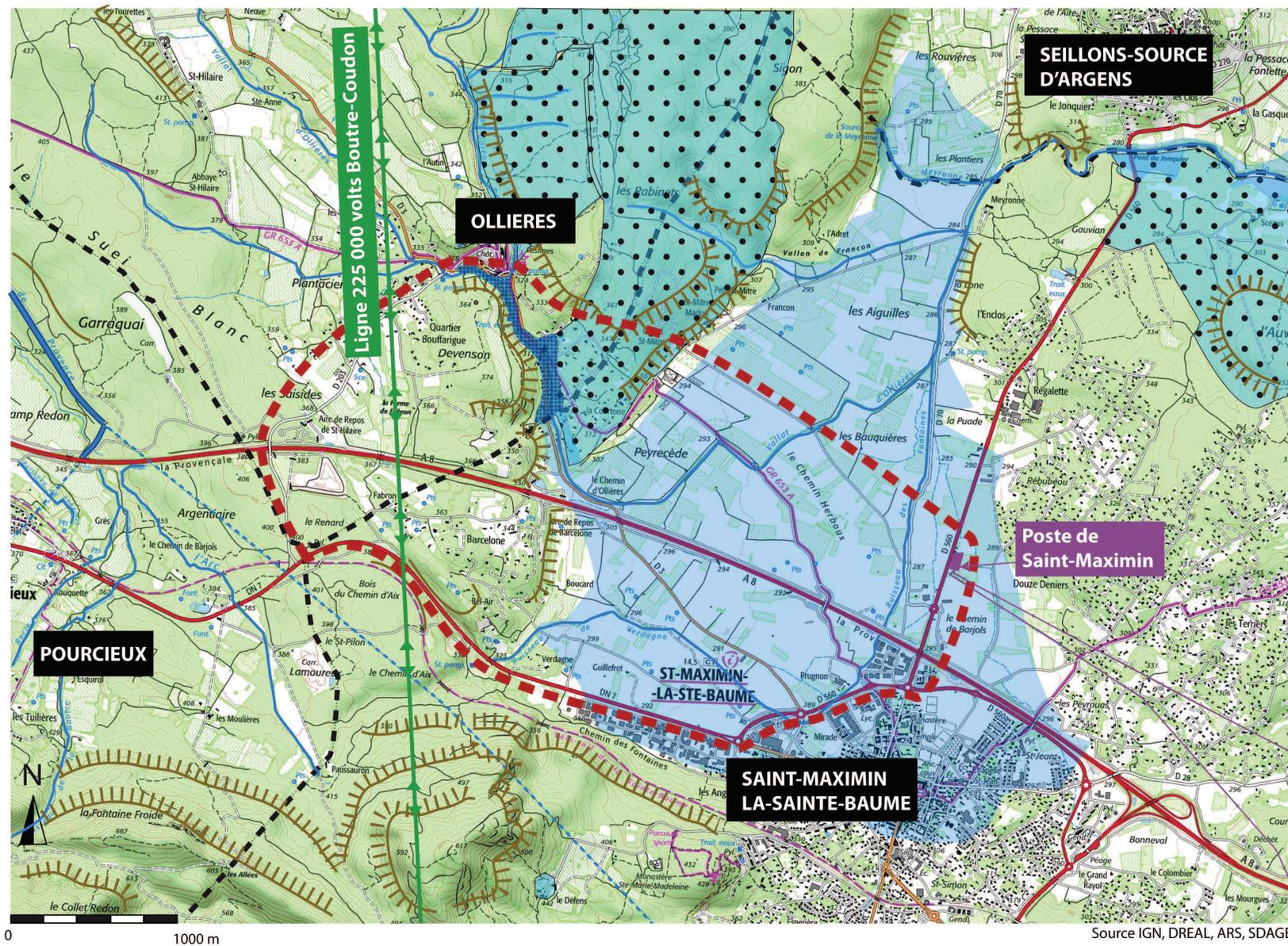


Milieu Physique

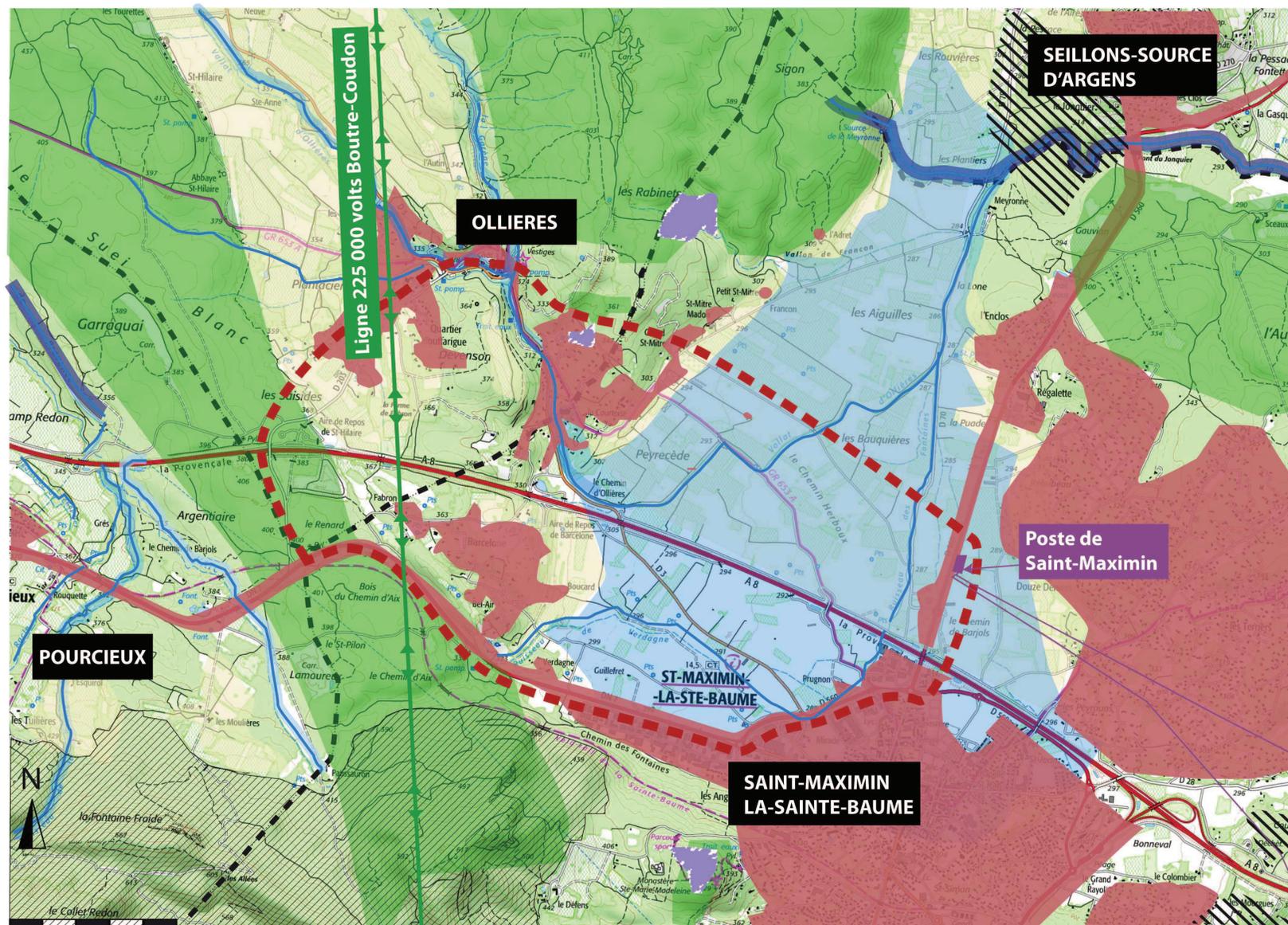
-  Aire d'étude
 -  Ligne aérienne Boutre-Coudon
 -  Poste de Saint-Maximin
 -  Limites communales
-
-  Cours d'eau
 -  Canal
 -  Canal souterrain
 -  Lit majeur des cours d'eau
 -  Enjeux inondation
 -  Périmètre de protection de captage d'Alimentation en Eau Potable
-
-  Relief marqué



Source IGN, DREAL, ARS, SDAGE

Milieu Naturel

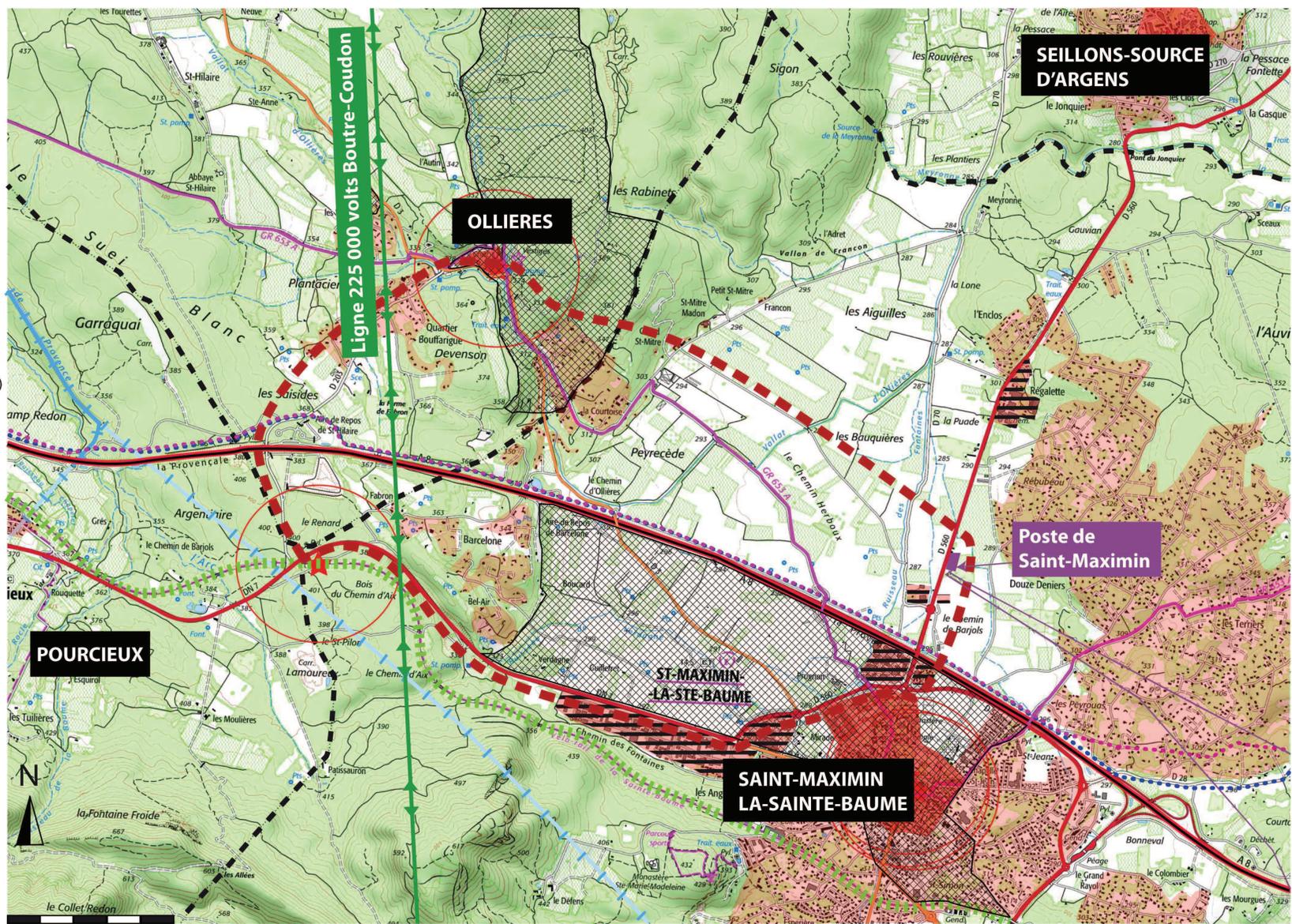
- Aire d'étude
 - Ligne aérienne Boutre-Coudon
 - Poste de Saint-Maximin
 - Limites communales
-
- ZNIEFF de type II
 - ENS du département
- SRCE 2015**
- Occupation du sol
- Espace agricole
 - Espace artificialisé
 - Cours d'eau
 - Espace de fonctionnalité des cours d'eau
- Trame verte
- Réservoir de biodiversité
 - Corridor
- Trame bleue
- Réservoir de biodiversité



Sources IGN, DREAL, SRCE 2015

Milieu Humain

- Aire d'étude
 - Ligne aérienne Boutre-Coudon
 - Poste de Saint-Maximin
 - Limites communales
 - Ligne aérienne 63 000 volts
-
- Centre urbain
 - Habitat groupé (lotissements)
 - Zone d'activité ou entreprise
 - Autoroute
 - Route Nationale
 - Route Départementale
 - Vélo-rail
 - Chemin de Grande Randonnée (GR)
 - Pipeline et gazoduc
 - ★ Monument historique et périmètre de protection
 - Zone archéologique de saisine
 - Canal de Provence partie aérienne
 - Canal de Provence partie souterraine



Sources IGN, DREAL, Atlas des patrimoines, DDTM, CG83

1.3 MILIEU HUMAIN

(Voir carte page 33).

Le Centre-Var, apparaît ces dernières années comme le territoire le plus attractif du département, devant les espaces littoraux. Il semble s'orienter de plus en plus vers un espace fortement résidentiel, dépendant des aires urbaines qui l'entourent (Marseille, Aix-en-Provence et Toulon).

Même si la moitié du territoire du projet est globalement rurale et peu artificialisée, le dynamisme démographique entraîne de lourdes conséquences en terme d'organisation de l'habitat, et exerce une pression foncière sur les milieux agricoles des communes.

Proximité de l'urbanisation, bruit

Le territoire du projet est concerné par les urbanisations de Saint-Maximin-La-Sainte-Baume, Ollières et la partie sud de Seillon-Source-d'Argens.

Interactions avec le projet

Un poste électrique est compatible avec l'urbanisation.

Les émissions sonores d'un poste électrique sont essentiellement dues aux transformateurs de puissance. Comme tous les postes, celui-ci sera configuré de manière à respecter la réglementation relative au bruit, en tenant compte des habitations les plus proches.

L'implantation d'une liaison souterraine fait l'objet d'une convention de servitudes avec le propriétaire régissant les droits du propriétaire et de RTE. En général, la convention prévoit qu'une bande de 5 mètres centrée sur la liaison doit être maintenue non constructible et sans arbres de haute tige.

Le bruit généré par une liaison souterraine est lié exclusivement à la phase des travaux. En phase d'exploitation, aucun bruit n'est perceptible en surface.

Champs électriques et magnétiques à 50 Hz

État des connaissances scientifiques

De nombreuses expertises ont été réalisées ces trente dernières années concernant l'effet des champs électrique et magnétique à 50 Hz sur la santé, dont certaines par des organismes officiels tels que l'OMS (Organisation Mondiale de la Santé), l'Académie des sciences américaines, le Bureau National de Radioprotection anglais (NRPB, aujourd'hui HPA) et le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC). L'ensemble de ces expertises conclut d'une part à l'absence de preuve d'un effet significatif sur la santé et s'accorde d'autre part à reconnaître que les champs électrique et magnétique ne constituent pas un problème de santé publique.

Réglementation en vigueur

La recommandation du Conseil des Ministres de la Santé de l'Union Européenne, qui couvre toute la gamme des rayonnements non ionisants (de 0 à 300 Hz), a pour objectif d'apporter aux populations "un niveau élevé de protection de la santé contre les expositions aux champs électrique et magnétique à 50 Hz".

La recommandation européenne fixe les limites de référence pour le champ électrique (5000 V/m (volts par mètre)) et pour le champ magnétique (100 μ T (micro Tesla)).

La majorité des pays européens, dont la France, applique cette recommandation. En particulier, en France, tous les nouveaux ouvrages doivent respecter un ensemble de conditions techniques définies par arrêté ministériel. Celui en vigueur, l'arrêté du 17 mai 2001 modifié, reprend, dans son article 12 bis, les limites de 5000 V/m et de 100 μ T, issues de la recommandation européenne.

Les nouveaux ouvrages électriques respecteront les limites réglementaires en vigueur.

Activité économique

Le territoire du projet est concerné par un tissu de Très Petites Entreprises en développement. L'accroissement démographique permet en effet un dynamisme qui se traduit, en grande partie, par le fort développement de zones d'activités, devenues essentielles à l'emploi.

A Saint-Maximin-La-Sainte-Baume et Ollières, on trouve :

- . le Parc d'Activités du Chemin d'Aix qui accueille plus de 130 entreprises commerciales,
- . le Parc d'activités de la Laouve qui accueille de nombreuses activités commerciales et de service,
- . le futur Parc d'Activités du Mont Aurélien, Zone d'Aménagement Concerté de 40 hectares qui comprendra entre autres un pôle logistique et livraison. Ce projet est porté par la Communauté de Communes Sainte-Baume Mont Aurélien (CCSBMA).

Interactions avec le projet

La création du poste électrique et de ses raccordements est compatible avec l'activité de ces zones. Le renforcement électrique du Centre Var permet même un développement économique.

Agriculture

L'agriculture est essentielle pour le Centre-Var, d'autant qu'elle constitue un facteur d'identité et d'attractivité contribuant à son aménagement et à la qualité de l'environnement et des paysages.

Sur le territoire du projet, on trouve 7 exploitations à Ollières et 80 sur la commune de Saint-Maximin-La-Sainte-Baume (recensement agricole de 2010).

D'après la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER), deux types de structure d'exploitation agricole sont présents sur le territoire du projet. A Ollières, les quelques exploitations sont de taille importante (plus de 60 ha) et appartiennent à des investisseurs étrangers ou à des familles de viticulteurs de la région qui souhaitent continuer à agrandir leur surface exploitée.

A Saint-Maximin-La-Sainte-Baume, l'agriculture est traditionnelle, les exploitations sont familiales, moins étendues (20-30 ha) et ne souhaitent pas trop s'agrandir.

L'agriculture occupe essentiellement la plaine de Saint-Maximin (photo ci-contre) qui bénéficie de l'irrigation. Elle est surtout représentée par les activités viticoles et vinicoles. Sur les communes de Saint-Maximin-La-Sainte-Baume, Ollières et Seillons-Source-d'Argens, les vins produits appartiennent à l'Appellation d'Origine Contrôlée "Coteaux Varois en Provence".



Les cultures maraichères sont également assez bien représentées sur la commune de Saint-Maximin-La-Sainte-Baume : ail, aubergine, asperge, bette, carotte, chou, concombre, courgette, tomate...

Interactions avec le projet

La construction d'un poste électrique en zone agricole soustrait de manière permanente à l'activité une superficie d'environ 2 à 3 hectares. Dans la mesure du possible, l'emplacement d'un poste électrique doit éviter les zones sensibles où l'agriculture doit être préservée.

Une liaison souterraine entraîne la destruction des cultures existantes sur l'emprise du chantier. Néanmoins, une fois les travaux terminés, la présence d'une liaison souterraine en sous-sol est compatible avec les cultures agricoles, hormis les plantations à racines profondes qui pourraient endommager l'ouvrage.

C'est pourquoi le cheminement d'une telle liaison privilégie dans la mesure du possible les zones non boisées et les cultures compatibles avec le projet (cultures céréalières et fourragères).

En outre, les travaux sont effectués en concertation avec l'exploitant, afin de minimiser les impacts sur les récoltes.

Sylviculture

L'espace forestier entourant la plaine agricole est constitué d'espaces de garrigues, de forêts de conifères et de forêts mixtes. Une partie de ces boisements est exploitée. La volonté du département du Var va dans le sens d'une exploitation raisonnée des massifs forestiers.

Les massifs entourant la plaine agricole sont susceptibles d'être soumis à autorisation de défrichement.

Interactions avec le projet

L'implantation du projet sur un terrain boisé implique son déboisement préalable. De plus, lorsque le risque feu de forêt est présent, un débroussaillage autour du poste pouvant aller jusqu'à 100 m est nécessaire.

Equipements de transport et infrastructures

Le territoire du projet est traversé d'est en ouest par l'autoroute A8 reliant Aix-en-Provence à Nice. Outre cet axe important, il est maillé d'un réseau de routes nationales et départementales :

- . la Route Départementale 560 qui remonte au nord-est vers Seillons-Source –d'Argens et qui dessert le poste de SAINT-MAXIMIN,
- . la Route Départementale 70 qui relie Esparron,
- . la Route Départementale 3 qui rejoint Rians depuis Saint-Maximin-La-Sainte-Baume,
- . la Route Nationale 7.

Ce réseau quitte en étoile Saint-Maximin-La-Sainte-Baume.

La partie agricole du territoire est sillonnée de routes et chemins permettant l'accès aux parcelles.

Interactions avec le projet

Le positionnement d'une liaison souterraine est possible sous ou en bordure de voirie. Cela entraîne une perturbation ponctuelle de la circulation au droit du chantier. Pour limiter cette nuisance, RTE prend dans la mesure du possible, les dispositions nécessaires, en coordination avec les services concernés (choix de la période adéquate pour le chantier, maintien d'une demie chaussée afin de ne pas couper la circulation).

Trois lignes électriques aériennes traversent le territoire :

- . ligne électrique aérienne 225 000 volts BOUTRE – COUDON,
- . ligne 63 000 volts LE VAL - SAINT MAXIMIN,
- . ligne 63 000 volts L'ESCARELLE - SAINT MAXIMIN.

Deux canalisations de transport de gaz ou d'hydrocarbures coupent le territoire d'est en ouest. Elles occupent le même tracé :

- . canalisation de transport de gaz (GRT gaz),
- . canalisation de transport d'hydrocarbures La Mède – Puget sur Argens (Société du Pipeline Méditerranée Rhône - SPMR).

Interactions avec le projet

La proximité, transversale ou longitudinale, d'une liaison électrique souterraine avec une canalisation de transport de gaz ou d'hydrocarbures est possible. L'arrêté technique du 17 mai 2001 modifié impose des distances de sécurité d'une liaison électrique souterraine par rapport aux autres réseaux.

En phase études détaillées, une demande de renseignements (DR) est effectuée auprès des gestionnaires de réseaux. C'est pendant cette phase que l'emprise des ouvrages souterrains est précisée et que les modalités de franchissements et les distances de sécurité entre les ouvrages sont définies.

Dans le cas d'une pose longitudinale sur une certaine distance, la tension induite sur la canalisation de transport de gaz ou d'hydrocarbures est calculée précisément. Si besoin, des dispositifs techniques sont discutés avec GRTgaz et SPMR, puis installés sur les canalisations. Ces dispositifs sont à la charge de RTE.

Enfin, en amont de la phase chantier, une déclaration d'intention de commencement de travaux (DICT) est effectuée auprès des gestionnaires de réseaux.

Tourisme

Le Var constitue le premier département touristique de France après Paris. Le département compte sur la réputation de la qualité de vie qu'il offre et la préservation de ses nombreux sites naturels pour continuer à percevoir les revenus issus de la forte fréquentation touristique, indispensable à son dynamisme et à la bonne santé de son économie.

Le territoire du projet se distingue de la fréquentation de masse du bord de mer par l'offre d'un tourisme lié à la nature préservée, aux villages provençaux, à l'art et à l'histoire. La "Provence verte" offre quelques sites incontournables : la basilique de Saint-Maximin, le Massif de la Sainte-Baume, les fontaines de Barjols...

Le chemin de Grande Randonnée (GR) 653 A qui va de Menton à Arles suit l'axe de l'ancienne voie romaine, la Via Aurelia. Ce chemin, qui fait partie de ceux menant à Saint-Jacques-de-Compostelle coupe le territoire du projet en passant par Ollières et Saint-Maximin-La-Sainte-Baume.

Interactions avec le projet

Le projet est compatible avec l'activité touristique.

Urbanisme

Ollières dispose d'un Plan d'Occupation des Sols (POS) approuvé dont la dernière modification date de mars 2013. Les zones susceptibles d'être concernées par le projet sont les zones NC et ND. Par ailleurs, la commune a prescrit le 10 septembre 2014 le passage en Plan Local d'Urbanisme.

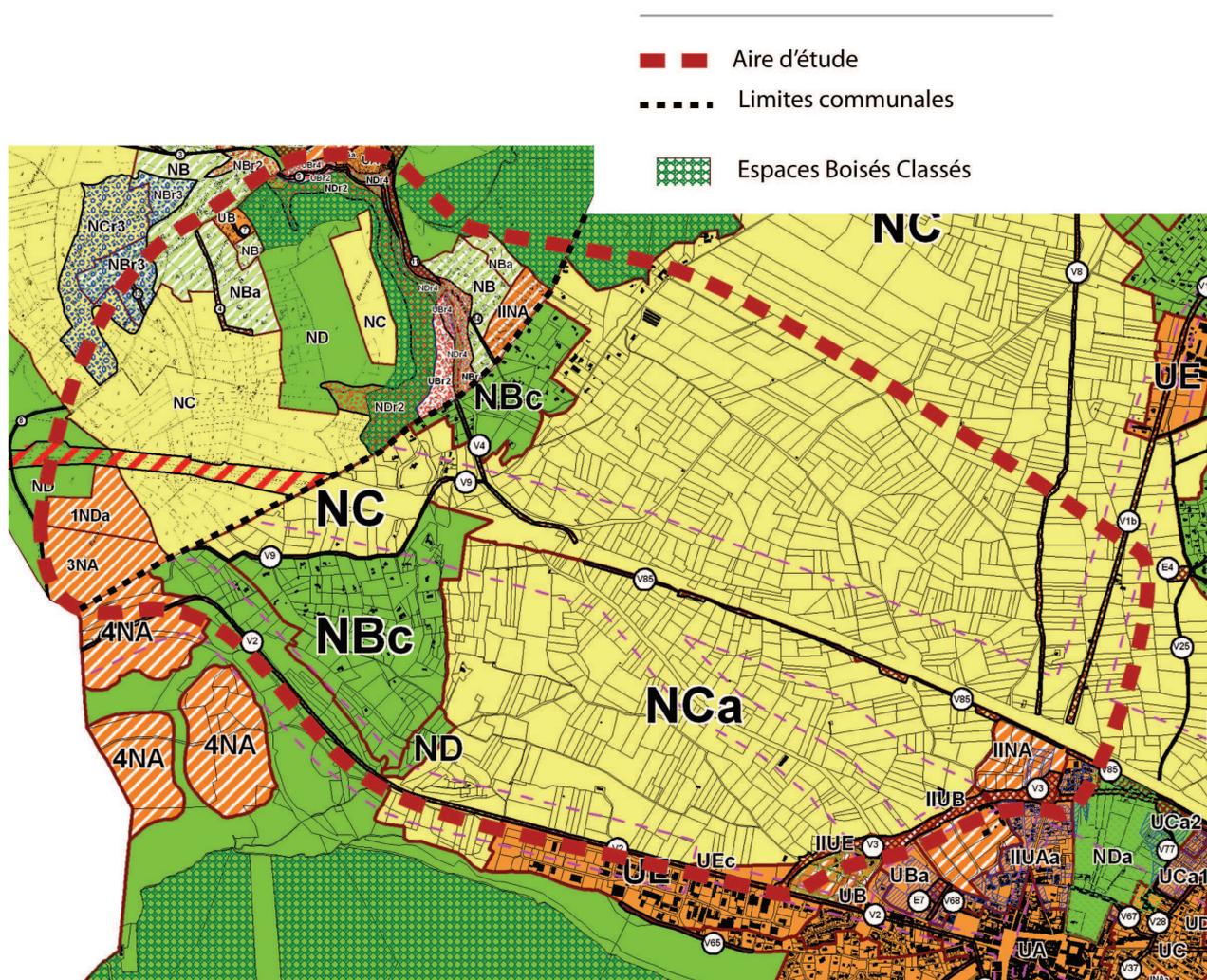
Saint-Maximin-La-Sainte-Baume dispose d'un Plan d'Occupation des Sols (POS). La commune a élaboré un Plan Local d'Urbanisme (PLU) soumis à enquête publique à l'automne 2015. Il devrait être applicable courant 2016.

Les zones susceptibles d'être concernées par le projet sont les zones NC et NBc de l'actuel POS.

Interactions avec le projet

Dans le cas où le projet ne serait pas compatible avec les dispositions des documents d'urbanisme de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et Ollières, une mise en compatibilité de ces documents sera réalisée.

Extrait des POS des communes d'Ollières et de Saint-Maximin-La-Sainte-Baume



Servitudes

Les servitudes affectant l'aire d'étude sont :

- . le périmètre de protection de 500 m autour des monuments historiques classés ou inscrits, AC1 (voir les monuments sur la partie cartographique " milieu humain "),
- . les servitudes de protection des eaux, AS1 (voir carte "milieu physique"),
- . les servitudes relatives aux canalisations d'hydrocarbures, I1 (voir carte " milieu humain "),
- . les servitudes relatives aux canalisations de transport de gaz, I3 (voir carte " milieu humain "),
- . les servitudes relatives aux canalisations souterraines d'irrigation, A2.

Interactions avec le projet

Le projet devra être compatible avec les différentes servitudes.

Intercommunalité

Sur le territoire du projet, certaines communes sont regroupées en communautés de communes. C'est le cas pour Ollières, Pourcieux et Saint-Maximin, qui appartient à la Communauté de Communes Sainte-Baume Mont Aurélien (CCSBMA).

Seillons-Source-d'Argens appartient à la communauté de communes Provence Verdon.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

La notion de SCoT a été créée en **2000 par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU)**. Il permet une planification globale au niveau intercommunal. Ce nouvel outil met l'accent sur la concertation devenue indispensable pour plus de démocratie participative d'une part, et sur le développement durable d'autre part.

Il précise :

- . les orientations d'organisation de l'espace,
- . les espaces et sites naturels à protéger,
- . les grands équilibres entre espaces urbains, naturels et agricoles,
- . les grands objectifs en matière d'habitat, de transports en commun, d'équipements commercial et artisanal, de paysages, de risques...

La totalité du territoire de Provence Verdon, fait partie, depuis le 1^{er} juillet 2014, du périmètre du SCoT Provence Verte. Le Pays de la Provence Verte regroupe quatre communautés de communes, dont la CC Sainte Baume Mont Aurélien et la CC Provence Verdon.

Les grands choix du SCoT en lien avec le projet sont :

- . le maintien d'une Trame Verte et Bleue fonctionnelle et encore bien conservée,
- . la préservation des espaces agricoles,
- . respecter et valoriser les paysages et les patrimoines,
- . diminuer la consommation d'énergie et valoriser les sources d'énergies renouvelables,
- . assurer une diminution du risque incendie.

Le SCoT rappelle que les zones d'AOC viticoles (non urbanisées, en zone naturelle) devront être préservées de toute urbanisation car elles représentent un enjeu potentiel en termes de revalorisation agricole.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

Le PADD en tant qu'élément constitutif du SCoT est défini ainsi par l'article L122-1-3 du Code de l'urbanisme.

Il fixe les objectifs des politiques publiques d'urbanisme, du logement, des transports et des déplacements, d'implantation commerciale, d'équipements structurants, de développement économique, touristique et culturel, de développement des communications électroniques, de protection et de mise en valeur des espaces naturels, agricoles et forestiers et des paysages, de préservation des ressources naturelles, de lutte contre l'étalement urbain, de préservation et de remise en bon état des continuités écologiques.

Le PADD de la Provence Verte reprend les recommandations du SCoT :

- . Consolider la Trame Verte et Bleue du territoire en limitant les impacts de l'urbanisation sur les ressources et les espaces naturels :
 - . Préserver la biodiversité en limitant la consommation et la fragmentation des espaces naturels et agricoles et en assurant le maintien et la remise en bon état des continuités écologiques
- . Préserver et valoriser l'enveloppe foncière agricole ;
- . Accompagner le développement de la filière bois ;
- . valoriser les sources d'énergies renouvelables ;
- . Anticiper le besoin en nouveaux espaces économiques : L'objectif de création nette de 700 emplois par an trouvera un support spatial dans la confortation et le développement des entreprises, services et équipements déjà présents sur la Provence Verte mais également dans l'implantation de nouvelles unités. Pour contribuer à atteindre cet objectif, la part des espaces nouvellement urbanisés dévolus à l'accueil d'activités économiques va s'accroître d'environ 225 hectares sur la durée du SCoT, soit le quart des surfaces urbanisables dans les dix ans après l'approbation du SCoT.

Loi Littoral

Aucune commune du territoire d'étude n'est soumise à cette loi.

Sites inscrits ou classés

Il n'y a pas de site inscrit ou classé au titre des articles L.341 – 1 à L.341 - 22 du Code de l'Environnement relatifs à la protection des sites et des monuments naturels au sein du territoire du projet, mais le site classé Massif du Concors (23 août 2013) est à 4,2 km de la limite ouest de l'aire d'étude.

Le Patrimoine architectural et archéologique

On trouve la présence de quelques monuments historiques sur le territoire du projet :

- . Pont romain entre Saint-Maximin et Pourcieux bénéficiant d'un périmètre de protection de 500 m. Le pont est à l'extérieur de l'aire d'étude, mais son périmètre de protection empiète sur cette dernière.
- . Eglise paroissiale de la Résurrection-de-Notre-Seigneur à Ollières (périmètre de protection de 500 m). L'église jouxte la limite de l'aire d'étude et son périmètre de protection est pour partie situé à l'intérieur de l'aire d'étude.
- . Basilique Sainte-Madeleine, Hôtel de ville et Couvent des dominicains à Saint-Maximin-La-Sainte-Baume (périmètre de protection de 500 m). Ces monuments et leurs périmètres de protections sont situés hors de l'aire d'étude.

Couvent des dominicains.

Plus d'une vingtaine de zones archéologiques sensibles sont répertoriées sur le territoire du projet. Certaines d'entre elles appartiennent à l'aire d'étude. Il en résulte des zones de saisines sur les communes de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et Ollières, au sein desquelles les projets sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation.



Paysage

Selon l'atlas des paysages du Var, le territoire du projet est concerné par trois entités paysagères :

- . les collines de Rians,
- . la plaine de Saint Maximin et Brignoles,
- . le Centre Var.

L'aire d'étude est traversée d'est en ouest par des axes importants de circulation :

- . l'autoroute A8,
- . la Route Nationale 7,
- . mais aussi par le GR 653A pour les parcours "doux" de découverte du territoire.

En dehors des espaces urbanisés, il existe une dichotomie entre les plaines cultivées et les reliefs boisés : les collines de Rians (entre 400 et 500 m NGF) au nord et le Mont Aurélien (872 m NGF), dont la barre rocheuse constitue un repère paysager, au sud.





entre boisements et terres agricoles ouvertes sur un horizon barré au sud par la chaîne de la Sainte-Baume et le mont Aurélien.

Sur la vue ci-dessous, prise depuis le village de Seillons-Source-d'Argens plus au nord, le panorama caractérise les traits paysagers décrits précédemment : la péri-urbanisation de l'agglomération de Saint Maximin s'étale au sein d'une plaine en cuvette marquée par l'alternance



Interactions avec le projet

Dans le cas d'une liaison souterraine en milieu naturel, les effets sur le paysage et le patrimoine sont liés à la présence des engins et à l'ouverture des tranchées durant la période de travaux. Ensuite, les tranchées ouvertes durant la période de travaux sont recolonisées par la végétation arbustive et herbacée et deviennent de moins en moins visibles au fil du temps.

L'implantation et la configuration du poste électrique doivent permettre de limiter son impact sur le paysage, en fonction du relief, de la végétation, de la proximité de l'habitat, des unités paysagères...

Selon le contexte archéologique local, des prescriptions peuvent être imposées en amont par le Service Régional d'Archéologie de la Direction Régionale des Affaires Culturelles. Ces prescriptions consistent en des diagnostics d'évaluation, des prospections de terrain, voire des travaux de fouilles préventives. RTE se rapprochera du service concerné afin de définir les éventuelles mesures à mettre en œuvre pour le projet.

Le projet ne présente à ce stade aucune incompatibilité.

2 IDENTIFICATION DES PARTIS ENVISAGEABLES

Pour la création du poste électrique, deux zones d'implantations possibles ont été identifiées dans la partie ouest de l'aire d'étude.

En ce qui concerne les cheminements de la liaison souterraine, trois fuseaux partageant un tronçon commun permettent de rejoindre le poste électrique de SAINT MAXIMIN.

Ce tronçon commun (ou point de convergence) sépare en deux parties le projet (voir page 45) :

- . à l'ouest, de part et d'autre de l'autoroute A8, les deux zones d'implantations possibles du poste ainsi que leur fuseau respectif de la liaison souterraine jusqu'au point de convergence,
- . à l'est, depuis le point de convergence, les trois fuseaux de la liaison souterraine.

Afin d'identifier le parti de moindre impact, une analyse en deux phases a été réalisée. Une première analyse comparative concerne les deux possibilités d'implantation du poste ainsi que leurs fuseaux liés, fuseaux qui sont indissociables des emplacements⁶. Cette première analyse comparative vise à mettre en évidence l'emplacement le plus favorable.

Dans un deuxième temps, les fuseaux identifiés (pour la liaison souterraine) depuis le point de convergence ont été comparés entre eux.

2.1 POUR LE POSTE ELECTRIQUE ET SON RACCORDEMENT A LA LIGNE 225 000 VOLTS

Principes de recherche

A ce stade de la concertation, il s'agit de rechercher des aires géographiques **plus vastes** que le poste électrique (jusqu'à plusieurs centaines de mètres de largeur), au sein desquelles une implantation précise sera recherchée lors des études de détails qui interviendront dans une phase ultérieure du projet.

Afin de limiter les effets potentiels du projet, la recherche de **zones d'implantations** doit tenir compte :

- de la distance à la ligne 225 000 volts BOUTRE – COUDON sur laquelle le poste électrique doit être raccordé (en effet, le raccordement du poste à la ligne 225 000 volts sera réalisé en aérien avec implantation de pylônes). Afin d'en limiter les effets, il convient de limiter cette distance,
- de la surface disponible qui doit être suffisamment grande et plane pour accueillir les installations du poste (de 2 à 3 hectares),
- des voies d'accès qui doivent permettre l'acheminement de matériels par convoi lourd,
- des enjeux environnementaux,
- des possibilités de cheminement de la liaison souterraine à 90 000 volts exploitée à 63 000 volts à créer entre le futur poste et le poste de SAINT-MAXIMIN.

⁶ les zones d'implantations étant positionnées de part et d'autre de l'autoroute A8, elles sont décrites et comparées, chacune associée à sa portion de fuseau de liaison souterraine respective jusqu'aux fuseaux de la liaison souterraine qui seront décrits plus loin. En effet la possibilité la plus favorable pour la liaison souterraine issue de l'emplacement sud de traverser l'autoroute A8 se situe au point de convergence, en bas des Hauts de Barcelone. Zone d'implantation et fuseau lié constituent donc une entité non dissociable jusqu'au point de franchissement de l'A8. (Voir carte page 47).

Vue d'ensemble des possibilités d'emplacements pour le poste et de fuseaux pour la liaison souterraine

-  Aire d'étude
-  Ligne aérienne Boutre-Coudon
-  Poste de Saint-Maximin

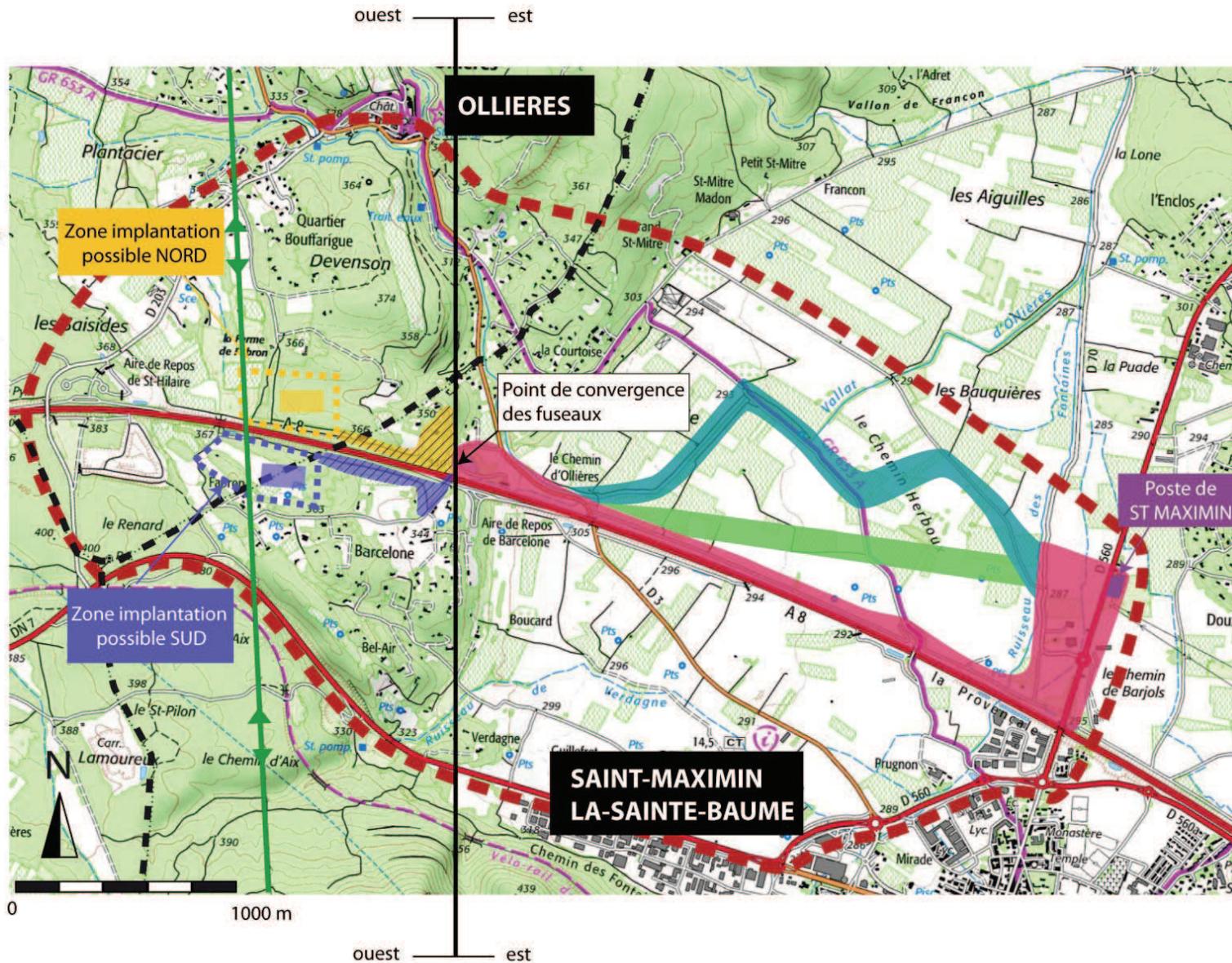
Poste et fuseau lié

-  Zone d'implantation possible NORD
-  Surface nécessaire au poste
-  Fuseau lié NORD

-  Zone d'implantation possible SUD
-  Surface nécessaire au poste
-  Fuseau lié SUD

Liaison souterraine

-  Fuseau principal
-  Variante plein champ
-  Variante chemin



Zones d'implantations possibles identifiées

En fonction des critères énumérés ci-dessus, deux possibilités d'implantations ont été identifiées pour le nouveau poste électrique :

① **une zone d'implantation possible à proximité directe de la ligne 225 000 volts BOUTRE – COUDON, sur la commune d'Ollières, au nord de l'autoroute A8, appelée ZONE D'IMPLANTATION "NORD", associée à un fuseau lié de liaison souterraine**

La zone s'étend au nord de l'autoroute A8, sur la commune d'Ollières.

Elle est bordée à l'ouest par la ligne électrique aérienne à 225 000 volts BOUTRE-COUDON, à laquelle il doit se raccorder. Elle s'intègre au sein d'un massif boisé appartenant au domaine communal et mord légèrement sur deux parcelles agricoles. Il couvre un espace plat, légèrement incliné à l'est.

L'emplacement est distant du centre d'Ollières d'environ 1km. La première maison est à 200 m.

Ce petit coteau boisé n'est pas classé en Espaces Boisés Classés au Plan d'Occupation des Sols (POS) d'Ollières.



Zone d'implantation NORD

L'emplacement se situe en zone NC, où "les ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics" sont admis. Il est en dehors du périmètre de protection du captage au lieu-dit Quartier Fontaine Fraiche et en dehors de la zone de saisine du service régional de l'archéologie. Il est concerné par la servitude I4 de la ligne électrique aérienne à 225 000 volts BOUTRE-COUDON, ainsi que par les canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures qui longent l'autoroute A8.

Sa liaison avec le fuseau principal (Fuseau lié NORD) :

La zone d'implantation NORD est reliée au point de départ du fuseau commun (point de convergence), par un fuseau lié qui doit abriter une liaison souterraine (Fuseau lié NORD). Au départ de la zone d'implantation NORD le fuseau lié se centre sur la tranchée abritant les canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures et s'insérant entre l'autoroute A8 et l'espace boisé.

Il s'élargit ensuite pour intégrer les lacets du chemin des Hauts de Barcelone, zone délicate à fort dénivelé dans laquelle on souhaite conserver plusieurs possibilités de tracés qui seront étudiées plus tard en phase études de détail.

Le fuseau lié rejoint le point de convergence, départ du fuseau commun. Il évite le périmètre de protection du captage du quartier Fontaine Fraiche, mais il est concerné par les servitudes de proximité des canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures. Il évite les EBC sur la commune d'Ollières. Il passe devant les maisons des Hauts de Barcelone sur un linéaire d'environ 150 m. Il concerne les communes d'Ollières et de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume.



Fuseau lié NORD



Chemin des Hauts de Barcelone

Son raccordement à la ligne BOUTRE-COUDON

Son raccordement à la ligne aérienne 225 000 volts BOUTRE – COUDON se ferait en aérien directement depuis le poste avec implantation d'un support dans l'axe de la ligne.

② **une zone d'implantation possible sous la ligne aérienne 225 000 volts BOUTRE – COUDON, à cheval sur les communes d'Ollières et de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume, au sud de l'autoroute A8, appelée ZONE D'IMPLANTATION "SUD", associée à un fuseau de liaison souterraine jonction.**

La zone d'implantation s'étend au sud de l'autoroute A8, sur les communes d'Ollières et de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume.

Elle s'insère sous la ligne électrique aérienne à 225 000 volts BOUTRE-COUDON, à laquelle le poste doit se raccorder.

Elle s'intègre au sein d'un espace plat, agricole en son centre et boisé autour.

La zone d'implantation est distante du centre d'Ollières d'environ 1,4km. La première maison est à 30 m.

L'ensemble de la zone se situe en zone NC au POS de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume et d'Ollières, où "les ouvrages techniques divers nécessaires au fonctionnement des services publics" sont admis. Il est concerné par la servitude de la ligne électrique aérienne à 225 000 volts BOUTRE-COUDON.

Il est en dehors de tout périmètre de protection de captage et en dehors de la zone de saisine du service régional de l'archéologie.

Sa liaison avec le fuseau principal (Fuseau lié SUD) :

La zone d'implantation SUD est reliée au point de départ du fuseau commun (point de convergence), par un fuseau lié qui doit abriter une liaison souterraine. Au départ de la zone d'implantation SUD le fuseau lié suit un chemin longeant l'autoroute A8. Il franchit ensuite l'autoroute A8.

Son raccordement à la ligne BOUTRE-COUDON

Son raccordement à la ligne aérienne 225 000 volts BOUTRE – COUDON se ferait en aérien directement depuis le poste avec implantation d'un support dans l'axe de la ligne.



Zone d'implantation SUD



Fuseau lié SUD



Le Fuseau lié SUD sous l'A8

Emplacements envisagés pour le poste et leur fuseau lié

— Ligne aérienne Boutre - Coudon

○ Zone d'implantation possible NORD

■ Surface nécessaire au poste

▨ Fuseau lié NORD

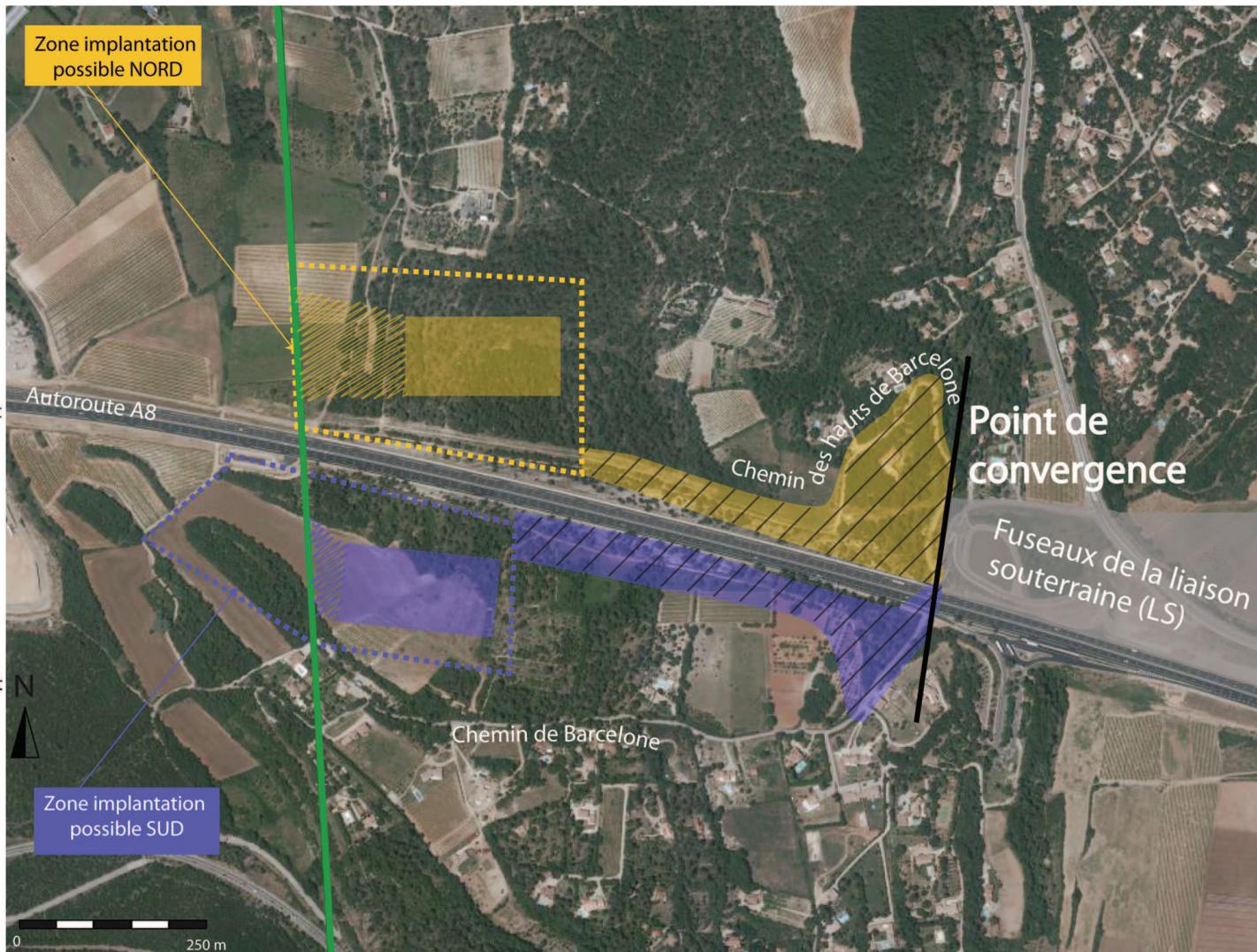
▨ Fuseau possible de raccordement aérien à la ligne 225 000 volts

○ Zone d'implantation possible SUD

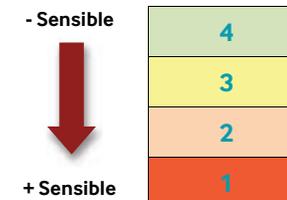
■ Surface nécessaire au poste

▨ Fuseau lié SUD

▨ Fuseau possible de raccordement aérien à la ligne 225 000 volts



Niveau de sensibilité de l'enjeu et points attribués :



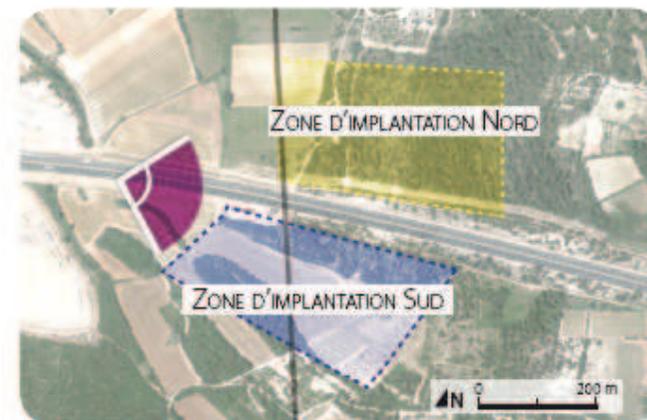
Analyse comparative des emplacements

		Zone d'implantation possible NORD et son fuseau lié	Zone d'implantation possible SUD et son fuseau lié	BILAN DE LA COMPARAISON DES EMPLACEMENTS ET JONCTIONS
MILIEU PHYSIQUE	Création d'accès	L'accès à la zone d'implantation Nord pour la réalisation des travaux nécessite l'aménagement d'un chemin sur environ 700 m de route de desserte du quartier de Fabron et 200 m de piste.	La zone d'implantation Sud est accessible depuis la DN7 par l'aménagement d'un chemin sur environ 400 m de piste.	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Sud est plus intéressante.
	Franchissement d'ouvrage	Le fuseau lié à la zone Nord reste du côté nord de l'autoroute. Il n'a pas besoin de franchir cet ouvrage.	Le fuseau lié à la zone d'implantation Sud doit franchir l'autoroute A8 pour rejoindre le poste de SAINT-MAXIMIN, éventuellement en technique de forage dirigé.	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Nord est plus intéressante.
	Captage d'eau	L'emplacement Nord et son fuseau lié Nord sont en dehors de périmètre de protection de captage.	L'emplacement Sud et son fuseau lié Sud sont en dehors de périmètre de protection de captage.	De ce point de vue, ils sont équivalents.
MILIEU NATUREL	Défrichage / débroussaillage	Un défrichage sera nécessaire pour réaliser la plateforme du poste car l'emplacement Nord s'insère en milieu boisé. Un débroussaillage autour du poste sera nécessaire pour des questions de sécurité incendie.	L'emplacement Sud s'insère en parcelle agricole cultivée, le défrichage sera donc très limité. Cependant, un débroussaillage de sécurité sera réalisé.	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Sud est plus intéressante.
	Parc Naturel Régional	L'emplacement Nord est en dehors du périmètre d'étude du projet de PNR "Massif de la Sainte-Baume".	L'emplacement Sud empiète sur la commune de Saint-Maximin-La-Sainte-Baume qui appartient au périmètre d'étude du projet de PNR "Massif de la Sainte-Baume".	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Nord est plus intéressante.
	Trame Verte et Bleue	L'emplacement Nord est en dehors des réservoirs de biodiversité ou des corridors écologiques mis en évidence dans la Trame Verte et Bleue.	La zone d'implantation Sud est en dehors des réservoirs de biodiversité ou des corridors écologiques mis en évidence dans la Trame Verte et Bleue.	Les deux emplacements sont donc identiques sur ce point.
	Faune / flore / habitats	Un pré diagnostic écologique a été réalisé sur la zone d'implantation Nord . Elle est constituée d'un boisement de chêne pubescent et pin d'Alep favorable au Lucane cerf-volant. Les chênes âgés peuvent constituer des gîtes arboricoles pour les chiroptères. La gagée de Lacaïta est avérée sur les pelouses en bordure de la zone d'implantation.	La zone d'implantation Sud a fait l'objet du même pré diagnostic. Elle est constituée d'un espace de culture sans intérêt écologique et d'une prairie méditerranéenne subnitrophile. Le Damier de la Succise est avéré dans la prairie et Le Bruant zizi est également présent. Un nid d'hirondelle rousseline occupé en 2015 est présent sous le pont de l'autoroute (partie jonction).	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Nord est plus intéressante.
MILIEU HUMAIN	Agriculture	La zone d'implantation Nord est essentiellement boisée, elle n'abrite quasiment pas de parcelles cultivées.	L'emplacement Sud s'insère en parcelle agricole cultivée. Etant donnée la pression foncière sur les terres agricoles, la chambre d'agriculture a qualifié d'important l'enjeu de conservation des parcelles agricoles cultivées.	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Nord est plus intéressante.
	Impact visuel	Depuis l'A8, le cadre boisé dans lequel s'insère le projet optimise l'absorption visuelle.	Dans cet espace ouvert, la perception du projet est plus marquée.	Pour cette raison, la zone d'implantation possible Nord est plus intéressante.
	Monuments historiques	L'emplacement Nord est éloigné (1,5 km) du village d'Ollières et de son église bénéficiant d'un périmètre de protection de 500 m.	L'emplacement Sud est à une centaine de mètres du périmètre de protection du pont romain entre Saint-Maximin et Pourcieux. Cependant, il n'y a pas de co visibilité entre les deux éléments.	Les deux emplacements sont donc identiques sur ce point.
	Habitat	L'emplacement Nord est éloigné des habitations. Il ne génère pas d'effet sur le cadre de vie des riverains.	L'emplacement Sud est à une trentaine de mètres des premières habitations.	Pour cette raison, l'emplacement Nord est plus intéressant.
BILAN (POINTS)		37	28	L'emplacement Nord est celui qui comptabilise le plus de points.

Pour conclure : La comparaison des différentes sensibilités liées à la création d'un poste électrique conduit à proposer **l'emplacement Nord** comme emplacement de moindre impact. Le choix de cet emplacement permet de limiter les effets du projet sur l'agriculture, l'habitat et le paysage.

Analyse paysagère réalisée dans le but de comparer les deux possibilités d'implantation.

Les simulations ci-dessous restituent une "idée" de ce que pourrait être le poste selon son dimensionnement attendu sur chacun des emplacements, sans préjuger de sa forme future. Sur cette seule base reportée en modélisation 3D depuis l'autoroute dans le sens Aix/Nice (axe le plus péjorant pour chacun des deux scénarios), la perception et l'évolution paysagère sont plus marquées dans le scénario sud par l'occupation d'un espace ouvert, là où le cadre boisé optimise l'absorption visuelle pour le scénario nord.



2.2 POUR LA LIAISON SOUTERRAINE

Principes de recherche

Les fuseaux s'inscrivent dans l'aire d'étude et correspondent à l'enveloppe des tracés envisageables, du point de vue technique, économique et environnemental.

Concrètement ils se présentent sous la forme de bandes de terrain dont la largeur varie entre 150 et 300 mètres dans le cas présent.

Le principe de recherche des fuseaux est basé sur :

- l'optimisation du linéaire de la liaison souterraine à 90 000 volts à réaliser, ce qui permet de limiter les effets du chantier,
- l'évitement, autant que possible, des secteurs sensibles tels que les zones urbanisées et les milieux naturels à forts enjeux,
- le regroupement avec des infrastructures linéaires existantes. En particulier, les routes et les chemins constituent des opportunités de cheminement, dès lors qu'elles présentent une orientation conforme à l'axe général du projet et que leurs caractéristiques sont favorables (largeur...).

Comme indiqué précédemment, une liaison souterraine est peu sujette aux risques naturels de type incendie ou inondation.

Une fois définis, **les fuseaux sont évalués et comparés entre eux, sur la base de critères issus des effets sur l'environnement et la santé humaine**. A la suite de cette analyse, un fuseau de moindre impact est proposé.

Fuseaux identifiés

Depuis le point d'intersection des deux fuseaux liés arrivant des deux emplacements potentiels de poste électrique, trois possibilités de cheminements vers le poste de SAINT-MAXIMIN ont été envisagées :

- ① Un fuseau dit "**Fuseau Principal**" qui longe l'autoroute A8 sur son côté nord et qui relie le poste de SAINT-MAXIMIN en suivant la D560.
- ② Une première variante à ce fuseau dite "**Variante Plein Champ**" qui relie le poste de SAINT-MAXIMIN en ligne droite à travers la plaine agricole.
- ③ Une deuxième variante à ce fuseau dite "**Variante Chemin**" qui relie le poste de SAINT-MAXIMIN en suivant des chemins d'exploitations à travers la plaine agricole.

Ces trois cheminements concernent la commune de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume.

Fuseau Principal : 3,2 km

Il quitte le point d'intersection des deux fuseaux liés arrivant des deux emplacements potentiels de poste électrique. A cet endroit, le fuseau est suffisamment large afin d'englober l'espace compris entre l'autoroute A8, le chemin de Barcelone et la Départementale 3. Il intègre cette dernière jusqu'à ce qu'elle franchisse l'autoroute.

Sur ce premier tronçon, le fuseau principal est bordé au nord par le Vallat d'Ollières et intègre un bassin d'orage.

Au lieu dit "Le Chemin d'Ollières", le fuseau quitte la D3 pour suivre l'autoroute et se centrer sur le chemin d'exploitation la bordant coté nord.

Sur le linéaire de ce chemin, le fuseau intègre les canalisations de transport de gaz et d'hydrocarbures. Il croise le Chemin du Prugnon, qui héberge le GR 653A puis continue jusqu'au ruisseau des fontaines qu'il franchit. Dans la partie agricole, le fuseau franchit 2 canalisations d'irrigation.

Là, le fuseau s'élargit pour englober la D70 et la D560 ainsi que les parcelles agricoles comprises entre ces deux voies. Il rejoint ensuite le poste de SAINT-MAXIMIN.



Voie de circulation longeant l'autoroute A8 sur son côté nord.



RD 560.

Variante Plein Champ : 2,8 km

La Variante Plein Champ quitte le Fuseau Principal au lieu dit "Le Chemin d'Ollières". Depuis ce point, elle traverse les parcelles agricoles formant une bande rectiligne en direction du poste de SAINT-MAXIMIN.

Cette variante croise le Chemin du Prugnon, qui héberge le GR 653A puis franchit le ruisseau des fontaines. La plaine agricole est maillée d'un réseau d'irrigation que la variante doit franchir à deux reprises.

Elle traverse la D560 et rejoint le poste de SAINT-MAXIMIN.



Parcelle agricole sur le tracé de la Variante Plein Champ.

Variante Chemin : 3,4 km

La Variante Chemin quitte le Fuseau Principal au lieu dit "Le Chemin d'Ollières". Elle se centre sur le chemin longeant le Vallat d'Ollières et sa ripisylve. Elle atteint le Chemin du Prugnon et le suit en direction du sud-est sur 650 m. Là, elle le quitte, s'oriente au nord-est, selon un chemin d'exploitation bordé de parcelles agricoles et rejoint le Chemin d'Herboux. La variante franchit à 5 reprises des canalisations d'irrigation.

La variante se centre sur ce chemin jusqu'à franchir le ruisseau des Fontaines et la D70, puis coupe à travers trois parcelles agricoles jusqu'au poste de SAINT-MAXIMIN.



La ripisylve du Vallat d'Ollières à gauche et les vignes de la plaine agricole.



Chemin d'exploitation à travers la plaine agricole.



Le chemin de Prugnon ou GR653A.

Emplacement pour le poste et fuseaux envisagés pour la liaison souterraine

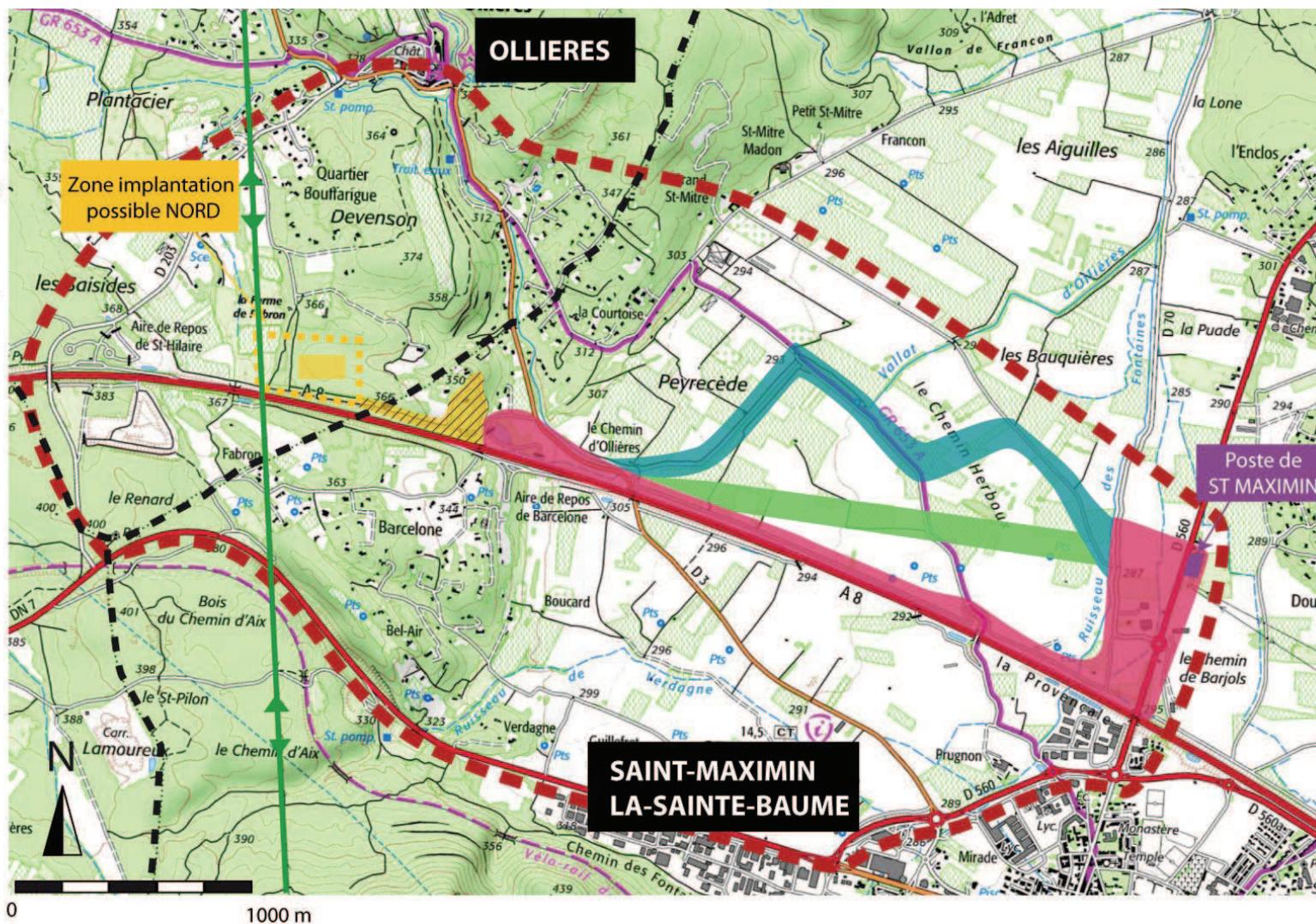
-  Aire d'étude
-  Ligne aérienne Boutre-Coudon
-  Poste de Saint-Maximin

Poste et fuseau lié

-  Zone d'implantation possible NORD
-  Surface nécessaire au poste
-  Fuseau lié NORD

Liaison souterraine

-  Fuseau principal
-  Variante plein champ
-  Variante chemin



3 COMPARAISON DES CHEMINEMENTS ENVISAGES

Analyse comparative des cheminements

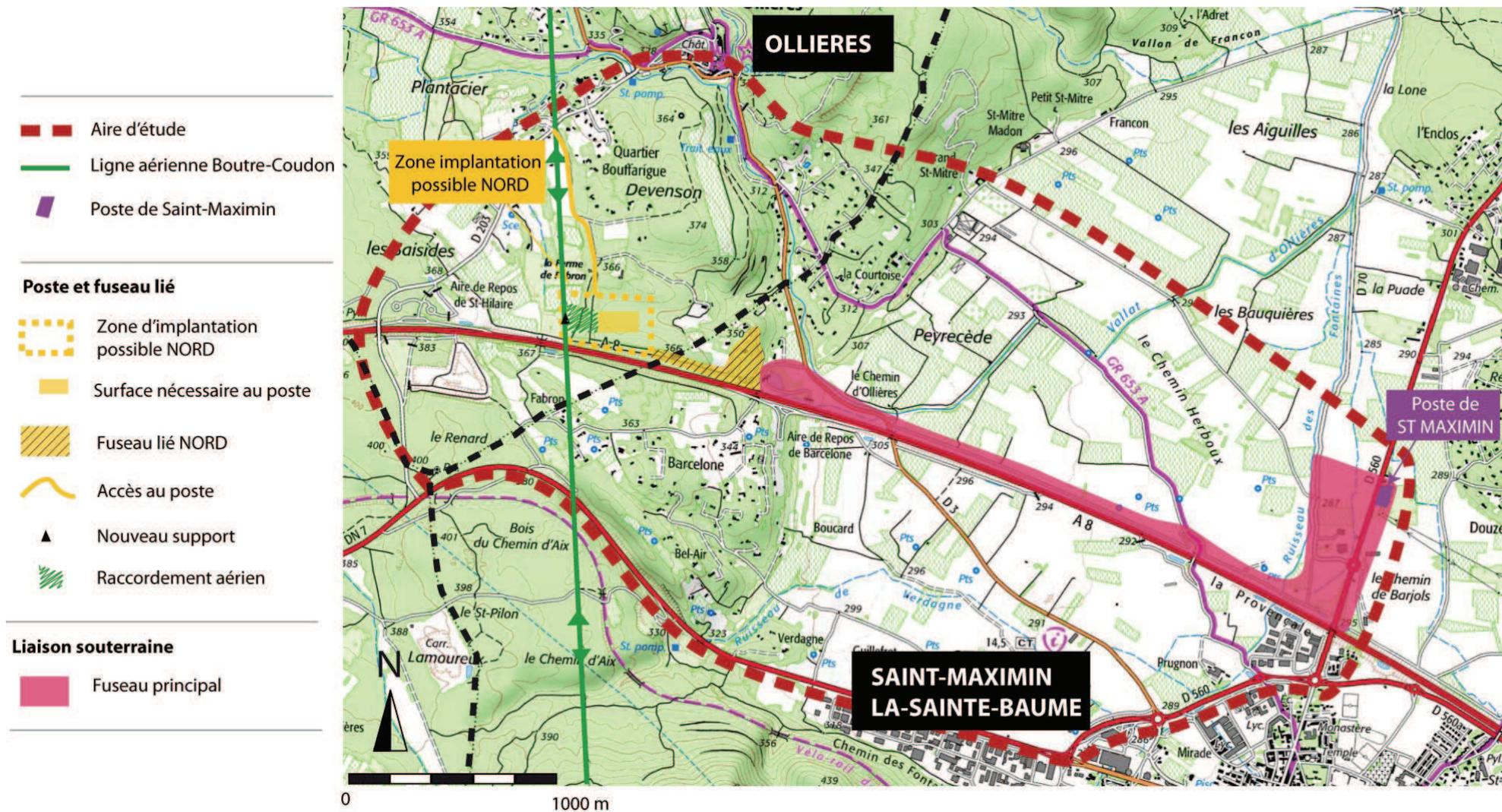
Niveau de sensibilité de l'enjeu et points attribués :

- Sensible	4
	3
	2
	1
+ Sensible	

		Fuseau Principal (3,2 km)	Variante Plein Champ (2,8 km)	Variante Chemin (3,4 km)	BILAN DE LA COMPARAISON DES CHEMINEMENTS
MILIEU PHYSIQUE	Zone inondable	Le chantier de la liaison souterraine sera réalisé en zone inondable.	Le chantier de la liaison souterraine sera réalisé en zone inondable.	Le chantier de la liaison souterraine sera réalisé en zone inondable.	De ce point de vue, ils sont équivalents.
	Franchissement d'ouvrage	Petit nombre de canalisations d'irrigation à franchir (a priori deux).	Deux canalisations d'irrigation à franchir.	Pour cette variante, il est nécessaire de franchir un plus grand nombre de canalisations d'irrigation (a priori cinq).	Pour cette raison, le Fuseau Principal et la Variante Plein Champ sont plus intéressants.
	Franchissement ou proximité de cours d'eau	Franchissement du ruisseau des Fontaines.	Franchissement du ruisseau des Fontaines.	Franchissement du Ruisseau des Fontaines. La variante longe le Vallat d'Ollières sur 1500 m.	De ce point de vue, le Fuseau Principal et la Variante Plein Champ sont plus intéressants.
	Captage d'eau	Ce fuseau est en dehors de périmètres de protection de captage.	Il n'y a pas de périmètre de protection de captage à l'emplacement de cette variante	Cette variante est en dehors de périmètres de protection de captage.	De ce point de vue, ils sont équivalents.
MILIEU NATUREL	Faune / flore / habitats	Un pré diagnostic écologique a été réalisé sur le linéaire des fuseaux et variantes. Il atteste le long du fuseau principal de la présence très ponctuelle d'espèces végétales protégées que le tracé de la liaison souterraine et les travaux pourront éviter.	La plaine agricole est susceptible d'abriter de nombreux oiseaux protégés et patrimoniaux : Outarde canepetière, Bruant proyer et Cisticole des joncs qui nichent au sol des prairies ouvertes (ou à moins de 50 cm du sol).	Les travaux relatifs à la réalisation de cette variante qui suit des chemins ou petites voies dans la plaine agricole sont susceptibles de déranger la même avifaune que pour la variante plein champ. De plus, cette variante longe le Vallat d'Ollières dont la ripisylve abrite des gîtes pour l'avifaune et les chiroptères.	Pour cette raison, le Fuseau Principal est plus intéressant.
MILIEU HUMAIN	Habitat	Le fuseau Principal et ses variantes sont éloignés de l'habitat.			De ce point de vue, ils sont équivalents.
	Agriculture	Ce fuseau évite les parcelles agricoles ou chemine en bordure de celles-ci.	Cette variante traverse les parcelles agricoles. Son chantier est susceptible de générer un impact temporaire fort sur l'activité agricole.	Cette variante sera susceptible d'empiéter légèrement sur les bordures de parcelles agricoles. Gêne accès aux parcelles pendant chantier.	Pour cette raison, le Fuseau Principal est plus intéressant.
	Archéologie	Il n'y a pas à l'emplacement des fuseaux de zone de présomption de prescription archéologique.			De ce point de vue, ils sont équivalents.
	Gêne à la circulation	Le fuseau Principal est susceptible d'occasionner une gêne à la circulation plus importante et une durée du chantier plus longue du fait de la mise en œuvre de la liaison sous ou en bordure de la D560 : réfection de l'enrobé nécessaire, alternance de la circulation en raison de l'absence d'accotements...	La Variante Plein Champ s'inscrit en plein champ, là où la durée du chantier est plus courte : rapidité d'installation des fourreaux PEHD et pas de réfection de l'enrobé. De plus, on ne perturbe pas la circulation automobile. Elle rejoint le poste en traversant la RD560 mais sans avoir à cheminer sous sa chaussée sur un important linéaire.	La Variante Chemin traverse la plaine viticole sous chemin ou voie de desserte locale peu fréquentée. Elle rejoint le poste en traversant la RD560 mais sans avoir à cheminer sous sa chaussée sur un important linéaire.	De ce point de vue, la Variante Plein Champ est plus intéressante.
BILAN (POINTS)		32	28	25	Le Fuseau Principal est celui qui comptabilise le plus de points.

Pour conclure : L'analyse comparative des fuseaux conduit à proposer le **Fuseau Principal** comme cheminement de moindre impact.

4 SOLUTION DE MOINDRE IMPACT PROPOSEE



Cette solution concerne les communes d'Ollières et de Saint-Maximin-la-Sainte-Baume.

Cinquième partie : instruction administrative et planning du projet

1 LA CONCERTATION

Les fondements de la concertation sur les projets d'ouvrages électriques ont été posés par le protocole du 25 août 1992, dans lequel EDF s'est engagé vis-à-vis de l'Etat à mettre en œuvre, le plus en amont possible de chacun de ses projets d'ouvrage de 63 000 à 400 000 volts, une large concertation avec l'ensemble des partenaires concernés (élus, services de l'Etat, associations, etc).

Ce principe a été repris par les accords " Réseaux électriques et Environnement " du 22 mai 1997 et 30 janvier 2002 et le " Contrat de Service Public " du 24 octobre 2005 entre l'Etat, EDF et RTE.

Il a en outre été précisé par plusieurs circulaires. Celle actuellement en vigueur est la circulaire⁷ de la Ministre déléguée à l'industrie du 9 septembre 2002, relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution de l'électricité, qui précise que la concertation sur les projets a pour objectif :

- " de définir, avec les élus et les associations représentatifs des populations concernées, les caractéristiques ainsi que les mesures d'insertion environnementale et d'accompagnement du projet ;
- d'apporter une information de qualité aux populations concernées par le projet".

RTE a mené une pré-concertation auprès des collectivités locales concernées par le projet, des services de l'Etat, les partenaires socio-économiques, les gestionnaires de réseaux et domaines publics et concessionnaires.

Une réunion de concertation associant les services de l'Etat, les élus, les gestionnaires de réseaux et de domaines publics, les concessionnaires, les associations et le maître d'ouvrage, sera menée sous l'égide du préfet. Elle se déroule généralement en deux phases, pouvant être menées conjointement (tel est le cas de figure ici) :

- la première phase porte sur la présentation du projet et la validation d'une aire d'étude, qui doit être suffisamment large pour n'écarter aucune solution ;
- la seconde phase consiste à procéder au recensement des différentes contraintes et enjeux à l'intérieur de cette aire d'étude, à présenter les différentes solutions envisageables pour aboutir au choix de l'une d'entre elles, solution permettant de valider un fuseau⁸ (pour les lignes) ou un emplacement (pour les postes) de moindre impact.

A l'issue de cette réunion de concertation, le Préfet validera l'aire d'étude, l'emplacement du poste électrique et le fuseau de la liaison souterraine à 90 000 volts tandis que le fuseau de la liaison de raccordement aérien 225 000 volt du nouveau poste à la ligne 225 000 volts Boutre-Coudon sera validé par le ministre en charge de l'énergie.

⁷ Circulaire signée par Mme Nicole Fontaine le 9 septembre 2002.

⁸ Bande d'une certaine largeur (quelques centaines de mètres) au sein de laquelle sera recherché le tracé de l'ouvrage.

2 L'ETUDE D'IMPACT

Conformément aux articles L.122-1 et R.122-2 du code de l'environnement, la création d'une liaison souterraine à 90 000 volts ne nécessite pas la réalisation d'une étude d'impact. En revanche, une étude d'impact doit être réalisée pour tout projet de poste électrique de tension supérieure ou égale à 63 000 volts. Les travaux de création du présent poste sont donc soumis à étude d'impact.

Le raccordement à la ligne aérienne à 225 000 volts est soumis à la procédure d'examen au cas par cas. C'est donc l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement, définie à l'article R.122-6 du code de l'environnement, qui décide de la nécessité ou non de réaliser une étude d'impact pour cette partie du projet.

L'étude d'impact (qui pourra porter sur la création du poste seul ou sur la création du poste et de son raccordement aérien) est soumise à l'avis de l'autorité administrative de l'Etat compétente en matière d'environnement prévue à l'article R.122-6 du code de l'Environnement.

3 LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) d'un projet de liaison électrique a pour objet d'affirmer son caractère d'intérêt général, en vue de mettre en œuvre la procédure d'instauration des servitudes légales nécessaires à la réalisation du projet (ligne) ou d'expropriation (poste), dès lors que les propriétaires concernés ont refusé, respectivement, de signer une convention amiable ou de vendre leur terrain.

La procédure d'instruction comporte :

- une consultation des maires intéressés et des services civils et militaires, selon les modalités et formes prévues par le décret n°70-492 du 11 juin 1970.
- Pour les projets soumis à étude d'impact : une enquête publique⁹ organisée dans les communes concernées.
- Pour les projets non soumis à étude d'impact : consultation du public sur le dossier de déclaration d'utilité publique, conformément à l'article L.323-3 du code de l'énergie, dans les mairies des communes concernées pendant une durée d'au moins 15 jours afin d'évaluer les atteintes que le projet pourrait porter à la propriété privée.

Dans le cas où le projet ne serait pas compatible avec les documents d'urbanisme¹⁰, une procédure de mise en compatibilité, prévue par le code de l'urbanisme, doit être engagée.

Dans ce cas, l'enquête publique porte à la fois sur la DUP du projet et sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

A l'issue de ces procédures, les DUP sont signées par le ministre en charge de l'énergie pour les lignes électriques de tension supérieure ou égale à 225 000 volts, et par le préfet de département dans les autres cas.

⁹ Enquête de type « Bouchardeau » régie par les articles L123-1 et suivants et R123-1 et suivants du Code de l'environnement

¹⁰ Schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme...

4 LE PROJET DE DETAIL : L'APPROBATION DU PROJET D'OUVRAGE ET LE PERMIS DE CONSTRUIRE

RTE élabore le projet de détail du poste électrique et son raccordement ainsi que de la liaison souterraine, en lien notamment avec les services de l'Etat, les collectivités locales concernées et les gestionnaires de réseaux et domaines publics.

L'engagement des travaux par RTE requiert alors une approbation du projet d'ouvrage (APO).

Dans ce cadre, les maires, les services de l'Etat et les gestionnaires de réseaux et domaines publics sont à nouveau consultés.

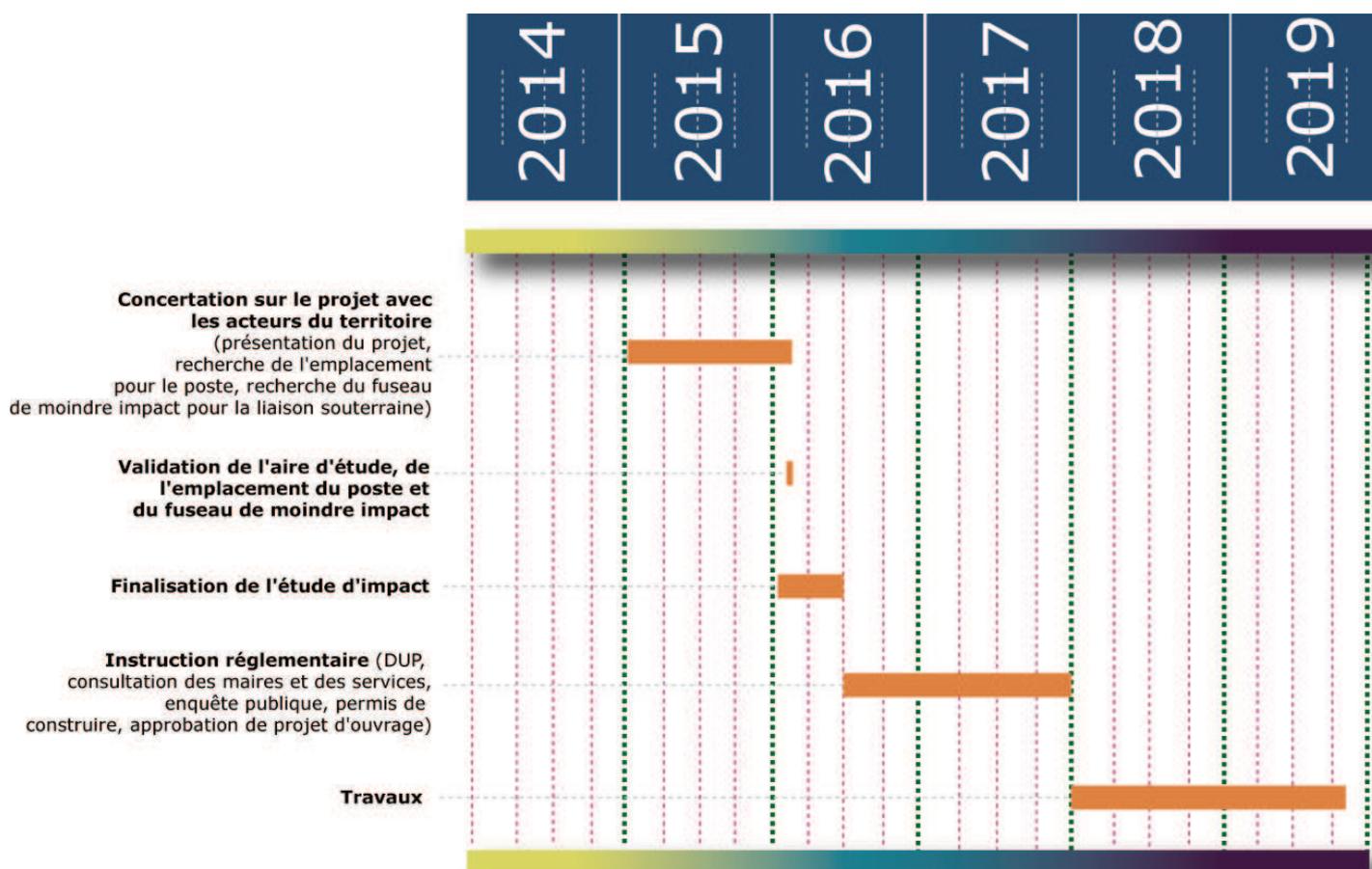
L'autorisation de projet d'ouvrage est signée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), par délégation du préfet de département (préfet du Var dans le cas présent).

Le permis de construire

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM) procédera à l'instruction de la demande de permis de construire pour le poste (les liaisons souterraines et aériennes ne sont pas soumises à permis de construire conformément à l'article R.425-29-1 du code de l'urbanisme).

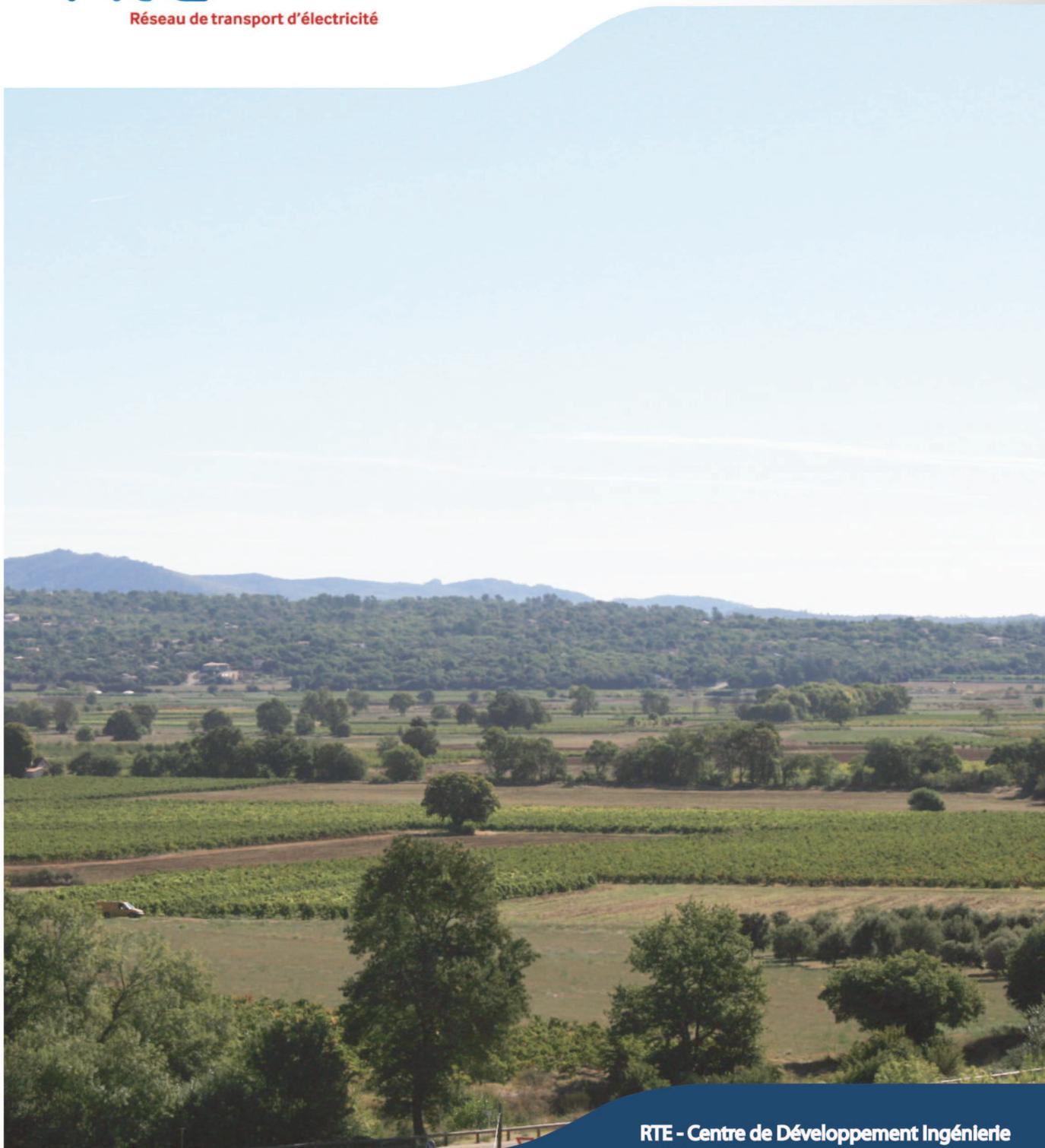
Cette procédure vise à vérifier la conformité du projet par rapport aux règles d'urbanisme.

5 PLANNING DU PROJET



Rte

Réseau de transport d'électricité



**RTE - Centre de Développement Ingénierie
de Marseille
46, avenue Elsa Triolet
CS 20022
13417 Marseille cedex 08**