

Brest, le 25 mars 2025
N° 0-3309-2025/PREMAR_ATLANT/AEM/NP

Le vice-amiral d'escadre [REDACTED]
préfet maritime de l'Atlantique

à

Madame [REDACTED]
chef des opérations - équipe des services environnementaux, au nom du secrétaire d'État

- OBJET** : avis relatif au projet de câble sous-marin d'interconnexion électrique XLINKS reliant le Maroc à la Grande-Bretagne conformément au processus de consultation transfrontalière mené par le Royaume-Uni en vertu du règlement 32.
- RÉFÉRENCE** : consultation du secrétaire d'État conformément au règlement 32 du règlement de 2017 relatif à la planification des infrastructures (évaluation de l'impact environnemental) du 31 janvier 2025.

Par votre courriel visé en référence et conformément à l'article R.122-10 du code de l'environnement, vous avez sollicité mon avis concernant les effets sur l'environnement marin du projet de liaison sous-marine électrique XLINKS qui transite dans les eaux sous souveraineté et sous juridiction françaises.

Au préalable, je vous fais savoir que la France est régulièrement tenue informée de l'état d'avancement du projet par la société XLINKS qui prévoit de déposer des demandes d'autorisation en cours d'année pour la partie du câble qui passe dans les eaux territoriales françaises. À ce stade, seuls des surveys de reconnaissance ont été autorisés dans les eaux françaises et le porteur de projet poursuit la concertation auprès des différentes instances de l'État et de la société civile.

Veuillez noter qu'en l'absence de traduction en langue française des documents consultables sur la plateforme, mes services n'ont pas pu mener un examen complet sur la base de cette documentation.

En tout état de cause, une analyse a été menée par mes services sur la base des éléments connus à ce jour. Elle appelle les observations suivantes.

1. SUR LA JUSTIFICATION DU TRACE DANS LES EAUX TERRITORIALES FRANÇAISES

Au niveau des départements de la Gironde (33) et des Landes (40), le tracé présenté par le porteur du projet se rapproche de la côte afin de bénéficier d'une moindre bathymétrie sous prétexte que la pose des câbles au-delà d'une profondeur de 1000 mètres soulève des difficultés techniques. **Cette affirmation n'a cependant jamais été justifiée par le porteur de projet.**

Par ailleurs, ce choix de tracé suscite des discussions au sein des services de l'État français, notamment en le comparant avec d'autres projets d'installation de câbles aux tracés plus directs depuis les côtes espagnoles vers le sud du Royaume-Uni ou encore l'exploitation de câbles de télécommunications entre l'Europe et les États-Unis à des profondeurs plus importantes.

Enfin, ce tracé n'est pas satisfaisant sur le plan environnemental car il contraint le porteur de projet à augmenter la distance parcourue par les câbles. Cette option interpelle les services de l'Etat français sur les conséquences de sobriété énergétique et de prise en compte du développement durable par le porteur de projet.

En ce sens, une analyse comparative multicritères des scénarios de tracé doit être fournie par le porteur de projet afin de permettre de justifier parmi ceux-ci le scénario de tracé à privilégier.

2. SUR LE FRANCHISSEMENT DU GOUF DE CAPBRETON

Un des points les plus sensibles de ce tracé est celui du franchissement du Gouf de Capbreton, unique option retenue par le porteur de projet à ce stade, susceptible pourtant de générer des impacts répétés sur cette zone à forts enjeux écologiques.

Ce canyon, situé en limite sud du Golfe de Gascogne, entaille le plateau continental. Il commence à quelques centaines de mètres de l'entrée du port de Capbreton, s'étend à l'ouest sur plus de 250 km dans les eaux espagnoles et atteint des profondeurs supérieures à – 2 000 mètres. Le Gouf de Capbreton constitue une particularité mondiale puisque seule une trentaine de canyons « côtiers » ont été recensés dans le monde.

Les échanges hydrologiques et sédimentaires avec la côte y sont particulièrement importants, favorisant le développement d'une faune unique en termes d'habitats et d'espèces benthiques (coraux scléractinaires, agrégats d'éponges, champs denses de pennatules d'eau profonde, etc.). La topographie particulière des canyons interagit avec les courants dominants et crée des phénomènes d'upwelling et de downwelling. Ces conditions favorisent la présence d'un très grand nombre d'espèces. Ces phénomènes créent des remontées de nutriments, faisant du gouf une zone de concentration de l'avifaune, des cétacés et des espèces commerciales.

C'est notamment pour ces raisons que le gouf de Capbreton a été identifié comme zone d'intérêt pour la création d'une zone de protection forte dans le cadre des travaux de planification maritime menés par l'Etat français en 2024.

Dans ce contexte, les services de l'État estiment que le projet XLINKS n'apparaît pas compatible avec les intérêts de préservation de l'environnement marin portés par l'État français.

Par ailleurs, le franchissement du gouf de Capbreton par les câbles XLINKS nécessitera des interventions régulières de maintenance susceptibles de générer des impacts répétés, inanticipables et donc très difficiles à évaluer dans leur durée sur cette zone à forts enjeux. Cela questionne également sur l'évaluation de mesures compensatoires cohérentes.

Pour les différentes raisons invoquées ci-dessus, je suis excessivement réservé sur ce choix de tracé, qui va se heurter à des difficultés d'acceptabilité locale et pourrait donner lieu à des recours contentieux, notamment de la part des riverains et des associations de protection de la nature.

Il me paraît donc opportun d'inviter le porteur de projet à rechercher un tracé de moindre impact et garantissant l'évitement de milieux écologiques sensibles.

3. SUR LE PASSAGE DES CÂBLES EN ZONES NATURA 2000

Sur le plan environnemental, outre le passage du gouf de Capbreton, le câble traverse deux sites Natura 2000 au droit de la Bretagne, une ZPS « FR5212016 - Mers Celtiques - Talus du golfe de Gascogne » et une ZSC « FR5302015 - Mers Celtiques - Talus du golfe de Gascogne ».

La création de ces deux sites Natura 2000 a été rendue nécessaire en raison de la présence d'un grand nombre d'espèces d'oiseaux et de mammifères marins d'intérêts communautaires.

Afin de préserver la fréquentation de ces sites par ces espèces, **le porteur de projet doit veiller aux méthodes employées pendant la phase des travaux afin de réduire l'impact du bruit sous-marin généré sur ces espèces, en particulier vis-à-vis du grand dauphin et le marsouin commun.**

En ce sens, il est demandé au porteur de projet de rechercher l'évitement technique en privilégiant les méthodes disponibles les moins bruyantes, d'organiser des procédures de détection sonores ou visuelles avant le déclenchement des opérations et de prévoir le démarrage progressif (soft start) de ces mêmes opérations.

Enfin, le porteur de projet doit se conformer à toute autre prescription qui serait émise par les gestionnaires des sites susmentionnés.

4. SUR LES PRESSIONS EXERCÉES SUR LES HABITATS MARINS

Dans son ensemble, le projet prévoit de traverser des zones de nature de fonds divers allant des vases, aux cailloutis en passant par une large gamme de granulométrie des sables.

En fonction de la nature des fonds marins et de la technique de pose des câbles, deux types de pression sont identifiées sur ces habitats marins :

- d'une part, la perte d'habitat temporaire pour les zones en habitat meuble puisqu'il est prévu un ensouillage des câbles sur ces zones ;
- d'autre part, la perte d'habitat permanente par modification du substrat sur les zones où l'ensouillage n'est pas réalisable. Dans ce cas, une protection externe des câbles par la pose de roche ou de matelas de béton pourrait s'avérer nécessaire et constituerait une modification de la nature des fonds marins.

J'attire donc l'attention du porteur de projet sur la qualité des habitats marins présents le long du tracé et sur la mise en place de mesures d'évitement et de réduction cohérentes, notamment en favorisant le passage dans des zones où les techniques d'ensouillage sont possibles, l'utilisation des matériaux en place, en réduisant les volumes afin d'assurer la protection minimale nécessaire et/ou en utilisant des matériaux inertes et proches du substrat en place.

Il est également demandé au porteur de projet de considérer les impacts de son projet au regard des autres pressions auxquelles ils se cumulent sur des écosystèmes en mauvais état de conservation.

En conclusion, les mesures d'évitement et de réduction des incidences sur l'environnement marin du projet XLINKS n'ayant pas été détaillées, il n'est pas possible d'apprécier la conclusion du porteur de projet quant à l'absence d'incidences de son projet sur les sites susvisés.

C'est pourquoi, il est demandé au porteur de projet de démontrer la compatibilité de son projet XLINKS au regard de la sensibilité des zones, sites et espèces que l'État français cherche à préserver, en particulier en ce qui concerne la zone du gouf de Capbreton.

Il conviendrait également que l'évaluation environnementale inclut une analyse des coûts collectifs des nuisances et des avantages induits par ce projet d'infrastructure, ses incidences cumulées sur toute la longueur de son tracé ainsi qu'une évaluation des consommations énergétiques et en matériaux résultant de la construction et de l'exploitation du projet.

Pour le préfet maritime de [redacted] que et par délégation,
l'administrateur général de [redacted] des affaires maritimes
[redacted]
adjoint du préfet maritime chargé de l'action de l'État en mer,

LISTE DE DIFFUSION

DESTINATAIRE :

- Secrétaire d'État : xlinks@planninginspectorate.gov.uk

COPIES :

- CGDD : [REDACTED]@developpement-durable.gouv.fr
- DGECC : [REDACTED]@developpement-durable.gouv.fr; [REDACTED]@developpement-durable.gouv.fr; [REDACTED]@developpement-durable.gouv.fr
- DREAL Bretagne
- DREAL Pays de la Loire
- DREAL Nouvelle-Aquitaine
- DIRM NAMO
- DIRM SA
- DDTM/DML 29,56,44,85,17,33,40/64
- PREMAR ATLANT/AEM (ADJ AEM/CDIV/EMDD)
- archives (dossier d'affaire - D03)