



## **Interconnexion France-Espagne par le golfe de Gascogne Atelier n°1 du Porge - mercredi 15 novembre 2017**

Unité géographique : Le littoral et l'arrière-littoral

Thèmes pressentis : le littoral, la plage, le retrait du trait de côte, les dunes, les zones humides, etc.

### **Compte-rendu**

#### **I. PARTICIPANTS**

---

- 17 participants (liste en annexe)
- Etienne Serres, Responsable du projet RTE
- Marc Chambily, Responsable de la concertation RTE
- Franck Rouquette, Responsable technique du projet RTE
- Yann Delanne, Responsable technique liaison souterraine du projet RTE
- Dominique Michelland, Bureau d'étude C3E
- Ronan Launay, Bureau d'étude Creocéan
- Walter Acchiardi, Garant de la concertation préalable/CNDP
- Emmanuelle Leroy, Consultante Parménion AMO concertation
- André Sobreira, Consultant Parménion AMO concertation

## II. DEROULE

---

- Accueil des participants
- Mot d'accueil du Garant de la concertation (Walter Acchiardi)
- Présentation du projet et enseignements de la concertation à date (Etienne Serres – Rte)
- Tour de table des participants
- Cadrage de l'atelier et déroulé de la soirée (Emmanuelle Leroy – Parménion)
- Présentation des éléments techniques du projet : focus sur l'atterrage (Franck Rouquette et Yann Delanne – Rte)
- Présentation de la démarche d'études environnementales (Dominique Michelland – Bureau d'études C3E)
- Présentation du diagnostic du territoire (Dominique Michelland – Bureau d'études C3E)
- Contribution des participants au diagnostic du territoire – Tables de travail
- Mise en commun
- Conclusion et mot de la fin, suivi d'un temps convivial.

## III. QUESTIONS SOULEVEES LORS DE LA PRESENTATION DES ETUDES PREALABLES AUX TRAVAUX

---

La présentation des études à mener a soulevé quelques questions, principalement autour des sujets suivants :

- **La chambre d'atterrage et le franchissement de la dune**

Quelle localisation de la chambre d'atterrage ? La position de la chambre d'atterrage fait l'objet d'études d'ingénierie pour garantir sa pérennité à très long terme (50 ans). Sa localisation doit donc prendre en compte les questions de recul du trait de côte. Afin de ne pas impacter le système dunaire, la chambre d'atterrage est envisagée avant la dune, coté terre.

Comment franchir la dune ? Il existe deux possibilités : en tranchée ou en forage sous la dune. La solution privilégiée pour le projet est un forage dirigé pour passer à « l'horizontale » sous la dune, franchir l'estran et sortir en mer le plus loin possible.

Les entreprises réalisant les forages dirigés considèrent que ces travaux sont possibles et sans risque technique jusqu'à 800 m de long dans les milieux sableux. La profondeur du forage dépendra à la fois des études de dynamique hydro-sédimentaire (creusement de la plage et recul du trait de côte) et de la position de l'exutoire du forage après l'estran, ainsi que des études géotechniques qui seront à réaliser une fois le fuseau défini. Elle devrait être de l'ordre de 10 à 20 mètres sous la dune.

Les fluides nécessaires au forage circulent en circuit fermé. Ils sont généralement décantés sur place, ce qui nécessite une surface d'environ 3000m<sup>2</sup> pour le chantier de forage, puis évacués et mis en décharge. Après le forage, les installations sont démontées et il ne reste rien sur le site si ce n'est la chambre d'atterrissage qui est elle-même non visitable et donc invisible.

Le génie civil de l'atterrissage pourra être réalisé durant l'hiver qui précède la campagne de pose en mer.

- **Partie terrestre**

Le risque de voir « remonter » le câble au cours du temps a été évoqué. Du fait du poids intrinsèque du câble et du poids du bloc béton qui l'entoure, ce risque paraît très faible. Les études le confirmeront.

A la question des problématiques de transport du câble et des machines de forage, il est clair que les accès routiers pour ce type de convoi exceptionnel devront être étudiés dès la validation du fuseau de moindre impact, afin d'anticiper la phase travaux.

Le chantier pouvant être « fractionné », la période de travaux tiendra compte des contraintes de circulation, particulièrement en période estivale, mais aussi des contraintes environnementales. Une planification par zone de travaux sera organisée afin de minimiser l'impact notamment dans le cadre de l'affluence estivale.

- **Contribution du Comité Régional des Pêches Maritimes et Elevages Marins de Nouvelle Aquitaine**

Le CRPME ne pouvant participer ce soir, il a tenu à faire parvenir les éléments suivants :

- La concentration des activités de pêche (arts traînants et dormants) des navires aquitains est située dans la bande des 12mn (milles nautiques). Elle est maximale au droit d'Arès et de Biscarosse.
- Localement, les chalutiers locaux présentent la côte médocaine notamment grâce à une réglementation spécifique.

- Le littoral aquitain, dont la bande des 12mn, présente de nombreuses zones de nourriceries et de frayères pour des espèces importantes sur le plan économique (sole et bar).
- L'atterrage « le moins pire » pour les activités de pêche serait le plus nordique.
- Le début du tracé maritime le moins pire serait le plus lointain des côtes.
- La pêche sera à coup sûr affectée pendant la période des travaux.

#### **IV. TABLE DE TRAVAIL (SUR CARTE)**

---

Dominique Michelland (C3E) présente son diagnostic du territoire sur une carte.

A partir de cet état initial et des enjeux identifiés lors des études préalables, les participants sont invités à les compléter à partir de leurs connaissances et usages du territoire.





Une table de travail est organisée. Les participants ont identifié les principes et/ou points de vigilance sur le territoire. Ils ont ensuite sélectionné et co-défini les principes prioritaires suivants :

1. Passer par les voies existantes surtout les pares-feux
2. Eviter les routes à fort trafic (RD)
3. Eviter d'impacter la forêt (couper les arbres)
4. Eviter les zones humides (notamment les mares en arrière-dune)
5. Prendre en compte les différentes zones protégées
6. Eviter les propriétés privées (habitation/forêt/cultures...)
7. Eviter les parcelles privées boisées
8. Prendre en compte les corridors écologiques
9. Eviter les centres bourgs

Point d'attention : traversée de la dune.

Ces principes seront affinés et travaillés pour le second atelier afin d'aboutir à une vision partagée et entamer l'élaboration de propositions de fuseaux.

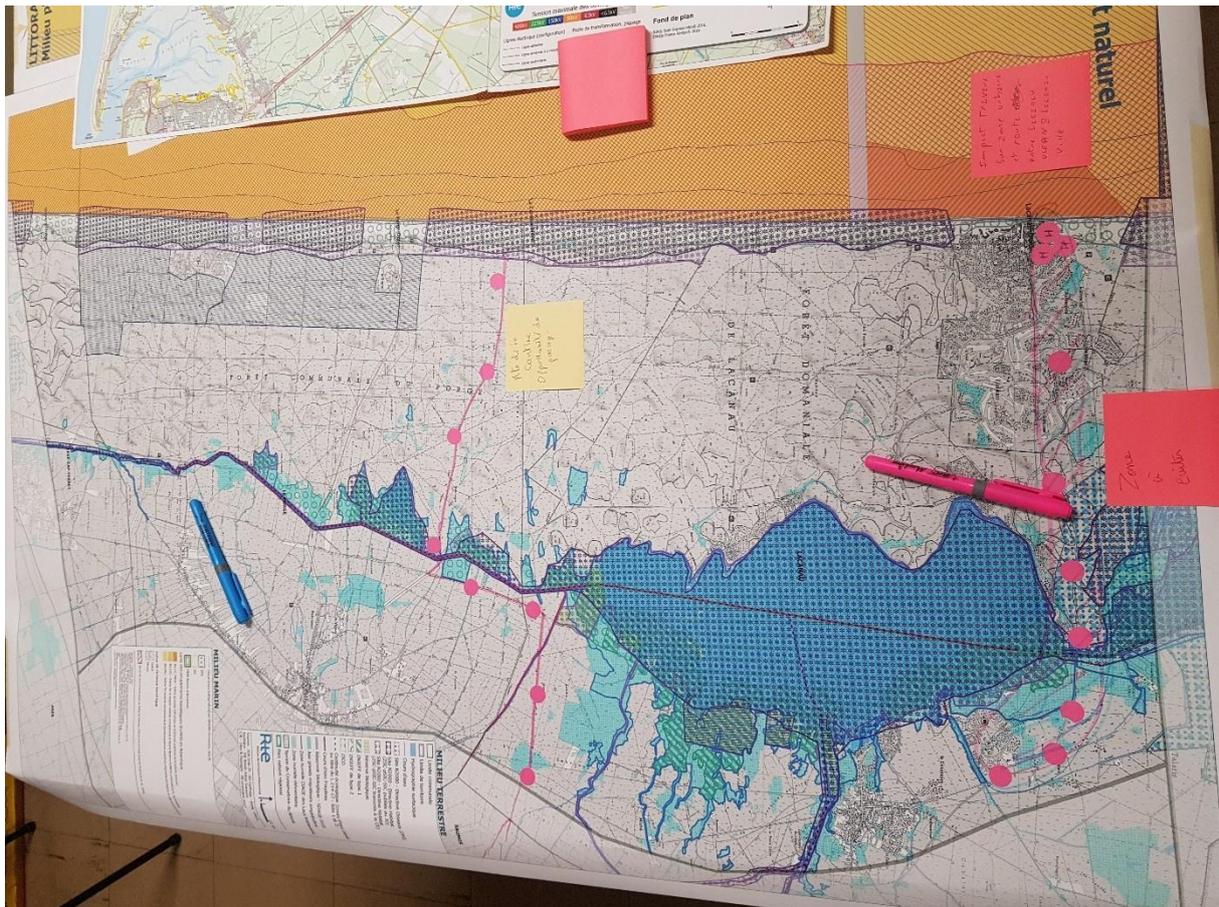
**>>>>> Prochain atelier : le lundi 4 décembre 2017 à 18 h au Porge.**

Présentation cartographique d'alternative de fuseaux intégrant les principes définis dans le premier atelier.

**Annexe : Cartes des enjeux complétées en séance**



Interconnexion électrique France-Espagne par le golfe de Gascogne  
Compte-Rendu de l'atelier territorial du Porge du 15 Novembre 2017



**Légende :**

- Gommettes vertes : Milieu naturel
- Gommettes roses : Milieu humain
- Gommettes bleues : Milieu physique
- Gommettes jaunes : Paysages et patrimoine

**Annexe : Liste des participants**

POINT	Patrick
BARRAS	Pierre
BLANC	Alain
KRUMMENACKER	Marie
LE BLANC	Dominique
MAURIN	Jean-Jacques
ORNON	Joël
PROUVOYEUR	André
ARNAUD	Martine
ARNAUD	Jean
DESARNAUD	Pierre
CANTELOUP	Didier
NOUETTE	Jacques
PLESSIS	Alain
GARDELLE	Benoît
PEYRONDET	Laurent
RENOUX	Sébastien