

Interconnexion France-Espagne par le golfe de Gascogne Atelier public du mardi 18 décembre 2018

CUBNEZAIS

Compte-rendu

➤ **INFORMATIONS GENERALES**

- Participation : 23 personnes
- Durée : 2h (18h00 – 20h00)
- Objectifs :
 - Présenter un exemple de chantier de construction d'une station de conversion
 - Présenter les accès envisageables pour le chantier
 - Répondre aux questions et échanger avec les participants sur les thèmes présentés ou tout autre sujet concernant le projet
- Equipe projet RTE présente :
 - Etienne Serres, responsable du projet
 - Pierre Rouen et Claude Wintenberger, équipe RTE en charge du suivi du projet Piémont-Savoie
 - Marc Chambily, chargé de concertation
- Pour la CNDP : Walter Acchiardi, garant de la concertation

Le support de présentation de la réunion publique a été annexé à ce compte rendu afin de le partager de la manière la plus exhaustive possible.

➤ **LES INTERVENTIONS DE LA SOIREE**

PROPOS INTRODUCTIFS

Etienne Serres présente les différentes séquences de l'atelier qui seront ponctuées de temps d'échanges avec la salle pour permettre à tous de questionner autant que de besoin les intervenants. Deux thèmes sont proposés :

- Présentation d'un chantier de station de conversion en cours (projet Piémont-Savoie),
- Les accès chantier envisageables pour la station de conversion à Cubnezais.

1) Le chantier de la station de conversion du projet Piémont Savoie

Deux représentants de l'équipe RTE du projet Piémont Savoie viennent partager leur expérience du chantier en cours de réalisation de la station de conversion à proximité de Chambéry.

Pierre Rouen (concertant) et Claude Wintenberger (chargé des contrôles des travaux de la station) présentent rapidement le contexte du projet (une interconnexion entre la France et l'Italie de consistance similaire pour sa partie terrestre au projet Golfe de Gascogne). Puis sont présentés :

- Le terrain retenu pour la station de conversion
- Les accès utilisés pour le chantier
- Le planning général pour l'ensemble du chantier de la station de conversion
- Le plan général de la station et des installations temporaires de chantier (parking, base vie ...)
- Phase par phase, les principaux travaux réalisés, les effectifs présents sur le chantier, les principaux volumes de matériel et matériaux nécessaires (béton, bardages ...) et les circulations moyennes journalières de camions pour l'approvisionnement de ce chantier.

Les différentes phases sont illustrées par de nombreuses photographies du chantier et un time lapse relatant l'évolution du site du début des travaux jusqu'à aujourd'hui.

La présentation figure en annexe.

2) Les accès chantier envisageables pour la station de conversion à Cubnezais

RTE présente l'emplacement de moindre impact validé en mai 2017 qui incluait notamment les secteurs pour la réalisation des accès.

Après un aperçu général des voiries où figurent en particulier les routes départementales qui desservent le site de Cubnezais, quelques précisions concernant la voie d'accès à réaliser ont été rappelées :

- Accès utilisé en phase chantier mais qui sera conservé pour la grande maintenance
- Accès pour le matériel et le personnel
- Largeur de chaussée utile de l'ordre de 6 m (gabarit routier)
- Sécurité sur la voirie publique:
 - o pas de camions en attente sur la voirie départementale

- aménagement à prévoir sur la voirie existante pour l'entrée du chantier

Les deux options nord et sud ont été détaillées indiquant leurs principales caractéristiques et incidences sur le territoire (positionnement de l'entrée sur la voirie publique et les aménagements nécessaires, incidence sur le foncier et le PLU, longueur ...).

L'option sud présentant des incidences sur le foncier privé, le PLU (parcelle EBC) et le raccordement à la voirie départementale, RTE propose une variante sud permettant de répondre autant que possible à ces impacts : en décalant la clôture du poste existant vers l'intérieur, une grande partie de la voirie d'accès éviterait ainsi les terrains privés et les bois EBC, mais le point de liaison avec la RD 115 reste inchangé.

RTE propose d'engager la discussion avec les participants sur la base d'un tableau comparatif, reprenant les avantages et inconvénients de chaque option.

La présentation figure en annexe.

➤ **LES TEMPS D'ÉCHANGES**

Au cours de la présentation sur la présentation du chantier du projet Piémont Savoie, les personnes présentes à l'atelier ont pu demander des précisions ou compléments :

- sur les horaires de fonctionnement du chantier et des livraisons:

L'équipe RTE précise que le personnel arrive le matin vers 7h et que les opérations débutent à partir de 7h30. Le soir, l'hiver, le chantier arrête à la nuit et en été vers 18h30 au plus tard.

- sur l'emploi local:

Le marché principal est conclu après un appel d'offre publié au journal officiel de la communauté européenne. Actuellement, il existe en Europe 3 constructeurs : Siemens, ABB et Général Electric. Une grosse partie des travaux, notamment de terrassement, génie civil et bâtiment, est sous-traité, souvent localement. A ce sujet, RTE a organisé le 13 décembre 2018 avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bordeaux - Gironde une information auprès des entreprises du secteur qui pourraient intervenir en tant que sous-traitant. D'expérience, de nombreuses entreprises locales de services (intérim, gardiennage, entretien de la base vie ...), de location de matériels (camions, grues, nacelles ...), de fournisseurs de matériaux (bétons en particulier) interviennent également sur ce type de chantier. A titre d'exemple, le comité de suivi du projet Baixas-Santa Llogaïa piloté par la préfecture des Pyrénées Orientales, a conclu que pour la partie française (station + liaisons souterraines), sur 336 M€ d'investissement, 37 M€ ont bénéficié aux entreprises locales.

Enfin, RTE imposera dans les clauses contractuelles des contrats, le recours à un volume d'heure de travail par des personnes éloignées de l'emploi (clauses d'insertion). Ce volume d'emploi bénéficie à de la main d'œuvre locale. Actuellement, RTE se rapproche de structures locales (PLIE, Maison de l'emploi...) afin de définir les objectifs à fixer et le dispositif de suivi.

- *sur les retombées locales:*

Comme pour tous les postes RTE, les nouvelles installations seront soumises aux taxes fixées par l'état français (taxe IFER sur les transformateurs et taxes foncières en particulier). Elles sont versées selon leur nature aux collectivités locales (Commune, communauté de communes, départements ...) qui les intègrent dans leur budget, et donc bénéficient directement au territoire.

- *sur les échanges avec les représentants locaux durant la phase de définition du projet et son suivi:*

Pour la station de Piémont Savoie, la commune et la communauté de commune (gestionnaire de la ZAC), ont été consultées en amont du permis de construire et le constructeur a été tenu de se conformer au règlement de la ZAC. Il avait été notamment défini la hauteur maximale des bâtiments (20m), ainsi que les aménagements paysagers à réaliser. L'équipe projet rencontre en phase chantier régulièrement les élus locaux, et réalise des visites du chantier.

Concernant l'accès à la station de conversion :

- *raccordement à la voirie départementale (RD115) :*

RTE se rapprochera des services de voiries du Conseil Départemental de la Gironde afin de connaître les conditions de réalisation du raccordement du chantier à la voirie départementale. D'expérience, sur d'autres projets, dont un récemment en Aveyron, les Conseils Départementaux ont de très fortes exigences en matière de sécurité. Une étude leur sera demandée pour savoir, pour chaque option nord et sud, si elles sont envisageables, et quels aménagements seraient à réaliser sur la RD 115 pour qu'ils soient autorisés.

- *demandes de précisions sur le caractère pérenne de l'accès :*

RTE précise qu'effectivement il est prévu de conserver l'accès utilisé pour le chantier comme accès à la station de conversion, mais uniquement pour les opérations de grande maintenance.

- *la municipalité s'inquiète du maintien d'une voirie qui permettra l'accès aux secteurs boisés par des véhicules à moteur, alors qu'elle essaye de son côté de les limiter:*

RTE précise que le poste de Cubnezais est classé PIV (poste d'intérêt vital) pour la sécurité du système électrique. A ce titre les accès y sont très réglementés et par exemple, toute personne qui doit y pénétrer fait l'objet d'une enquête de gendarmerie préalable. C'est pourquoi il n'a pas été envisagé de créer un accès pour le chantier depuis le poste existant, vu le nombre d'intervenants et de livraisons à effectuer. RTE étudiera toutefois la possibilité de réaliser un accès pour

ces opérations de grande maintenance par le poste actuel (il faut en vérifier la faisabilité technique) et les conséquences en termes de gestion de la sécurité du site.

Concernant les inquiétudes de la municipalité sur l'utilisation par le public de la voirie créée (et qui serait maintenue pour les grandes maintenances) pour accéder aux terrains boisés, RTE précise que la même problématique a été évoquée dans le Médoc pour les pistes forestières. Il est envisagé en lien avec les responsables DFCI, l'installation de barrières en limite des voiries publiques.

Questions générales sur le projet :

- Quel est le lien entre ce projet et la centrale du Blayais:

Le poste de Cubnezais est bien plus que le poste d'évacuation de la centrale du Blayais. C'est le plus gros poste électrique de l'ancienne Aquitaine d'où partent des lignes 400 kV vers le Blayais, bien sûr, mais aussi vers Bordeaux puis l'Espagne, Toulouse, Nantes et Orléans. Il a été choisi comme point de raccordement car il permet d'importer ou exporter 2000 MW (l'équivalent de deux réacteurs du Blayais) sans renforcer le réseau (pas de création de nouvelles lignes aériennes).

La liaison fonctionnant dans les deux sens, l'électricité qui sera transportée sera un reflet des mix énergétiques des deux pays. Pour lancer un tel projet, des études sont faites au niveau européen à 2030 en prenant en compte des évolutions de ces mix énergétiques. Les scénarios sont très contrastés pour étudier l'horizon des possibles (d'un mix proche de l'existant à des mix intégrant de plus de plus d'énergies renouvelables). Le projet est justifié économiquement dans tous les cas, et de façon plus prononcée dans le scénario où la part du nucléaire français diminue au profit des énergies renouvelables.

- *Des habitants du hameau de Manon, s'inquiètent des conséquences de la présence de la station de conversion en vue directe sur la valeur de leur maison:*

RTE a bien conscience de l'impact visuel que pourraient avoir ces ouvrages. Les études architecturales et paysagères réalisées permettront d'intégrer au mieux la nouvelle station. Des prescriptions seront intégrées dans les cahiers des charges (hauteur maximales par exemple) afin de répondre à ces exigences d'intégration ainsi que des préconisations architecturales (forme générale et orientation des bâtiments, palette de couleur pour les bardages ...).

Concernant la valeur patrimoniale, le sujet est effectivement un point d'attention qui est ressorti des précédentes réunions avec les habitants de Cubnezais. Un dispositif équivalent existe pour indemniser le « préjudice visuel » en cas de création d'une ligne aérienne de tension supérieure à 225kV. Une commission indépendante de RTE est constituée par le préfet pour estimer cette moins-value (notaires, experts fonciers ...) et RTE verse les indemnités évaluées par la commission. Néanmoins, elle ne prendra en compte que l'impact de la création de la station de conversion et non le poste existant.

LE MOT DE LA FIN

Etienne Serres remercie les participants à l'atelier.

Il indique qu'un prochain atelier se tiendra en mars/avril 2019 pour échanger sur les prescriptions et préconisations architecturales et paysagères qui seront intégrées au cahier des charges des constructeurs ainsi que sur les résultats des études complémentaires pour l'accès à la station, évoquées au cours des échanges (avec le conseil départemental 33 pour le raccordement à la RD 115, possibilité de l'accès définitif par le poste actuel).

Interconnexion électrique France-Espagne par le golfe de Gascogne
Compte-Rendu de l'atelier public du 18 décembre 2018 à Cubnezais





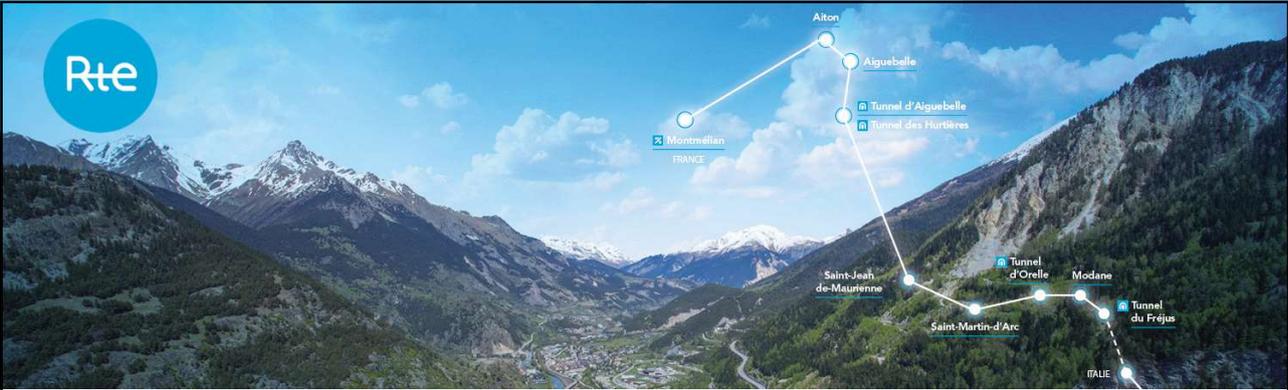
Atelier public
« station de conversion »
Projet d'interconnexion électrique golfe de Gascogne
Cubnezais – 18 décembre 2018

1



Présentation du chantier de la
station de conversion du
projet « Piémont Savoie »

2



18 décembre 2018

SAVOIE-PIÉMONT

Présentation chantier Station de conversion

3



Consistance du projet « Piémont Savoie »

4



Consistance du projet

un Projet issu du sommet franco-italien de novembre 2007.

Liaison souterraine de 190 km entre Grande île et de Piosasco.

Franchissement de la frontière par le deuxième tube du tunnel routier du Fréjus.

Travaux 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019 ; mise en service en 2020

95 km en France
 Puissance de 1200 MW
 Liaison à courant continu
 Convertisseurs autonomes (dits VSC)
 2 x 2 câbles 2500 mm² Alu isolés au polyéthylène réticulé

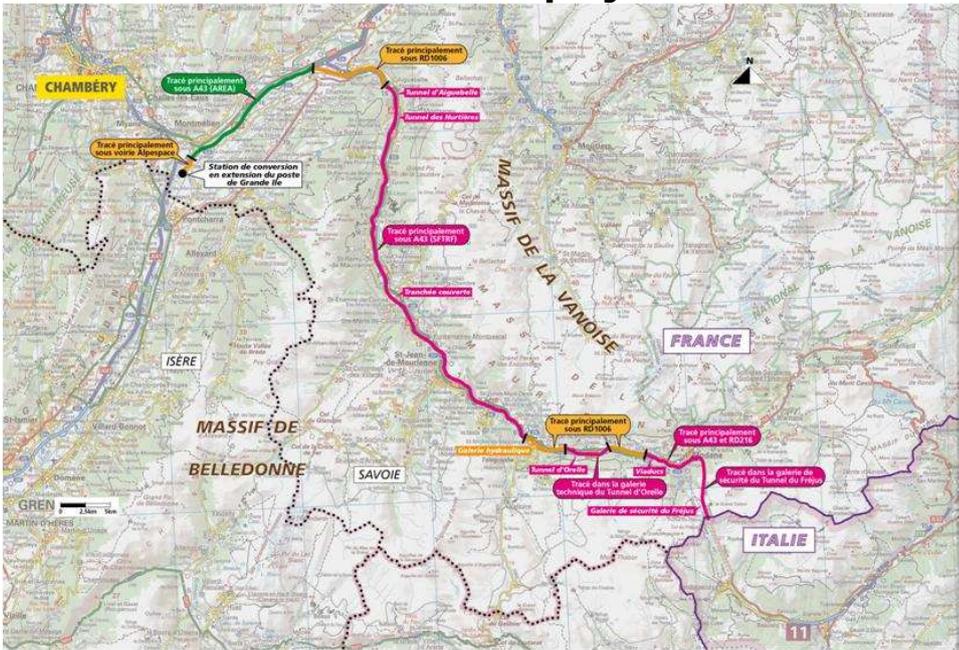


5

5



Consistance du projet



6

6



7

La station de conversion



8

La station de conversion



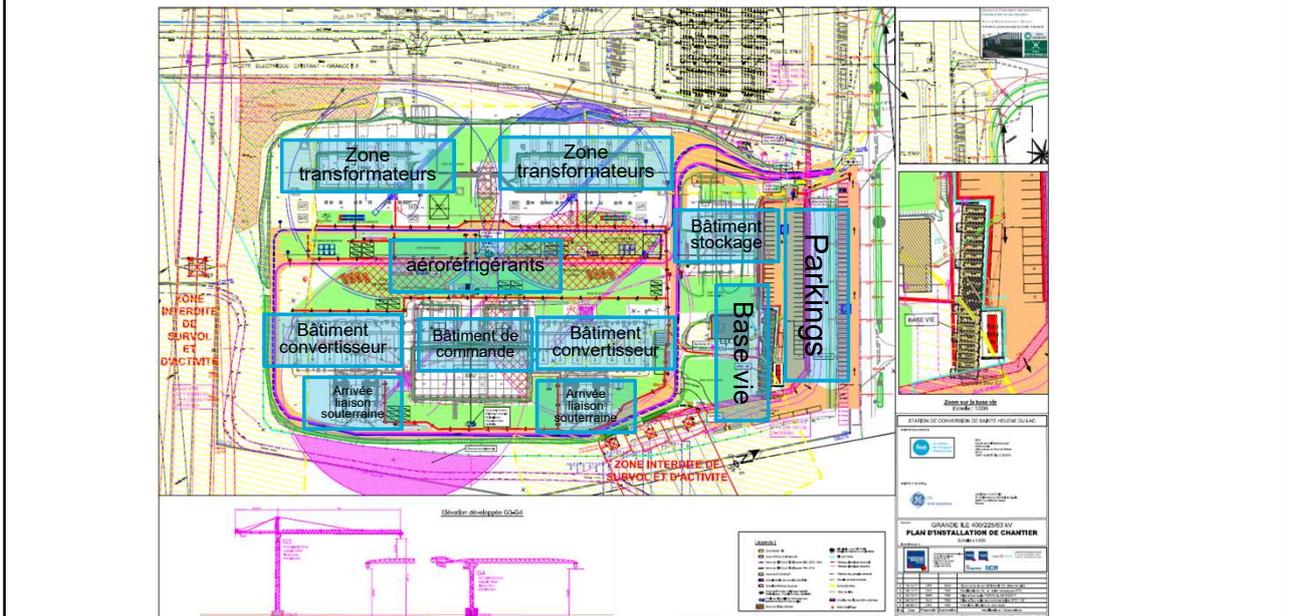
9

La station de conversion



10

La station de conversion



11

Avancement Station – planning des opérations

Rte

- Réalisation plateforme (déboisement – décapage terres – mise à niveau) **Octobre 16 – Mars 17**
- Génie civil **Novembre 17 – Mars 19**
- Électronique de puissance – **Janvier 19 – Août 19**
- Essais – aménagement paysager **Août 19 – Décembre 19**
- Mise en service – **Janvier 20**

12

12



Avancement Station – la base vie



13

13



Réalisation plateforme

Octobre 16 – Mars 17 : 6 mois
10 personnes sur site
10 camions/jour



14

14

Rte

Démarrage génie Civil

Novembre 17 – Mars 19
17 mois
50 à 100 personnes
15 camions/jour



15

15

Rte

Génie civil – réalisation des fondations

- 10 000 m³ de béton fourni par les cimenteries locales



16

16



Génie civil assemblage bâtiments convertisseur

Hauteur du bâtiment convertisseur : 20m



17

17



Génie civil assemblage bâtiments convertisseur



18

18

Génie civil assemblage bâtiments convertisseur



19

19

Génie civil assemblage bâtiments convertisseur



20

20

Génie civil – bâtiments convertisseur et commande

Rte

Surface des bâtiments : 7 500 m² (1500x2 par Valve Hall, 500x2 pour les DCY, 2500 pour le bâtiment de commande, 1000 pour le bâtiment de stockage)



21

21

Suite du chantier – en 2019

Rte

Installation de l'électronique de puissance et essai
150 à 200 personnes sur site
Aujourd'hui 2 camions/jour



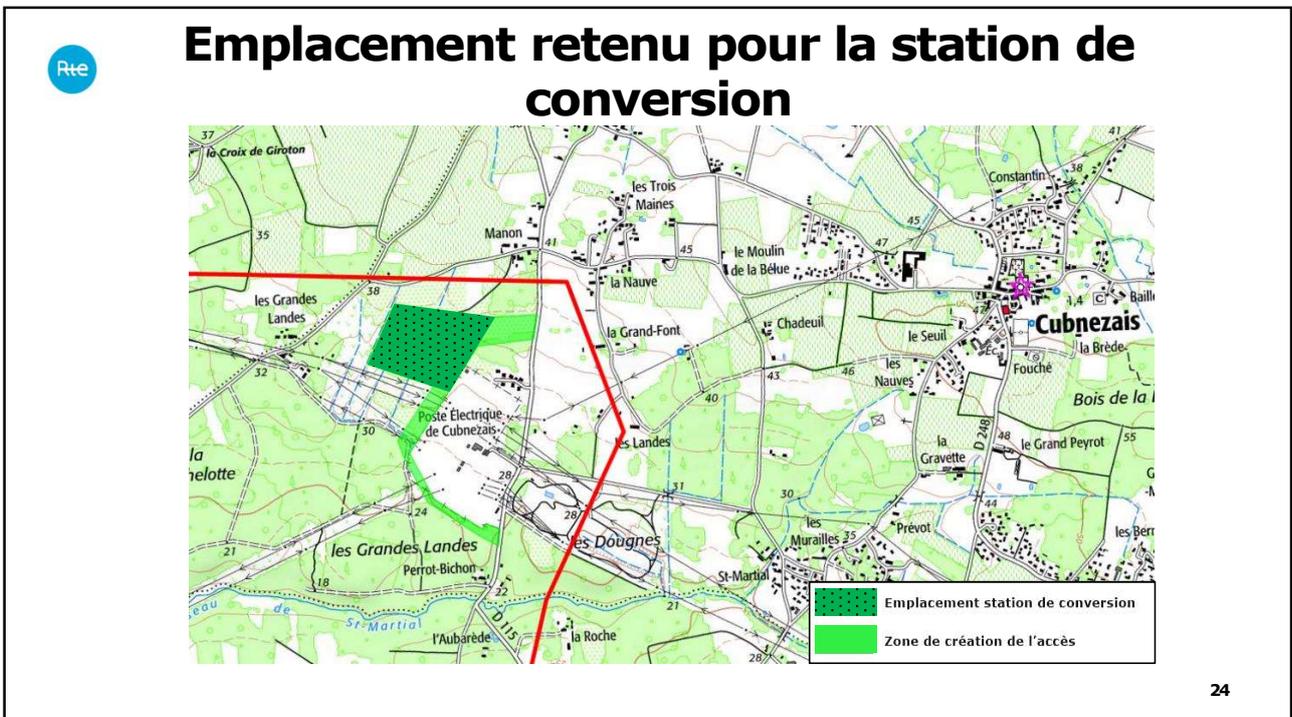
22

22

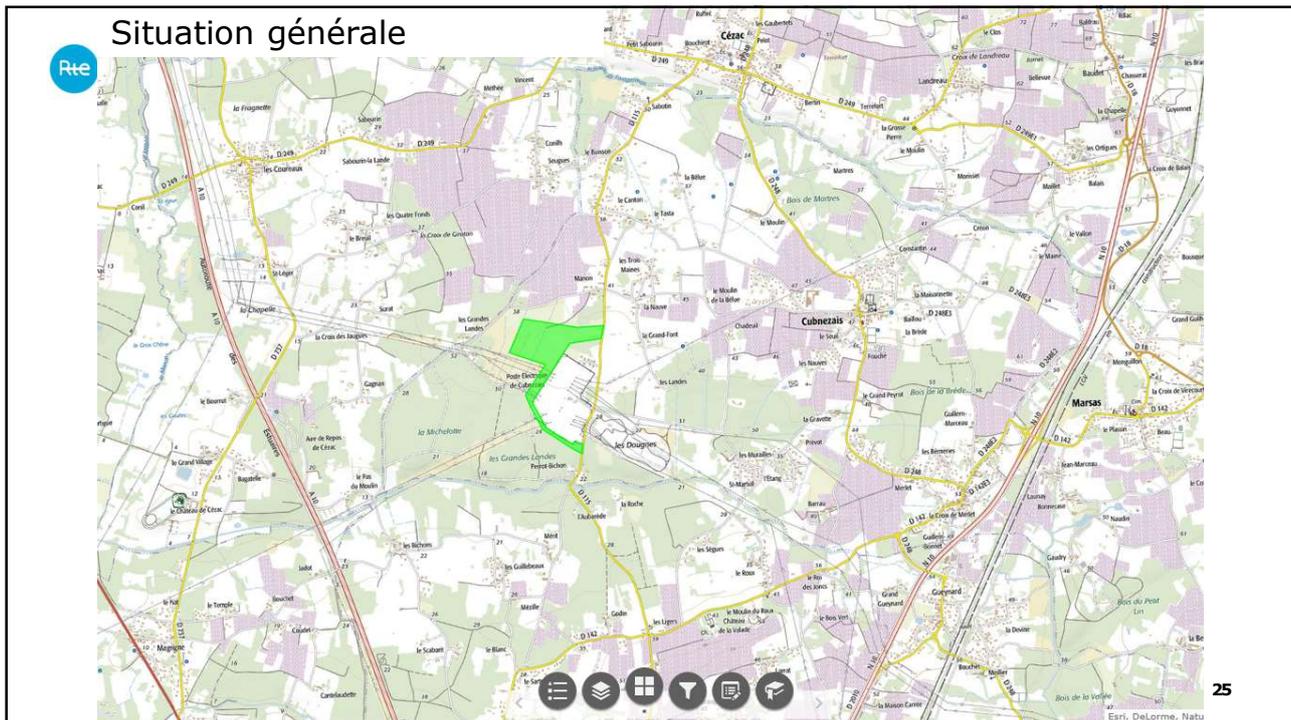
2

Accès au chantier de la station sur le site de Cubnezais

23



24



25



Quelques précisions sur la voie d'accès à la station de conversion

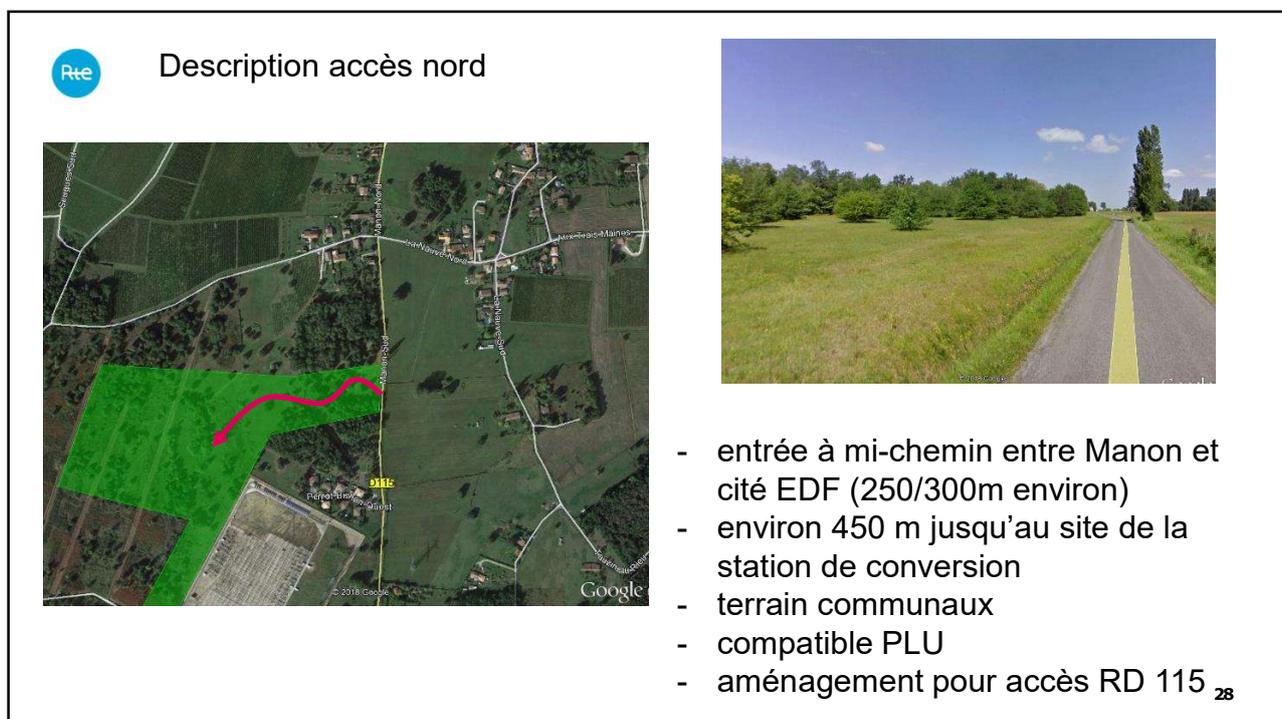
- Accès utilisé en phase chantier mais qui sera conservé pour grande maintenance
- Accès pour le matériel et le personnel
- Largeur de chaussée utile de l'ordre de 6 m (gabarit routier)
- Sécurité sur la voirie publique:
 - ⇒ pas de camions en attente sur la voirie départementale
 - ⇒ aménagement à prévoir sur la voirie existante pour entrée chantier

26

26



27



28



Description accès sud



- à 150 m de Perrot Bichon est
- environ 900 m jusqu'au site de la station de conversion
- terrain privé
- EBC à déclasser
- aménagement pour accès RD 115 secteur boisé

29

29



Description accès sud (variante)



- à 150 m de Perrot Bichon est
- environ 900 m jusqu'au site de la station de conversion
- **déplacement de la clôture du poste RTE pour limiter l'emprise sur terrain privé**
- **limitation des EBC à déclasser**
- aménagement pour accès RD 115

30

30



	Accès Nord	Accès Sud	Accès Sud (variante)
Raccordement voirie RD 115	Ligne droite	Visibilité, terrain boisé EBC	Visibilité, terrain boisé EBC
Foncier	Parcelle privée communale	Parcelles privées (250 ml environ)	Parcelle privée (80 ml environ)
PLU		EBC à déclasser (320 ml environ)	EBC à déclasser (80 ml environ)
Longueur/Cout	450 ml de voirie	900 ml de voirie	900 ml de voirie + 250à300k€ déplacement clôture

31

31

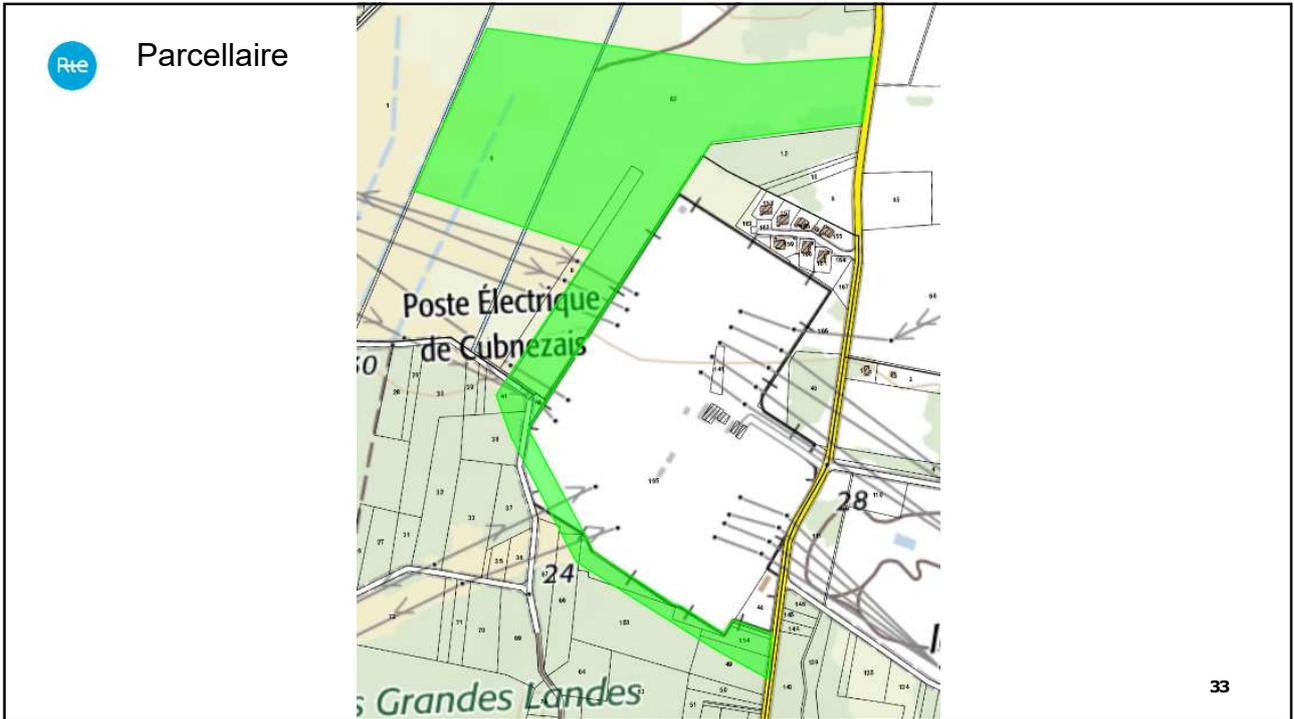


3

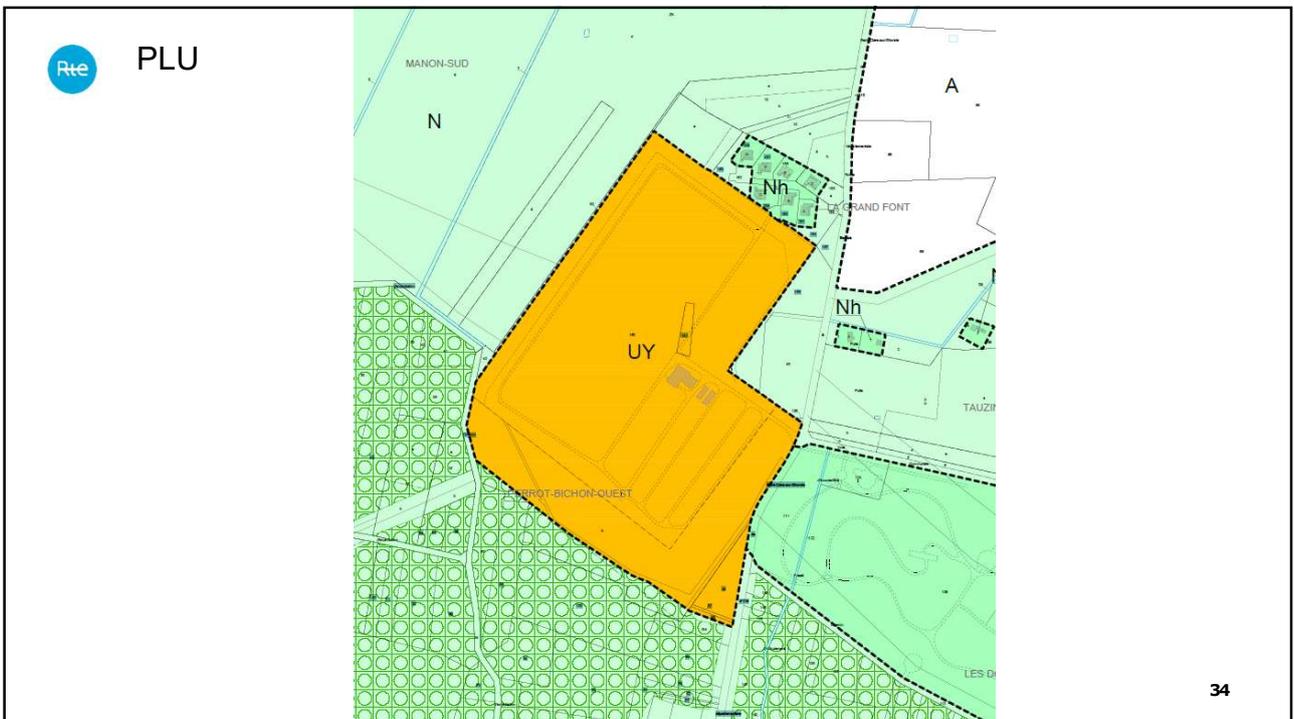
Annexe

•

32



33



34