

PROJET D'INTERCONNEXION ELECTRIQUE « GOLFE DE GASCOGNE »

ETAPE DITE « CONCERTATION FONTAINE » JUILLET 2021

REUNION DU 12 JUILLET 2021 SOUS L'EGIDE DE LA PREFECTURE DES LANDES

PROPOSITION D'AJUSTEMENT

DE LA VERSION 2 DU TRACE DE MOINDRE IMPACT

PAR LE COLLECTIF D'HABITANTS DU TERRITOIRE

STOP THT 40

A l'attention de

Madame La Préfète du département des Landes et du Service Instructeur DREAL

INTRODUCTION

Le Collectif STOP THT 40 est né au lendemain du 14 janvier 2021, jour de la présentation par RTE d'un projet de contournement terrestre insensé.

Pourquoi insensé ?

Tout simplement car totalement contraire aux affirmations pourtant clairement affichées dans les documents officiels de RTE, et encore rappelées par les responsables du projet qui indiquaient, dans l'article du journal Sud-Ouest du 29 juin 2021, « le chantier en Gironde n'a pas posé de problème d'acceptabilité grâce à l'application de notre philosophie en 5 points ». Le premier d'entre eux étant « EVITER LES CENTRES BOURGS »...

Donc le tracé envisagé dans Capbreton-Hossegor, le long de 500 logements (à moins de 10m) et parmi des milliers, immédiatement devant l'entrée de 2 écoles et d'une crèche était donc littéralement... insensé.

Nous rappelons que nous sommes dubitatifs sur le bien fondé de cette interconnexion nous appuyant sur les arguments et propos du Président de la Commission de Régulation de l'Energie Philippe de Ladoucette en 2016 (interconnexion devenue soudainement pertinente... après son départ en retraite en 2017). Que nous sommes également dubitatifs sur l'infranchissabilité du Gouf, au sujet de laquelle nous avons été confrontés à beaucoup de mauvaise volonté de la part de RTE dans la communication des documents d'études techniques...

Nous avons néanmoins exprimé notre satisfaction sur le fait que RTE ait pris en compte nos remarques et réussi à concrétiser un tracé alternatif, présenté au public le 10 juin. Nous apprécions d'avoir été entendus et invités à la table des négociations pour représenter les habitants, aux côtés des élus et des associations environnementales qui avait été précédemment associées au processus.

La philosophie du Collectif STOP THT40 n'était évidemment pas de déplacer la problématique d'une zone urbanisée vers une autre. Nous sommes en contact avec les Maires et travaillons pour qu'aucune habitation ou zone urbanisée ne soit impactée dans aucune des 6 communes.

Nous tenons à insister sur un point fondamental : bien sûr que RTE alimente des villes en câble souterrain, mais en 63 000 ou en 220 000V, avec des puissances transitées de 100 à 200Mw. EN AUCUN CAS avec des câbles tels que ceux-ci. La spécificité technique de cette ligne est telle (400 000V, plus de 2 000Mw transités,... !!) qu'elle se situe, nous l'avons déjà dit, dans l'inconnu technique et donc sanitaire. Nous estimons qu'un principe de précaution s'impose donc (tant qu'aucune étude épidémiologique n'aura été diligentée sur la nocivité des champs électromagnétiques des lignes THT), notamment vis à vis d'habitants qui n'ont rien demandé et qui ne sont en rien responsables des difficultés techniques rencontrées par RTE pour franchir le Gouf. Le tracé présenté le 10 juin, comme cela a été fait dans le Médoc, épargne globalement les zones urbanisées à quelques rares exceptions près, pour lesquelles nous proposons quelques ajustements plus loin dans le document.

Nous avons également noté dans le même article du journal Sud-Ouest la satisfaction des responsables du projet « d'avoir travaillé avec les associations locales de défense des forêts contre les incendies et d'avoir fait en sorte de faire passer cette ligne par les pistes DFCI du Médoc ». Ce principe devrait donc pouvoir être appliqué sur notre territoire.

PROPOSITION :

Sur ces bases et forts de la connaissance précise de notre territoire, nous proposons deux ajustements de ce tracé, toujours dans la poursuite des mêmes objectifs :

- éloigner le tracé des zones urbanisées (habitations / zones d'activités commerciales) : les habitants ne veulent pas servir de cobayes en cotoyant pendant plusieurs dizaines d'années une installation sur laquelle personne n'a de recul.
- Éviter l'effet désastreux qu'aurait un interminable chantier sur la RD 28, perturbant lourdement la circulation sur la principale voie d'accès entre l'autoroute, les 6 communes concernées par le tracé, et même les communes au-delà.
- limiter au maximum le défrichage et l'arrachage des arbres dont la contribution à l'équilibre écologique de notre région n'est plus à prouver (stabilisation des sols, régulation hydrique, des températures, etc...).

Les 2 points d'ajustements sont les suivants :

- sur la liaison océan-autoroute au Sud de Capbreton,
- sur la liaison autoroute-océan au nord d'Hossegor.

Nous sommes bien entendu disponibles pour contribuer à l'exploration de ces possibilités d'ajustement du tracé, en coordination avec les autorités préfectorales, municipales et les chargés de projet de RTE.

1°- LIAISON OCEAN-AUTOROUTE AU SUD DE CAPBRETON

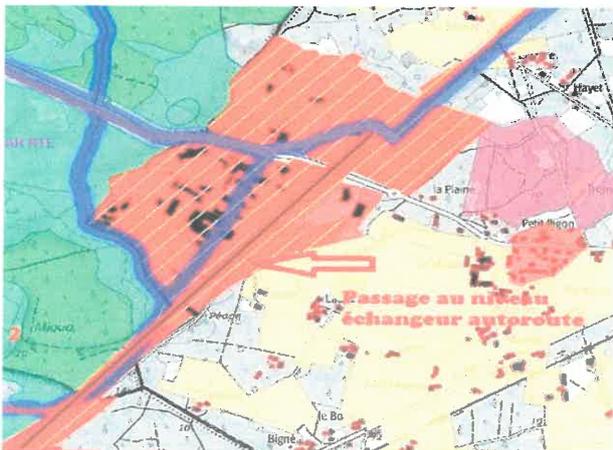
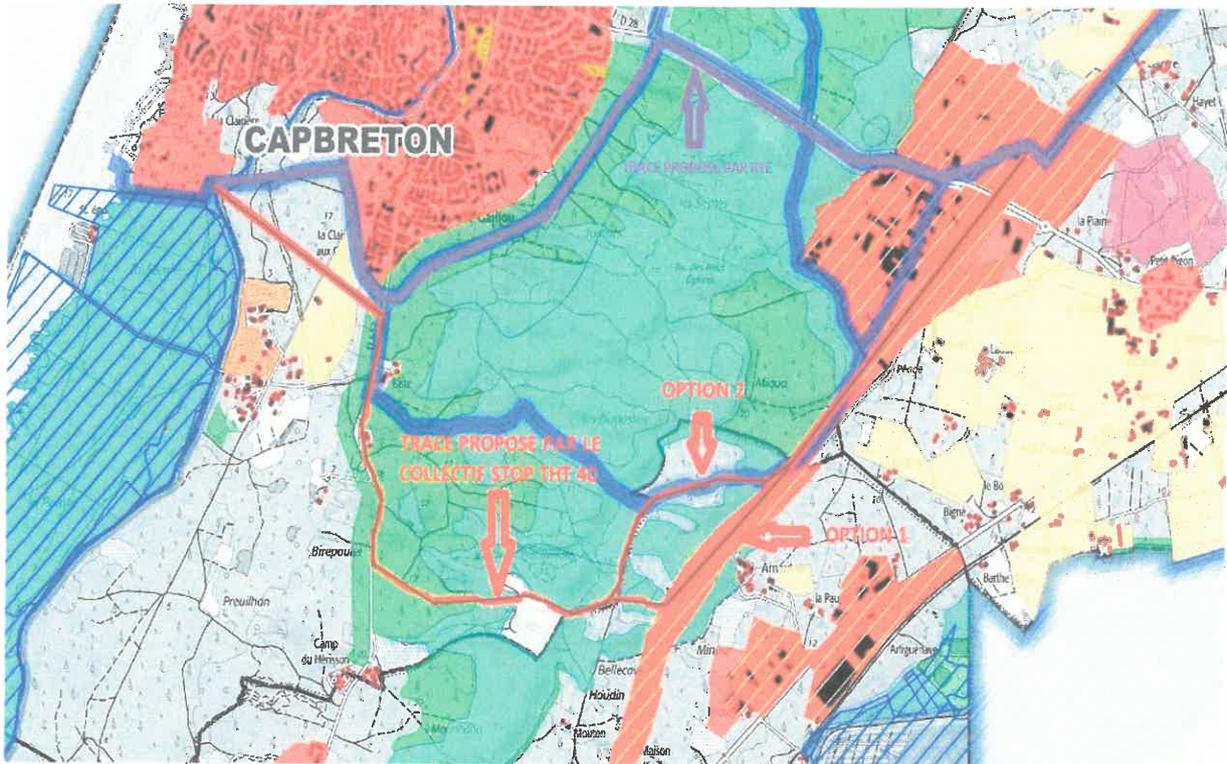
Le tracé présenté le 10 juin prévoit d'emprunter le tracé du « prolongement éventuel de la rocade », puis d'emprunter la RD28 jusqu'à l'autoroute. Sans incriminer la compétence des techniciens qui ont travaillé sur ce point, nous soulevons les points suivants :

- le premier, MAJEUR, est le classement de cette emprise au PLUI. On entend souvent évoquer les difficultés liées aux Espaces Boisés Classés. Il est donc étonnant que cette bande, classée « réservoir de grande biodiversité » au PLUI n'ait pas été relevée. On pourrait s'étonner que l'emprise précise de cette bande correspondant au tracé de cette potentielle rocade, ainsi que la bande du RD28 jusqu'à l'autoroute aient été classées en « réservoir de grande biodiversité ». Peu importe les motivations qui ont conduit un jour à cette classification ; c'est ainsi. Donc intouchable.
- Le deuxième est la problématique de travaux longs sur le RD28. Par travaux, il faut bien entendu parler de « A à Z », c'est à dire du premier coup de godet jusqu'à la réfection des signalisations routières au sol, entraînant la mise en place de circulations alternées. Quelle que soit la période où les travaux auront lieu, les perturbations de circulation dans cette portion de route - la plus fréquentée du Département - seront majeures, et tant les habitants que le Collectif assurent qu'il y aura des bouchons considérables en ville, mais également des ralentissements jusque sur l'autoroute dans les 2 sens (les bouchons sur la RD28 risquant d'empêcher l'écoulement normal des véhicules au péage).
- D'une façon générale, l'application des textes ne nous semble pas pouvoir être à géométrie variable : stricte d'un côté avec les Espaces Boisés Classés, mais souple pour l'atterrage aux Casernes en pleine zone Natura 2000 ou l'utilisation de l'emprise « potentielle rocade-RD28 » classée en « réservoir de grande biodiversité » au PLUI...

Aussi, nous souhaitons apporter une contribution constructive, reposant sur les principes de RTE rappelés en introduction, en suggérant l'ajustement du tracé ci-dessous.

- de Fierbois à la route de Labenne : passer entre la vigne et le champ, et non entre la vigne et Clairière aux Chênes
- de la route de Labenne à l'autoroute :
- option A : prendre en face directement la piste DFCI directe jusque l'autoroute, longer l'autoroute par la voie dite « du Bayonnais », arriver à la zone de Bénesse, non pas passer par la voie de desserte de la zone, mais par le délaissé qui existe entre l'arrière de la zone et l'autoroute, ce jusqu'au rond-point de l'autoroute
- option B : prendre sud vers Labenne sur RD sur 350m, puis partir est par la voie empierrée désaffectée qui mène à l'ancienne déchetterie, prolonger sur 100m jusqu'à la voie du Bayonnais le long de l'autoroute

CES OPTIONS ONT ÉTÉ TRAVAILLÉES AVEC M.DUVIELLA, PROPRIÉTAIRE DE NOMBREUX TERRAINS DANS CETTE ZONE ET QUI A INDIQUÉ S'ENGAGER A FACILITER LES AUTORISATIONS À RTE.



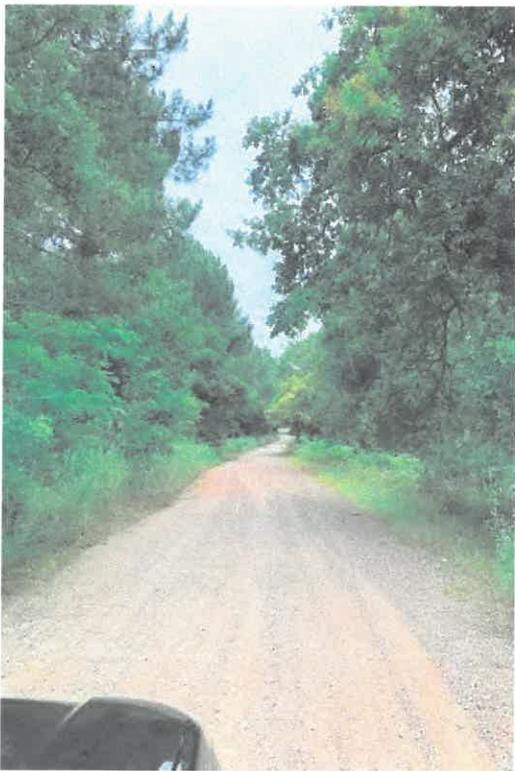
NB : Reportage photo entre la D652 (route CAPBRETON-LABENNE) et les abords de l'A63 correspondant à l'option 2, l'option 1 consistant à rejoindre directement les abords de l'autoroute à la sortie de l'ancien bourrier de CAPBRETON en continuant tout droit à l'Est.



Entrée ancien Bourrier de CAPBRETON



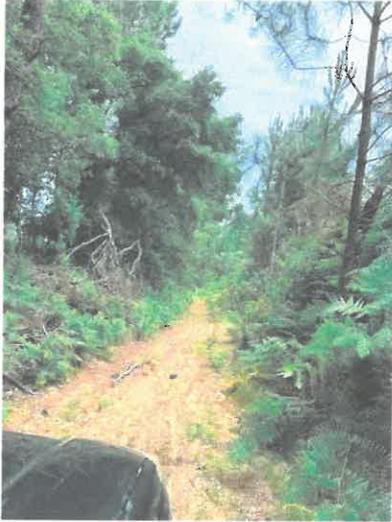
Début du chemin du bourrier en gravier



Fin du chemin du bourrier en gravier



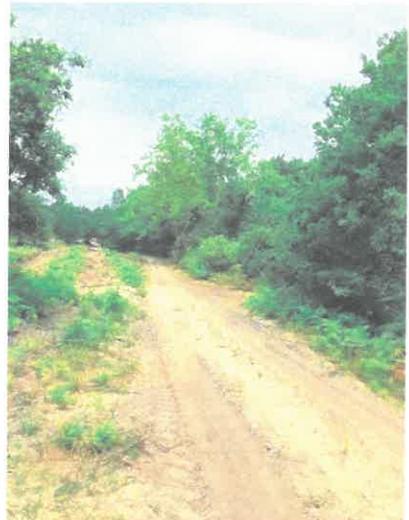
Arrivée à l'ancien bourrier de CAPBRETON



Passage au nord du bourrier



Sortie à l'est du bourrier



Arrivée chemin « bayonnais »



Suite chemin « bayonnais »



Fin chemin « bayonnais »



Arrivée sur bord de l'A63

AVANTAGES :

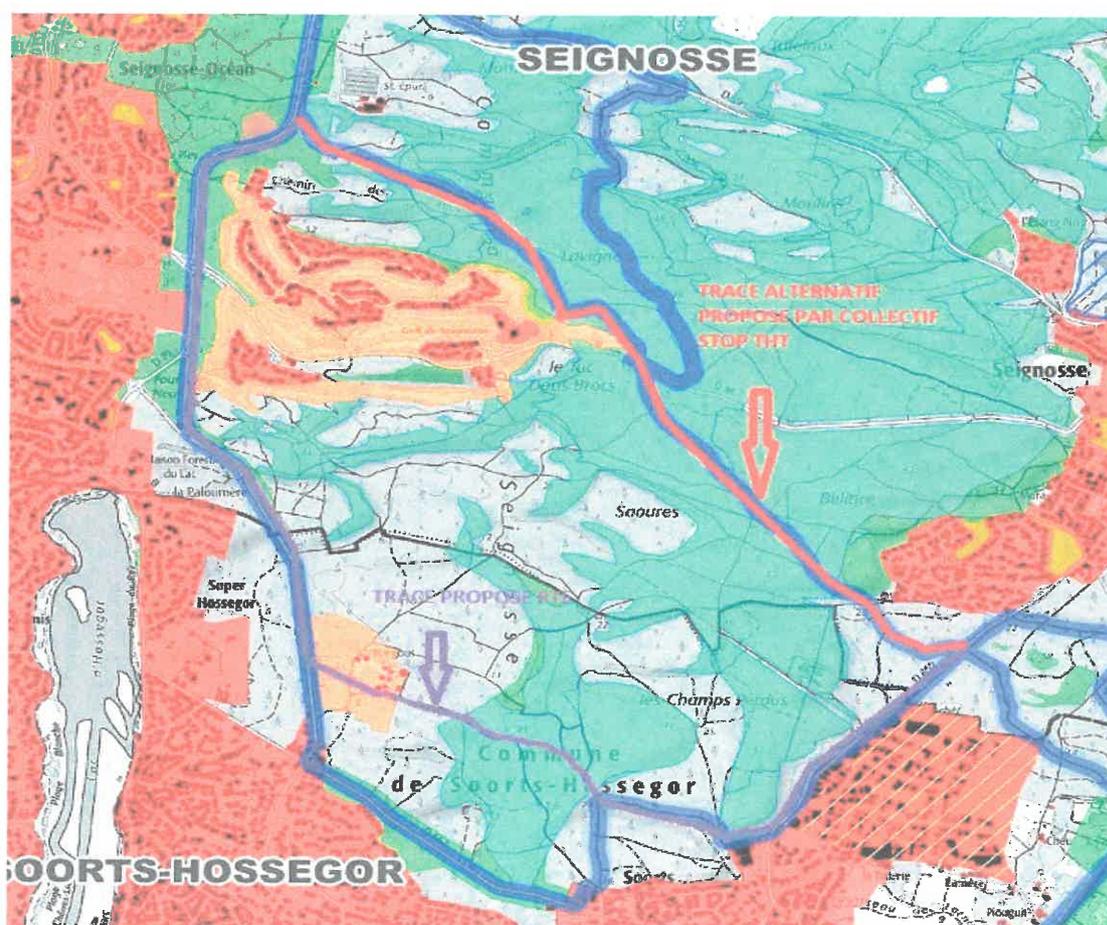
- évite une proximité trop grande avec les habitations de la Clairière aux Chênes,
- évite la gêne considérable pour la population locale et les touristes avec un chantier RD28,
- évite une conséquence directe sur l'économie locale (blacklistage sur les réseaux sociaux),
- évite un défrichement considérable et de franchir les 4 tucs sur la zone « future rocade »,
- chantier plus simple à réaliser et accessibilité future à l'ouvrage toute aussi garantie.
- Permet d'éviter également de traverser la zone d'activité de Bénesse Marenne en réalisant un forage dirigé depuis l'arrivée du chemin « Bayonnais » au niveau de l'échangeur de l'autoroute en passant entre la voie d'accélération dans le sens CAPBRETON-BAYONNE et l'autoroute BORDEAUX BAYONNE (cf schéma suivant).

2°- LIAISON AUTOROUTE-OCEAN, Côté Nord, Hossegor-Seignosse

Le tracé du 10 juin prévoit de revenir vers Soorts, après la déchetterie de Pédebert. Ce cheminement présente le grand inconvénient d'une longue période de travaux le long de la zone d'activité de Pédebert, et risque de pénaliser fortement les habitants de Seignosse désireux de « faire leurs courses » sur cette zone, ou de « descendre » vers Hossegor-Capbreton, voire à l'autoroute.

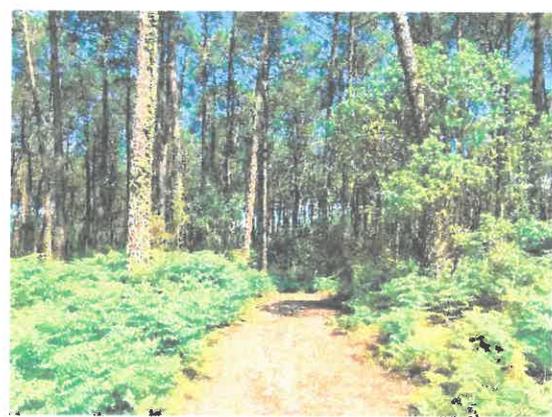
Des membres de STOP THT 40 ont circulé dans cette zone, et observé qu'il existait une piste DFCI immédiatement face à l'arrivée le long de la déchetterie au niveau de la route Pédebert-Seignosse.

De ce point, existe donc une piste, dans un espace quasi-totalement débroussaillé de part et d'autre, jusqu'à son débouché sur la route Hossegor-Soustons, au Nord du golf de Seignosse. Pourquoi ne pas appliquer la même logique que celle mise en œuvre dans le Médoc, en l'occurrence utiliser au mieux les pistes DFCI ?





DFCI de SEIGNOSSE entre la pointe Est du Golf et la déchetterie de SOORTS HOSSEGOR



AVANTAGES :

Sur le tracé du 10 juin, le long zone de Pédebert et sur redescente vers RD Hossegor-Soustons, pas d'accotement susceptible « d'accueillir » l'ouvrage, ET NOMBREUX ARBRES à abattre (pourtant EBC...)

- Pas de défrichage ni d'abattage, contrairement au tracé du 10 juin sur le tracé « contre Hossegor »,
- Evite les difficultés de chantier le long de la route Pédebert-Seignosse,
- Evite la zone de l'Intermarché et la résidence des Corciers,
- Significativement moins de longueur de chantier,
- Moins de linéaire de ligne sous la piste cyclable.