



Le réseau
de transport
d'électricité

Annexe unique au rapport du commissaire enquêteur

RENFORCEMENT DE L'ALIMENTATION ELECTRIQUE DE LA VALLEE DE LA NESTE



Région OCCITANIE
Département des Hautes-Pyrénées (65)

05 avril 2022

P.V. de remise de la synthèse des observations
à RTE par le commissaire enquêteur

Mémoire en réponse RTE

Sommaire

Préambule	3
Procès-verbal de synthèse	4
Réponses de Rte	11
Thématique I : Largeur de la bande DUP sur RD dans les secteurs où le positionnement du réseau est prévu dans l’emprise routière, soit, sous chaussée, sous plateforme ou dépendances. Cela concerne les RD 918, 19, 929, 929 A (Dans sa partie Sud au droit de Labastide), 938,17, 417).....	11
Thématique II : Largeur de la bande DUP en terrains privés : (RD 929 A côté Est entre le giratoire d’Avezac- Gare et à quelques centaines de mètres avant le giratoire de Lortet concernant les communes de La Barthe de Neste et Lortet, secteurs d’évitement Est des Bourgs de Sarrancolin et Hèches, puis entre la RD 929 le long du canal de la Neste à Lannemezan et le poste de Lannemezan)	12
Thématique III : Positionnement géométrique et technique du réseau Rte sous chaussées ou plateformes routières RD	13
Thématique IV : Demande de déplacement du tracé dans la traversée de Beyrède-Jumet- Camous	14
Thématique V : Demande de déplacement du tracé au lieudit Avezac-Gare	15
Thématique VI : Modes opératoires des travaux sous chaussées et plateformes des RD (Interventions techniques, gestion de la circulation et prise en charge des interventions des coûts induits).....	16
Thématique VII : Implantation du réseau par la voie ferrée désaffectée et conjugaison des travaux avec la voie verte.....	17
Thématique VIII : Dépose de la ligne aérienne 63 000 volts	18
Thématique IX : Points divers.....	19
Question complémentaire du Commissaire Enquêteur X : Largeur des servitudes	20
Question complémentaire du Commissaire Enquêteur XI : Déblais concernant le poste d’Aure	21
Question complémentaire du Commissaire Enquêteur XII : Destination des déblais en excédent provenant des tranchées sur RD	22
Question complémentaire du Commissaire Enquêteur XIII : Dépose des installations aériennes existantes	23

Préambule

Le projet de Rte consiste en la création du poste de transformation 225 000 / 63 000 volts d'Aure et des liaisons souterraines à 225 000 volts et à 63 000 volts pour son raccordement respectivement au poste à 225 000 volts de Lannemezan et au réseau électrique à 63 000 volts existant des vallées des Nestes.

Ces différents ouvrages font l'objet de demandes de Déclarations d'Utilité Publique (DUP).

Dans ce cadre, une enquête publique s'est déroulée du 24 janvier au 25 février 2022 inclus.

A l'issue de l'enquête publique, en application des dispositions de l'article R.123-8 du code de l'environnement, le commissaire enquêteur a remis à Rte un procès-verbal de synthèse des observations le 8 mars 2022.

Le présent document constitue la réponse de Rte aux différents thèmes et questions de cette synthèse.

Procès-verbal de synthèse

Le 8 mars 2022,

Christian FALLIÉRO
Commissaire enquêteur

À
Monsieur le Directeur du RTE,
82 chemin des courses
31037 - TOULOUSE Cedex 1

Référence : Enquête publique :
Projet de renforcement de l'alimentation électrique
de la vallée de la Neste depuis la confluence des
vallées d'Aure et du Louron jusqu'à Lannemezan.

Objet : Communication de la synthèse des observations

Annexe unique : Résumé des **53** observations émises.

Monsieur le Directeur,

L'enquête publique citée en référence s'est déroulée du 24 janvier au 25 février 2022 inclus, conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral l'ayant prescrite.

- Tout au long de la démarche, j'ai été en contact, en tant que de besoin, avec M. Michel PRÉTRE, responsable du projet et Mme Aurélie ORJOL-BENHAMED, chargée d'études concertation et environnement.

Conformément aux dispositions de l'article R.123-18 du Code de l'Environnement et dans le délai de huit jours après la réception des registres, je vous remets ci-après le **procès-verbal de synthèse**, soit :

A - Les observations du public regroupées par grands thèmes : (Le résumé des 53 observations produites, figure en pièce jointe. Vous pouvez le cas échéant le consulter pour établir votre mémoire en réponse)

B - Les questions complémentaires du commissaire enquêteur :

Nota : Le présent procès-verbal ne reprend pas les avis des services puisque ces documents, assortis de vos réponses, figurent dans le dossier d'enquête qui a été mis à disposition du public.

Toutefois, au stade actuel de la démarche, votre mémoire en réponse pourra soit confirmer les réponses que vous avez produites avant l'enquête, soit les préciser ou les compléter.

PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

A - Observations du public regroupées par grands thèmes sur l'ensemble du projet et questions correspondantes du commissaire enquêteur (C.E):

Numérotation, libellé du thème et correspondances directes (ou rattachées) aux observations émises.

(Une même observation peut être répartie sur plusieurs thèmes)

I	<p><u>Largeur de la bande DUP sur RD dans les secteurs où le positionnement du réseau est prévu dans l'emprise routière, soit, sous chaussée, sous plateforme ou dépendances. Cela concerne les RD 918, 19, 929, 929 A (Dans sa partie Sud au droit de Labastide), 938, 17, 417)</u></p> <p><u>Correspondance aux observations</u> : A5, A6, A7, S1, S2, S9, S10, S1, L7, L8, L11, L12 auxquelles il faut ajouter le même constat du C.E. sur l'ensemble des itinéraires précités et plus particulièrement sur la RD 929 dans la traversée du bourg d'Arreau et notamment du quartier « Garian ».</p> <p><u>Libellé du thème</u> : Sur les plans de situation au 1/25000^{ème} (C1 liaison 225 000 volts et D1 liaison 63 000 Volts) la largeur projet de la bande DUP empiète largement sur les propriétés riveraines englobant des sols agricoles, des clôtures, mais également des habitations ou des locaux de services.</p> <p><u>Questions</u> :</p> <p>a) Dans les zones ci-dessus définies, comment justifiez-vous la définition géométrique transversale de la bande DUP du projet ?</p> <p>b) Toujours dans ces zones, cette bande pourrait-elle être limitée aux emprises routières et si oui, y aurait-t-il des exceptions ?</p>
II	<p><u>Largeur de la bande DUP en terrains privés</u> : (RD 929 A côté Est entre le giratoire d'Avezac-Gare et à quelques centaines de mètres avant le giratoire de Lortet concernant les communes de La Barthe de Neste et Lortet, secteurs d'évitement Est des Bourgs de Sarrancolin et Hèches, puis entre la RD 929 le long du canal de la Neste à Lannemezan et le poste de Lannemezan).</p> <p><u>Correspondance aux observations</u> : A10, L3, L4, L13, L16, A6, S7, S8, S17, S18, S19, S20, auxquelles il faut ajouter le même constat du C.E. sur l'ensemble des secteurs précités.</p> <p><u>Libellé du thème</u> : Sur le plan de situation correspondant au 1/25000^{ème} le projet de la bande DUP impacte des propriétés englobant des sols agricoles, des clôtures, des itinéraires communaux, mais également des édifices bâtis et des locaux de services. Elle intègre également des portions foncières ayant récemment bénéficié d'autorisations d'urbanisme, notamment à Sarrancolin et à Hèches.</p> <p>Dans les zones ci-dessus définies et en l'absence de plans d'implantation (autres que ceux d'un axe sur une carte IGN) la géométrie transversale de la bande DUP du projet a été</p>

	<p>ressentie comme nettement surabondante par rapport à la largeur prévue pour les servitudes. (Exemple à Sarrancolin : bande DUP, 5 fois plus large que la servitude) La production par RTE d'un plan plus précis en cours d'enquête (à Sarrancolin) à la demande du C.E., a permis une meilleure lecture du projet et rassuré les propriétaires fonciers concernés.</p> <p><u>Questions :</u></p> <p>a) Pouvez- vous produire un tel plan concernant l'ensemble des secteurs ci-dessus indiqués ? (Par tronçon de planches, sur formats A4 individuels juxtaposables)</p> <p>b) Suite à une amélioration de la précision de l'implantation tel que ce fut le cas à Sarrancolin, estimez-vous possible d'adapter la bande DUP dans les secteurs ci-dessus indiqués, en modérant son emprise transversale ?</p>
III	<p><u>Positionnement géométrique et technique du réseau RTE sous chaussées ou plateformes routières RD :</u></p> <p><u>Correspondance aux observations :</u> A1, A2, A3, A4, S5, L10, L17, mais également l'avis initial de la commune de Lannemezan. (Opportunité de tranchées communes)</p> <p><u>Libellé du thème :</u> L'implantation du réseau - notamment celui de 225 000 Volts - sous chaussée ou plateforme des RD impliquera le moment venu soit avant travaux, la production de dessins d'exécution détaillés (en plan et en profil en travers) mis au point en liaison avec les gestionnaires des divers réseaux enterrés en place (voire en projet suffisamment avancé) afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Respecter leur intégrité, leur fonction et leur compatibilité électromagnétique (Notamment avec Orange), - Ne pas aggraver les modes, ni les charges de leur entretien courant, - Définir les modalités de prise en charge d'éventuelles interventions des réseaux existants (Études préalables, protection physique en cas de proximité ou de superposition, de dévoiements éventuels) découlant de la réalisation du réseau RTE. <p><u>Questions :</u> Pouvez-vous indiquer le processus que vous allez suivre pour satisfaire ces demandes ?</p>
IV	<p><u>Demande de déplacement du tracé dans la traversée de Beyrède-Jumet- Camous :</u></p> <p><u>Correspondance aux observations :</u> S14, L10 et L17</p> <p><u>Libellé du thème :</u> La municipalité de Beyrède-Jumet-Camous demande que le tracé évite la RD 939 en réévaluant le passage par la rive droite de la Neste, côté Est de l'usine. Cela afin d'éviter l'enfouissement sous la RD où sont déjà présents de nombreux réseaux. (Plus un passage transversal en projet de l'usine au parking ouest).</p> <p><u>Question :</u> Quels sont les critères qui ont présidé à cet endroit, au positionnement du tracé sur la RD 929 ?</p>

V Demande de déplacement du tracé au lieu-dit Avezac-Gare :

Correspondance aux observations : A10, L3, L7 et L8, mais également question du commissaire enquêteur.

Libellé du thème : Afin de rejoindre la RD 17 depuis la RD 929 A, le tracé traverse le giratoire, puis serpente pour rejoindre la RD 17 en faisant un crochet par l'ancienne gare. Cela afin de tenir compte des avis produits par les institutions environnementales. Toutefois et au premier regard, ce tracé apparaît géométriquement irrationnel. Il rallonge le réseau, renchérit le coût du projet et serait très perturbant lors de la réalisation des travaux, notamment pour la gestion de la circulation.



Au stade actuel de la démarche d'enquête publique, c'est-à-dire **avant l'analyse du C.E.**, il semble que le tracé projet « zigzagant » vers l'Ouest par les RD, **pourrait** avoir des effets indirects plus pénalisants pour la voirie, mais aussi pour l'environnement, que le quasiment « tout droit » (Giratoire RD 17 en passant à l'Est de la centrale à béton) au sein d'une zone qui a déjà perdu son aspect naturel.

Question : Quels sont les critères techniques et éventuellement ceux formellement opposables - au sens du droit - qui ont présidé au choix du tracé projet via les RD ?

VI	<p><u>Modes opératoires des travaux sous chaussées et plateformes des RD (Interventions techniques, gestion de la circulation et prise en charge des interventions des coûts induits) :</u></p> <p><u>Correspondance aux observations</u> : A9, A10, A11, A12, S3, S4, S13 (Alinéa 2)</p> <p><u>Libellé du thème</u> : En complément des entretiens préalables RTE et des services du conseil départemental 65, le gestionnaire RD a produit une lettre détaillée pour rappeler au futur occupant du domaine public routier RTE, les dispositions générales du règlement départemental de voirie, mais aussi celles spécifiques à la programmation des travaux en tenant compte de la circulation routière et plus particulièrement de sa saisonnalité. Voir lettre sur le registre d'Arreau, page 8 et ses points référencés A8 à A12 sur le relevé des observations.</p> <p><u>Question</u> : Pouvez-vous vous indiquer le processus que vous allez engager pour satisfaire ces demandes ?</p>
VII	<p><u>Implantation du réseau par la voie ferrée désaffectée et conjugaison des travaux avec la voie verte :</u></p> <p><u>Correspondance aux observations</u> : S13, S15, S16</p> <p><u>Libellé du thème</u> : Conforme au titre du thème</p> <p><u>Question</u> : Quels sont les critères qui ont présidé au positionnement du tracé sur la RD 929 ?</p>
VIII	<p><u>Dépose de la ligne aérienne 63 000 volts :</u></p> <p><u>Correspondance aux observations</u> : L5, L9, L14 et L15</p> <p><u>Libellé du thème</u> : Après le démontage de la ligne, la libération des emprises impliquera le rétablissement des sols en l'état initial. (Voirie, sols agricoles et forestiers ainsi que l'extraction des fondations béton)</p> <p><u>Question</u> : Comment RTE envisage-t-il de contractualiser ces demandes ?</p>
IX	<p><u>Points divers :</u></p> <p>RTE est invité à réagir sur les demandes identifiées comme suit dans le résumé des observations :</p> <ul style="list-style-type: none"> - A13 : Maire de Cadéac (Enfouissement ligne aérienne surplombant la STEP) - A16 : M. Baudry. (Permis de construire poste de d'Aure) - S 6 : Maire d'Ilhet. (Redevance pour utilisation des sols, ligne à déposer et réseau à créer)

	<ul style="list-style-type: none"> - L2 : Maire de La Barthe de Neste. (Mode de compensation pour prélèvements forestiers) - L6 : Maire de La Barthe de Neste. (Suppression de la deuxième ligne 63 000 volts) <p>Autre point, cité uniquement pour mémoire</p> <ul style="list-style-type: none"> - A14, A15 : M. Baudry. (Poste d'Aure) Noté pour mémoire, car les réponses figurent dans le dossier
--	---

B – Questions complémentaires du commissaire enquêteur :

X - Largeur des servitudes :

Libellé : En section courante (225 000 volts), la largeur prévue des servitudes est 6 mètres (2, 50 ml depuis l'axe des 2 réseaux parallèles contigus, séparés eux-mêmes d'environ 1 mètre)

L'enquête révèle que compte tenu des installations existantes identifiées ou à découvrir lors des travaux (Vestiges à préserver, réseaux enterrés, obstacles latéraux de voirie, bâtis existants, permis de construire récents ...), le profil type des servitudes ne pourrait être appliqué. (Quelques cas relevés).

Questions :

- a) Afin de ne pas apporter une inutile contrainte sur un bâti existant, est-il possible d'adapter ces servitudes en réduction de largeur, ou en déplacement d'axes ?
- b) Pouvez-vous confirmer que les conventions de servitudes déjà acquises ou à venir, pourront - si cela se justifie - faire l'objet d'avenants à la suite de l'établissement du plan de récolement ?

* * * * *

XI - Déblais concernant le poste d'Aure :

Libellé : Selon les informations RTE communiquées durant l'enquête, la réalisation du poste d'Aure nécessitera des terrassements en pleine masse (Plateforme, sous-sol et fondations) de l'ordre de 80 000 M3.

Questions :

- a) Est-il déjà prévu des réemplois à proximité **en conformité avec les dispositions Urba et environnementales**, et si oui à quels endroits ?
- b) Même question en ce qui concerne les dépôts définitifs.

* * * * *

XII - Destination des déblais en excédent provenant des tranchées sur RD.

Libellé : L'examen du dossier (Notamment profil type des tranchées) et les contraintes du règlement départemental de voirie, montre que **les produits de creusement des tranchées sous chaussées** (Volume très important) ne pourront pas (ou peu) être réutilisés pour le remblaiement. Si cela se confirme, ils seraient donc quasiment tous à évacuer.

À noter que dans ces évacuations, il y a au moins deux natures de matériaux : les structures de chaussée (Recyclables ?) et le terrain naturel. (Peu réemployable sur le chantier)

Au stade actuel de la démarche, il est important d'avoir une estimation par nature des cubages concernés ainsi que les destinations envisagées, soit en réemploi et surtout en dépôts définitifs.

Questions :

- c) Est-il déjà prévu des réemplois à proximité **en conformité avec les dispositions Urba et environnementales en vigueur**, et le cas échéant à quels endroits ?
- d) Même question en ce qui concerne les dépôts définitifs.

* * * * *

XIII - Dépose des installations aériennes existantes.

Question : Pouvez-vous, à partir des éléments en votre possession, fournir des **indicateurs globaux** permettant au C.E. d'appréhender, le nombre approché de supports métalliques qui seront déposés, et si possible le poids total approximatif de métal qui pourra être recyclé. Idem pour les conducteurs.

* * * * *

Selon les dispositions codifiées, votre mémoire en réponse devra me parvenir dans un délai de 15 jours, soit au plus tard le mercredi 23 mars 2022.

Je vous prie de croire Monsieur le Directeur, à l'expression de ma considération distinguée.

Le commissaire enquêteur,



C. F.

Accusé de réception
de la présente lettre/synthèse.
À Tarbes le 8 mars 2022,
Le chargé de projet,



Michel PRÊTRE

Réponses de Rte

Thématique I : Largeur de la bande DUP sur RD dans les secteurs où le positionnement du réseau est prévu dans l'emprise routière, soit, sous chaussée, sous plateforme ou dépendances. Cela concerne les RD 918, 19, 929, 929 A (Dans sa partie Sud au droit de Labastide), 938,17, 417)

La procédure de DUP s'appuie sur **un tracé général de l'ouvrage, matérialisé par une « bande de DUP »**. Ce degré d'imprécision est en effet justifié, d'une part, par le code de l'énergie, et d'autre part, par la jurisprudence.

Ainsi, l'article R. 323-6 du code de l'énergie mentionne-t-il que le dossier de demande comporte « les dispositions générales des ouvrages ».

De plus, dans ses conclusions sur l'arrêt d'Assemblée du Conseil d'Etat du 12 avril 2013, Association Coordination Interrégionale Stop THT (n°342409), le rapporteur public rappelle que la DUP « n'arrête [...] qu'un tracé général de quelques dizaines de mètres de large » par opposition au « projet tel qu'il serait effectivement réalisé sur le terrain ».

Le tracé affiné de détail n'est, dans les procédures administratives, établi qu'à l'issue de la procédure de DUP.

oooooooooooooooooooooooo

La bande de DUP ne peut être limitée aux emprises routières, dès que lors des raisons techniques et/ou environnementales issues des études de détails à venir, telles que par exemple l'encombrement du sol sous voirie, pourraient conduire, de manière ponctuelle et limitée, à sortir de l'emprise routière. Il est donc nécessaire que la bande de DUP excède cette emprise pour permettre ces adaptations.

Toutefois, dans le cas présent, pour les tronçons de liaisons souterraines empruntant le domaine public routier (voirie et accotements), la bande de servitude n'empiètera pas sur le foncier bâti privé à usage d'habitation existant. C'est notamment le cas pour les RD19 à Arreau, RD106 (avenue de la gare) à Sarrancolin, RD938 à Avezac-Gare, RD17(route des usines), RD417 (côté Nord) et RD939 à Lannemezan, et la RD929 à Arreau, Beyrède et Sarrancolin. Au niveau de la RD929a, le tracé envisagé au sein de la bande de DUP sera positionné à l'Est de cette voie et n'impactera donc pas la commune de Labastide.

Sous la voirie, étant en domaine public, il n'y a pas de servitude associée.

Thématique II : Largeur de la bande DUP en terrains privés : (RD 929 A côté Est entre le giratoire d'Avezac- Gare et à quelques centaines de mètres avant le giratoire de Lortet concernant les communes de La Barthe de Neste et Lortet, secteurs d'évitement Est des Bourgs de Sarrancolin et Hèches, puis entre la RD 929 le long du canal de la Neste à Lannemezan et le poste de Lannemezan)

Comme indiqué précédemment (réponse à la thématique I), la bande de DUP repose règlementairement sur un tracé général de l'ouvrage et vise à permettre d'étudier plusieurs possibilités de passage des liaisons souterraines et des adaptations éventuelles de tracé en son sein. A ce stade du projet, il n'y a donc pas de définition du tracé de détail. L'étude d'impact du projet décrit de façon indicative le tracé des liaisons et leur implantation prévisionnelle sur l'ensemble des secteurs indiqués.

Aussi, à ce stade de la procédure, il est délicat de limiter, de manière générale, la largeur de la bande de DUP et de restreindre les possibilités d'implantation au risque de conduire à des impossibilités de passage des liaisons.

Par ailleurs, en domaine privé, réduire la largeur de la bande de DUP conduirait à restreindre les possibilités d'implantation dans les parcelles privées et ne s'inscrirait pas nécessairement dans l'intérêt des propriétaires concernés. Rte privilégié l'échange avec les propriétaires pour que le tracé sur leur parcelle ait le moins d'impact, dans la mesure du possible.

Toutefois, dans le cas présent, pour les tronçons de liaisons souterraines empruntant le domaine public routier (voirie et accotements), la bande de servitude n'empiètera pas sur le foncier bâti privé à usage d'habitation existant. C'est notamment le cas pour les RD19 à Arreau, RD106 (avenue de la gare) à Sarrancolin, RD938 à Avezac-Gare, RD17(route des usines), RD417 (côté Nord) et RD939 à Lannemezan, et la RD929 à Arreau, Beyrède et Sarrancolin.

Aussi, nous acceptons d'ajuster ponctuellement la bande de DUP pour qu'elle n'impacte pas le foncier bâti à usage d'habitation existant.

Thématique III : Positionnement géométrique et technique du réseau Rte sous chaussées ou plateformes routières RD

L'implantation des liaisons souterraines fait l'objet d'échanges en phase d'élaboration du projet.

En application de l'article R.323-25 du code de l'énergie, préalablement à la réalisation des travaux, Rte organise une consultation technique des maires, des gestionnaires des domaines publics et des services publics concernés par le projet.

Cette consultation vise à garantir la conformité technique de l'ouvrage et sa compatibilité avec les autres occupants du domaine public.

A titre indicatif, Rte recourt au souterrain principalement dans les grandes agglomérations (Paris, Toulouse...) alors même que la densité de ces réseaux y est bien plus importante qu'elle ne l'est sous la RD929.

Les liaisons souterraines seront implantées en longitudinal par rapport aux chaussées, dans toute la mesure du possible en parallèle des réseaux existants (sans imbrication ou superposition), et passeront généralement sous les réseaux croisés ou transversaux, permettant ainsi l'exploitation et la maintenance de ces réseaux. L'application de la réglementation DT/DICT qui s'impose à tous les intervenants sur le domaine public (y compris Rte) permet à chaque intervenant d'obtenir (auprès de Rte) les préconisations pour la réalisation de leurs travaux.

Thématique IV : Demande de déplacement du tracé dans la traversée de Beyrède-Jumet- Camous

Les critères ayant présidé au positionnement du tracé sur la RD929 sont les suivants :

- L'emprunt préférentiel du domaine public pour éviter ou limiter le passage en propriétés privées ainsi que les impacts sur les milieux naturels ;
- L'impossibilité d'emprunter le foncier de SNCF Réseau (voie ferrée) en raison de l'exigence de réversibilité de SNCF Réseau, et l'absence de toute autre possibilité de passage hors de cette emprise en rive droite ;
- L'absence d'incompatibilité de l'implantation des liaisons souterraines à 225 000 volts sous la RD929 avec la présence de réseaux « tiers » (cf. thématique III).

Le passage en rive droite de la Neste a fait l'objet de nombreux échanges en phase de concertation préalable et lors de la réunion plénière de concertation du 21/06/2018.

Enfin, concernant le projet d'unité de production d'hydrogène, qui traverserait la RD 929, aucune autorisation n'a à ce jour été déposée et aucune concertation n'a été engagée. Rte n'est donc pas en mesure de le prendre en compte.

Thématique V : Demande de déplacement du tracé au lieudit Avezac-Gare

Les critères ayant présidé au positionnement du tracé sur les RD938 et RD17 sont :

- l'emprunt préférentiel du domaine public pour éviter ou limiter le passage en propriétés privées ;
- l'évitement des impacts sur les milieux naturels, en particulier sur la zone humide de la Lande d'Avezac Gare Sud, en cours de réhabilitation dans le cadre d'un programme de sauvegarde ;
- l'évitement du passage sur le site de la Centrale Béton Contrôlé du Comminges, en raison d'un risque de stockage de matériaux au-dessus de la liaison pouvant entraîner des contraintes thermiques sur les câbles.

Au sens du droit, en application de l'article L122-1-1 du Code de l'environnement, la décision de l'autorité compétente pour autoriser le projet est motivée au regard des incidences de ce projet sur l'environnement.

L'évaluation environnementale permet ainsi de décrire et d'apprécier ces incidences, selon un ensemble de facteurs comprenant entre autres, la population, la biodiversité, la terre, le sol ou encore l'eau (article L. 122-1 III du code de l'environnement). Aussi, cette description intègre les effets directs et indirects, à court, moyen et long terme, permanents et temporaires, positifs et négatifs du projet (article R. 122-5 II 5° du code de l'environnement).

Le projet doit donc nécessairement être de moindre incidence pour être autorisé, à défaut de quoi sa légalité pourrait être remise en cause devant les juridictions.

En l'espèce, l'analyse multifactorielle réalisée conduit à considérer que le tracé suivant la route départementale présente moins d'incidences que la traversée directe de la zone « naturelle » à proximité. En effet, les incidences des travaux sous voirie seront nécessairement temporaires, alors que l'impact sur la zone « naturelle », qui présente par ailleurs un caractère de zone humide, serait permanent.

Thématique VI : Modes opératoires des travaux sous chaussées et plateformes des RD (Interventions techniques, gestion de la circulation et prise en charge des interventions des coûts induits)

Dans la phase de concertation et d'étude du projet, la réalisation des liaisons souterraines a déjà fait l'objet de nombreux échanges avec les gestionnaires de voiries, et plus particulièrement le conseil départemental 65.

Dans la continuité de ces échanges et préalablement à la réalisation des travaux, le conseil départemental 65 sera consulté dans le cadre d'une procédure de consultation technique en application de l'article R 325-25 du code de l'Energie. Cette consultation vise à garantir la conformité technique de l'ouvrage et sa compatibilité avec les autres occupants du domaine public.

Cette consultation permettra d'aborder les différentes thématiques (technique, planification au regard des contraintes de circulation et de la saisonnalité, réfections...).

Enfin, en phase de réalisation des travaux, et compte tenu de la durée du chantier, Rte entretiendra des échanges réguliers avec le conseil départemental pour, au besoin, adapter certaines dispositions (décalage de planning lié aux intempéries par exemple...).

Thématique VII : Implantation du réseau par la voie ferrée désaffectée et conjugaison des travaux avec la voie verte

Les critères ayant présidé au positionnement du tracé sur la RD929 sont les suivants :

- l'emprunt préférentiel du domaine public pour éviter ou limiter le passage en propriétés privées ainsi que les impacts sur les milieux naturels ;
- l'impossibilité d'emprunter le foncier de SNCF Réseau (dont la voie ferrée) en raison de l'exigence de réversibilité de SNCF Réseau et l'absence de toute autre possibilité de passage hors de cette emprise en rive droite ;
- la nécessité de dissocier le projet Rte du projet de voie verte empruntant la voie ferrée avec la même exigence de réversibilité de SNCF Réseau (lors de la réunion de concertation, cette dissociation des projets a été rappelée par la sous-préfète qui a mis en place un comité de pilotage dédié à la voie verte) ;
- l'absence d'incompatibilité de l'implantation des liaisons souterraines à 225 000 volts sous la RD929 avec la présence de réseaux « tiers » (cf. thématique III et IV).

Thématique VIII : Dépose de la ligne aérienne 63 000 volts

Les conditions de réalisation des déposes (arasement et profondeur associée notamment) et de remise en état des sols seront convenues préalablement avec les propriétaires et/ou exploitants concernés.

Plusieurs critères peuvent entrer en considération : accessibilité, impact écologique, notion de surface rendue à l'exploitation, compatibilité avec l'usage des parcelles, etc.

Thématique IX : Points divers

A13 - Maire de Cadéac (Enfouissement ligne aérienne surplombant la STEP)

Le réseau Rte à 63 000 volts existant ne surplombe pas la STEP de Cadéac.

A16- M. Baudry. (Permis de construire poste de d'Aure)

Les dispositions constructives et plus particulièrement architecturales et paysagères du poste d'Aure ont été élaborées en relation avec :

- la mairie d'Arreau et la communauté de communes Aure Louron,
- les services de la DDT en charge de l'urbanisme et leurs conseils en architecture et paysagiste,
- l'ABF dont l'avis conforme est requis pour le permis de construire.

Le projet fait l'objet d'un permis de construire dont la demande sera déposée ultérieurement.

S 6- Maire d'Ilhet. (Redevance pour utilisation des sols, ligne à déposer et réseau à créer)

S'agissant des redevances d'occupation du domaine public communal, celles-ci sont prévues et versées dans les conditions fixées aux articles R. 2333-105 et R. 2333-105-1 du code général des collectivités territoriales.

L2- Maire de La Barthe de Neste. (Mode de compensation pour prélèvements forestiers)

Les déboisements ponctuels nécessaires à l'implantation de l'ouvrage font l'objet d'une indemnisation auprès du propriétaire (privé ou organisme de gestion).

L6- Maire de La Barthe de Neste. (Suppression de la deuxième ligne 63 000 volts)

Le projet n'inclut la dépose que d'une seule ligne à 63 000 volts mentionnée dans le dossier (ligne entre le poste de Bordères à Arreau et le portique de La Barthe à Lannemezan).

Question complémentaire du Commissaire Enquêteur X : Largeur des servitudes

Comme précisé précédemment (thématiques I et II), l'emprise de la servitude ne s'applique qu'en domaine privé.

Cette emprise, pour une liaison simple, est de 2,5m de part et d'autre de l'axe de la liaison. Pour une liaison double, compte tenu de leur écartement, la largeur totale de l'emprise de la servitude est de 6 mètres.

Si la liaison est implantée en domaine public en limite de propriétés privées bâties, il n'y a pas de servitude sur ces parcelles attenantes.

Si la liaison est implantée en domaine privé, la notion d'emprise de la servitude s'applique et, sauf rares exceptions techniques, il n'est pas possible d'adapter la largeur de cette dernière.

oooooooooooooooooooo

Les conventions de servitudes sont toujours accompagnées d'un plan parcellaire.

La convention, ainsi que le plan annexé, font l'objet de mesures de publicité foncière. Ainsi, la servitude accompagne la parcelle dans son devenir (vente, cession, etc).

Si, in fine, l'implantation de l'ouvrage réalisé est différente de celle figurant sur le plan parcellaire (adaptation rendue nécessaire en phase de travaux par exemple), un avenant à la convention sera signé et instruit selon les mêmes dispositions que la convention initiale.

Question complémentaire du Commissaire Enquêteur XI : Déblais concernant le poste d'Aure

En application de la réglementation et de ses engagements environnementaux, Rte recherche une valorisation maximale des matériaux excavés en y intégrant les principes de l'économie circulaire et de proximité à travers le recours préférentiel aux filières de traitement locales.

Pour les terrassements du poste d'Aure, le groupement d'entreprises retenu par Rte propose une solution de réemploi local permettant de valoriser 45 000 m³ de matériaux excavés au travers d'un projet d'aménagement situé à moins d'1,5 km du poste faisant l'objet d'une **instruction administrative spécifique** par son porteur. *La sortie de ces terres excavées du statut de déchets (disposition réglementaire récente – arrêté du 4/06/2021) est en cours de traitement et déboucherait sur un contrat de cession entre notre entreprise prestataire et l'aménageur de ce site.*

Outre la valorisation de ces matériaux, cette solution réduit le bilan carbone du projet et le risque en termes de sécurité routière résultant d'une moindre circulation de camions pour leur évacuation.

Rte prévoit également de recycler 6 000 m³ de matériaux inertes, stockés provisoirement sur la plateforme même du projet de poste, pour les réutiliser ensuite lors de la construction des bâtiments.

Les matériaux restants (environ 28 000 m³) seront évacués et valorisés en remblaiement de carrière (ISDI - carrières de Hèches à environ 15 km du site du poste d'Aure).

Les stockages de matériaux sont réalisés dans le respect des règles d'urbanisme, environnementales et des PPR. Ces points sont examinés avec les services de l'Etat concernés.

Question complémentaire du Commissaire Enquêteur XII : Destination des déblais en excédent provenant des tranchées sur RD

En application de la réglementation et de ses engagements environnementaux, Rte recherche une valorisation maximale des matériaux excavés en y intégrant les principes de l'économie circulaire et de proximité à travers le recours préférentiels aux filières de traitement locales.

Le volume de déblais terreux et matériaux rocheux (terrain naturel) est estimé à 62 900 m³ dont 25 900 m³ seront réemployés sur place et 37 000 m³ seront évacués.

A défaut de trouver des débouchés en réutilisation ou recyclage pour ces déblais, deux destinations locales de type ISDI permettant leur valorisation (remblaiement) sont possibles : les carrières de Hèches et les Carrières de Labastide à Esparros.

Le volume de matériaux de voirie excavés (structure de chaussée, enrobés...) est estimé à 3 400 m³. Selon leur nature (taux de HAP), ces déchets pourront être envoyés vers :

- l'ISDND PSI de Lannemezan (65),
- l'ISDND SOVAL de Bénac (65) ou du Pihourg à Saint-Gaudens (31),
- l'ISDD d'Occitanis à Graulhet (81).

Les stockages de matériaux sont réalisés dans le respect des règles d'urbanisme, environnementales et des PPR. Ces points sont examinés avec les services de l'Etat concernés.

Nota : en zone « rurale », non aménagée (plein champ), Rte procédera systématiquement au réemploi des terres excavées.

Question complémentaire du Commissaire Enquêteur XIII : Dépose des installations aériennes existantes

Nombre de supports 63 kV supprimés : **223**

- 78 supports treillis (80 tonnes)
- 145 poteaux béton (275 tonnes)

Matériaux :

- Béton (poteaux béton et fondations des supports treillis) : 275 tonnes
Le béton sera recyclé en matériaux de construction ou mis en décharge de classe 3 (déchets inertes)
- Métaux (supports treillis et « armement » des poteaux béton) : 93 tonnes
Les métaux seront recyclés et valorisés.
- Chaines d'isolateur : 28 tonnes
Les chaines d'isolateurs seront intégralement recyclées, le verre concassé servant de matériau d'apport.
- Câbles conducteurs métalliques : 60 tonnes
Les câbles seront recyclés et valorisés.

Les mesures de traitement des déchets (réemploi, valorisation) font partie des exigences de Rte dans le cadre des marchés passés aux entreprises.