



Renouvellement de la ligne 63 000 volts ARCOMIE - SAINT FLOUR

**Demande d'examen au cas par cas préalable à la réalisation éventuelle
d'une évaluation environnementale**

Annexes volontaires



SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE : PRESENTATION DU PROJET	3
1 CONTEXTE	3
2 RÉHABILITATION DE LA LIGNE 63 000 VOLTS ARCOMIE - SAINT-FLOUR	4
2.1 SOLUTION RETENUE	5
DEUXIEME PARTIE : CARACTERISTIQUES DES TRAVAUX.....	9
1 DESCRIPTION DES TRAVAUX DE LIGNE AERIENNE	10
1.1 CREATION DES ACCES TEMPORAIRES AUX EMPLACEMENTS DES SUPPORTS	10
1.2 CREATION DES PLATEFORMES	11
1.3 REALISATION DES FONDATIONS	11
1.4 MISE EN PLACE DU PYLONE	12
1.5 DEROULAGE/DEPOSE DES CABLES	12
1.6 DEPOSE DES ANCIENS PYLONES	13
2 DESCRIPTION DES TRAVAUX DE LIGNE SOUTERRAINE	13
2.1 EMPRISE DU CHANTIER	13
2.2 POSE DE LA LIGNE SOUTERRAINE	14
2.3 FRANCHISSEMENTS PARTICULIERS	14
TROISIEME PARTIE : MESURES PRISES POUR EVITER ET REDUIRE LES EFFETS DU PROJET	15
1 MILIEU PHYSIQUE	16
2 MILIEU NATUREL	19
3 AGRICULTURE	21
4 PATRIMOINE ET PAYSAGE	22
5 CHAMPS ELECTRIQUES ET MAGNETIQUES	22

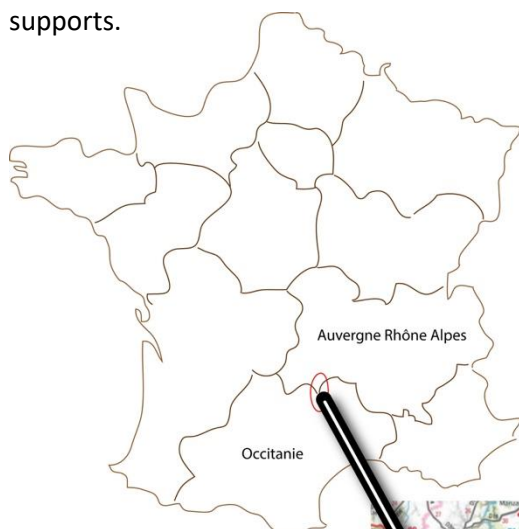
Première partie : présentation du projet

1 CONTEXTE

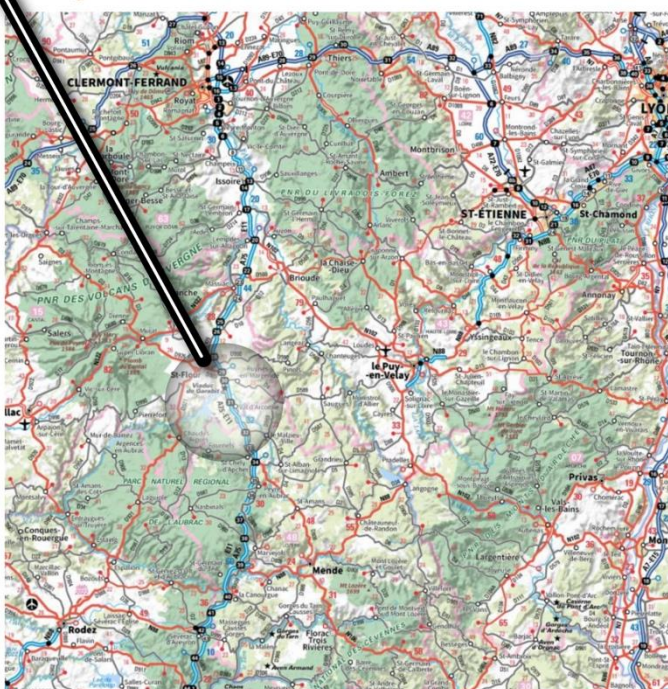
La ligne 63 000 volts ARCOMIE - SAINT FLOUR construite en 1932 afin d'alimenter la ligne de chemin de fer Béziers-Neussargues (Ligne de l'Aubrac) nécessite un renouvellement complet afin d'être maintenue en conditions opérationnelles.

En effet, les supports d'origine de l'ouvrage présentent un état de corrosion très avancé qui entraîne des risques d'avaries importants. De plus, les conducteurs d'origine des ouvrages sont obsolètes et font l'objet d'un plan de remplacement d'ici 2025.

Par ailleurs, cet ouvrage est constitué d'une technologie de supports ancienne avec comme particularité d'avoir des portées entre pylône très courtes. Les travaux à engager représentent une opportunité de réduire le nombre de pylônes de l'ouvrage. En effet, les pylônes aux normes de constructions actuelles, plus hauts, permettent d'allonger la longueur des portées entre deux supports.



Le présent projet concerne une ligne électrique déjà existante qui sera réhabilitée sur les communes de Saint-Georges, Anglards-de-Saint-Flour et Val d'Arcomie dans le département du Cantal et Albaret-Sainte-Marie et les Monts-Verts dans le département de la Lozère.



2 RÉHABILITATION DE LA LIGNE 63 000 VOLTS ARCOMIE - SAINT-FLOUR

La ligne ARCOMIE-SAINT-FLOUR est située entre le sud de la ville de Saint-Flour et les contreforts de la Margeride. Elle traverse les gorges de Truyère à proximité du viaduc de Garabit.

Longue de 24 km, elle est continuée de 153 supports :

- 131 supports et 19 km de conducteurs datent de l'origine de l'ouvrage (1932).
- 13 supports et 3 km datent de l'année de raccordement du poste de distribution de SAINT-FLOUR en 1965.
- 9 supports et 2 km de conducteurs datent de 1989.

Les supports qui composent la ligne aérienne sont de type « portique métallique » avec des portées courtes entre les différents supports (environ 100 m contre 200 à 250 m sur une ligne classique). Ils doivent tous être remplacés.

Ce type de supports avait été choisi par les ingénieurs de l'époque, compte tenu du relief montagneux de cet ouvrage et du fort risque de neige collante.



Support de type portique métallique

En plus de ces supports, les câbles conducteurs d'origine de technologie Aluminium (19 km sur 24 km) sont obsolètes et font état d'une usure avancée. Ils doivent aussi être remplacés.

2.1 Solution retenue

Afin de tenir compte de la spécificité de la ligne actuelle et du territoire dans lequel elle s'insère depuis presque un siècle, **une solution « sur mesure »**, adaptée aux différents secteurs de l'ouvrage a été recherchée.

La solution retenue pour la réhabilitation de l'ouvrage consiste en une **solution mixte s'adaptant aux différents secteurs afin de limiter son impact** :

- une réhabilitation, consistant à implanter **dans l'axe de la ligne** des supports de silhouette différente et plus haut que les anciens. L'implantation de ces nouveaux supports (de type treillis métalliques à fenêtre) **permet la suppression d'environ un tiers des supports**, et, si le besoin en est établi, de retenir de nouvelles implantations moins contraignantes pour l'environnement, les paysages ou l'exploitation agricole.
- très ponctuellement, remplacement de certains pylônes par des **supports de silhouette similaire** (portiques métalliques).
- ponctuellement, là où **le tracé actuel de l'ouvrage peut être amélioré**, une réhabilitation **sur un tracé modifié**, par **une technologie à adapter à la situation** :
 - **Souterraine au franchissement de la Truyère,**
 - **Aérienne et souterraine**, au hameau La Garde sur la commune d'Albaret-Sainte-Marie.

Le fuseau de moindre impact a été validé sans réserves en réunion de concertation le 5 octobre 2023.

Ce fuseau :

- fait le choix du souterrain à la traversée du Site Classé des Gorges de la Truyère,
- fait le choix du souterrain à Albaret-Ste-Marie pour s'éloigner des zones aujourd'hui construites,
- fait le choix de garder le même tracé là où la ligne actuelle est déjà bien intégrée.

Solution mixte :

Réhabilitation en aérien dans l'axe de la ligne

Dans l'axe de la ligne aérienne actuelle, **réhabilitation avec des supports normalisés de type P4H (treillis métallique)** plus hauts, mais moins nombreux (espacés de 200 - 250 m environ).

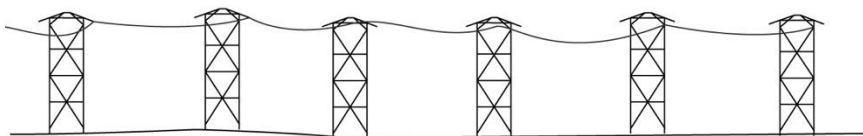


Supports actuels (majoritaires)

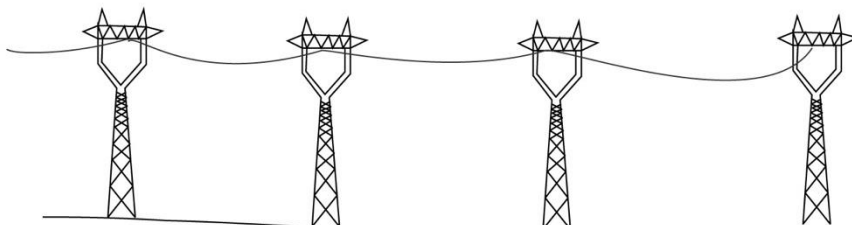


Pylônes de type P4

Situation actuelle



Situation projetée : reconstruction dans l'axe de la ligne



Les nouveaux supports sont de silhouette différente et plus haut, permettant la suppression d'environ un tiers des supports.



Partie de ligne où chaque support est remplacé par un support similaire.

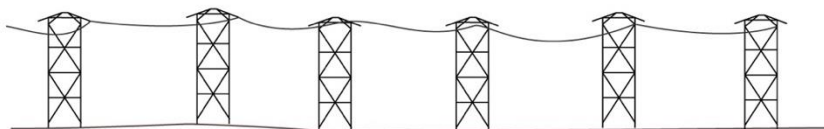
Réhabilitation en aérien ou en souterrain selon un autre tracé

Sur certains secteurs identifiés lors de la phase de concertation, le tracé actuel de la ligne nécessite une réflexion et des propositions alternatives. Cela est le cas **au franchissement de la Truyère, en aval du Viaduc de Garabit** récemment classé au titre de la protection des sites où une solution souterraine a été validée en réunion de concertation. Ce franchissement concerne également le site Natura 2000 Directive Oiseaux « Gorges de la Truyère ».

C'est également le cas au Hameau La Garde à Albaret-Sainte-Marie, où la ligne aérienne traverse le centre-bourg.

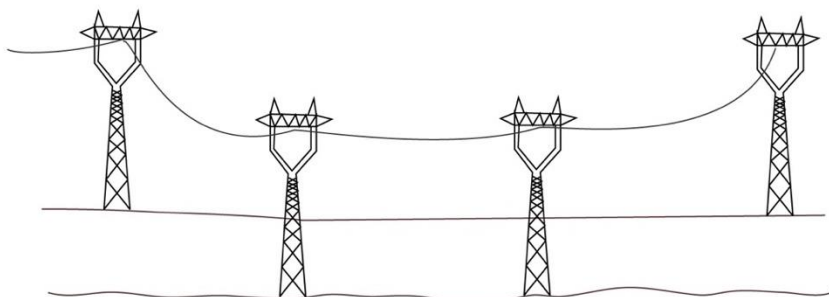
Pour éviter le passage de la ligne au centre-bourg de La Garde, et éviter deux franchissements par la ligne électrique de l'autoroute A75, un tracé qui reste à l'ouest de l'A75 a été validé en réunion de concertation. Ce tracé est pour partie en aérien et pour partie en souterrain.

Situation actuelle

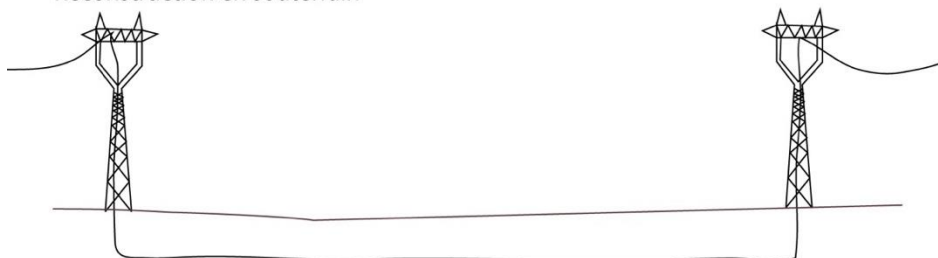


Situation projetée

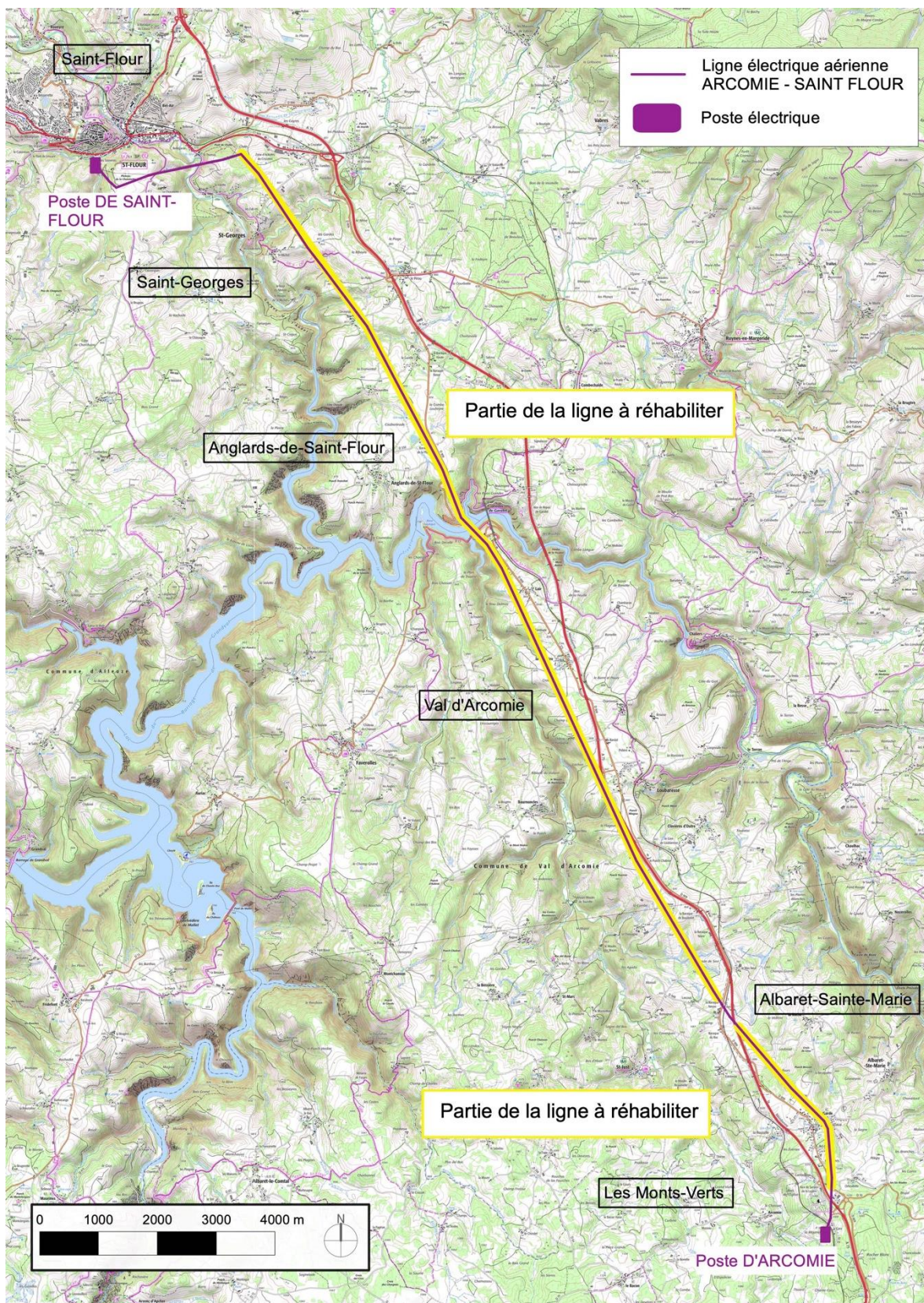
Reconstruction selon un autre axe



Reconstruction en souterrain



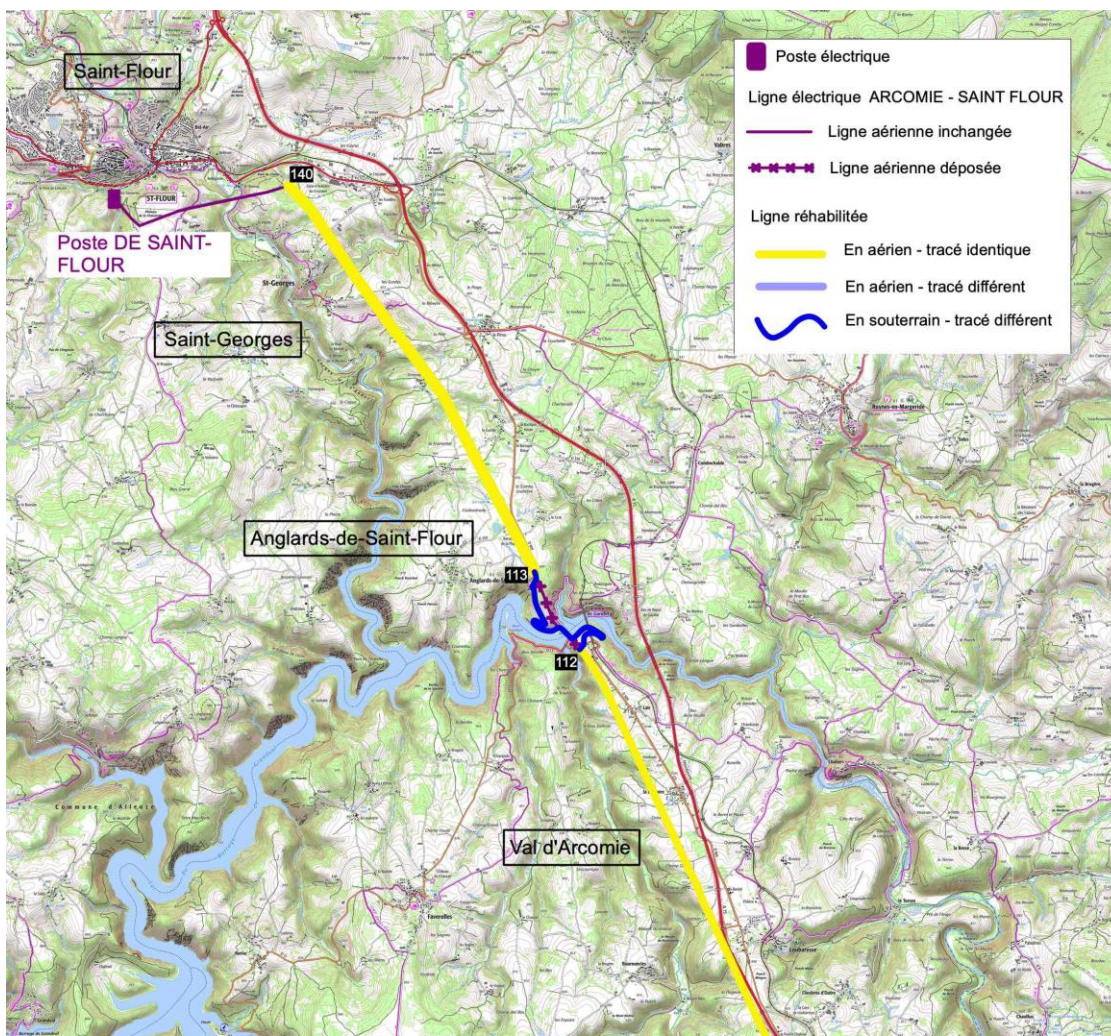
Localisation des supports et des câbles à remplacer



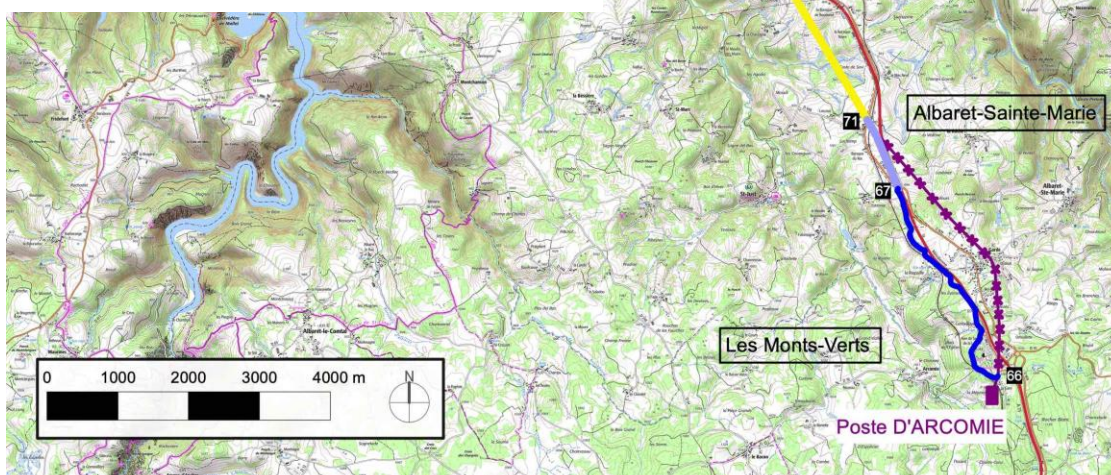
Deuxième partie : caractéristiques des travaux

La réhabilitation de la ligne électrique aérienne à 63 000 volts ARCOMIE-SAINT FLOUR est concernée par les travaux suivants :

- construction de nouveaux supports,
- déroulage de câbles neufs,
- création d'une ligne souterraine,
- dépose de la ligne aérienne existante.



Carte des travaux selon les portions de ligne



1 DESCRIPTION DES TRAVAUX DE LIGNE AERIENNE

1.1 Création des accès temporaires aux emplacements des supports

La construction de pylônes et le transport de câbles impliquent la circulation et l'utilisation d'engins de gros gabarit :

- Camions de livraison et d'évacuation de matériaux,
- Camions pour l'acheminement des tourets de câbles,
- Engins pour la manutention et le déroulage des câbles,
- Pelles mécaniques pour réaliser les fondations des supports,
- Camions-toupie pour la livraison du béton,
- Grues pour le levage des tronçons de supports.

La largeur nécessaire de piste pour la circulation de ces engins est d'environ 3,5 m.

Dans la majeure partie des accès aux pylônes à déposer ou à planter, une piste est existante et elle sera utilisée. Cependant, si cela n'est pas possible, alors une piste provisoire sera créée. La création de piste provisoire se fait par la pose d'un géotextile (tissu isolant le remblai du terrain naturel) recouvert de tout venant permettant une bonne assise pour la circulation. L'ensemble est retiré en fin de chantier et la terre végétale initiale est répandue à nouveau sur le site.



Accès et plateforme des travaux sur plaques métalliques pour travaux en zone humide (mesure R4)
J. SCHLEICHER, 29/08/2023, Andelat (15)

Ce protocole d'accès provisoire permet à la végétation et au terrain de reprendre ses caractéristiques initiales.

Photo prise au même endroit un an après.



Même zone (mesure R4), en 2024
J. SCHLEICHER, 20/08/2024, Andelat (15)

1.2 Création des plateformes

La surface de travail des engins de chantier doit être plane et nue. Il peut donc être nécessaire de procéder à des nivellements, à un débroussaillage et un élagage de la végétation en zone naturelle, et à une suppression temporaire des cultures en zone agricole.

Plateforme de travail

Au niveau de l'emplacement de chaque nouveau support, une plateforme est réalisée. Elle est nécessaire aux opérations de réalisation des fondations, d'assemblage et de levage du pylône. Elle est aménagée, comme les accès, en fonction de la nature du terrain et des enjeux en présence.

Plateforme de déroulage (photo ci-contre)

Pour le déroulage des câbles, des plateformes d'environ 100 m² seront également aménagées pour positionner les engins de déroulage et les tourets de câbles.



Une plateforme de déroulage est nécessaire par canton. L'ensemble de ces plateformes est temporaire. En effet, elles sont retirées en fin de chantier.



Illustration d'un accès et plateforme sur plaques.



Illustration de la même zone un an après.

1.3 Réalisation des fondations

Les fondations sont les composantes enterrées des lignes électriques aériennes. Leur rôle est d'ancrer au sol la superstructure des supports. Elles assurent en outre la stabilité de la structure en répondant à des sollicitations d'arrachement et de compression.

Elles consistent en la création de fouilles d'environ 2 à 4 m de profondeur selon le type de pylône et le type de terrain. Les embases (pièces métalliques scellées dans le béton) sont mises en place et les fondations sont remplies de béton.

Le pylône est ensuite levé et fixé sur ces embases.

1.4 Mise en place du pylône

Le remplacement d'un pylône nécessite plusieurs étapes :

1. Assemblage du pylône par tronçons au sol,
2. Levage des tronçons de pylône à l'aide d'une grue ou à l'hélicoptère selon les cas,
3. Vissage du support sur ses fondations,
4. Transfert des câbles aériens vers le nouveau pylône,
5. Connexion avec les câbles aériens.



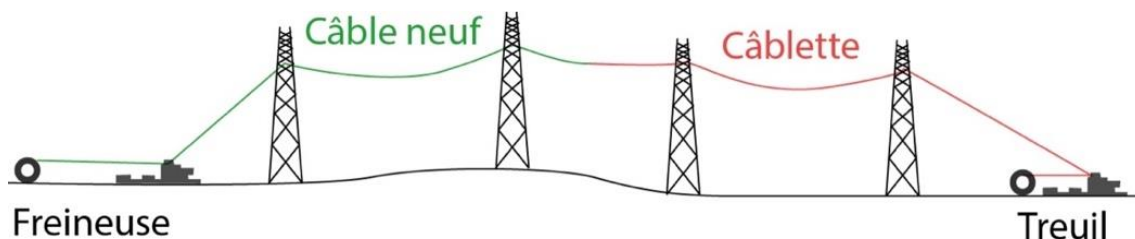
Levage des supports à la grue.



1.5 Déroulage/dépose des câbles

En phase préparatoire, les câbles sont mis sur poulies à chaque support. Cette opération s'effectue à l'aide d'un véhicule léger type 4x4. Ce déroulage est effectué selon la technique dite « sous tension mécanique » ce qui permet d'éviter que le câble ne touche le sol et ainsi permet de ne pas perturber les activités sous des zones surplombées.

Cette technique consiste à se servir d'une câblette pour tirer le câble qui, de ce fait, ne touche pas le sol. De manière générale, les opérations de déroulage de câbles consistent à connecter le câble à un treuil qui le tire. Une freineuse est utilisée en bout de course pour réguler la tension et la vitesse du câble.



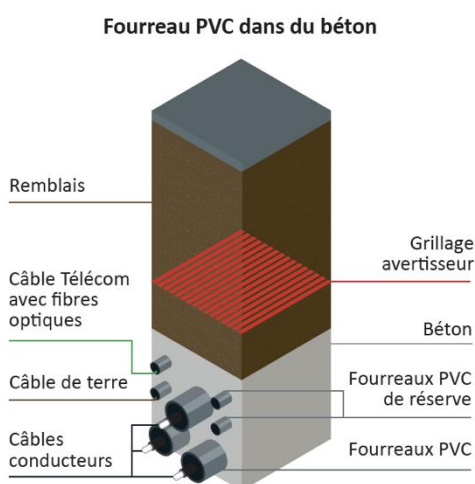
1.6 Dépose des anciens pylônes

Celui-ci peut se faire de deux manières selon le contexte :

- Basculement du support à l'aide d'un treuil dans le sens des câbles de la ligne.
- Avec une grue ou un camion grue qui soulève puis couche le pylône. Selon son poids et sa dimension il est déposé en un seul morceau, ou en deux tronçons.

2 DESCRIPTION DES TRAVAUX DE LIGNE SOUTERRAINE

2.1 Emprise du chantier



Coupe type d'une liaison souterraine en technique 63 000 volts (pose en trèfle)

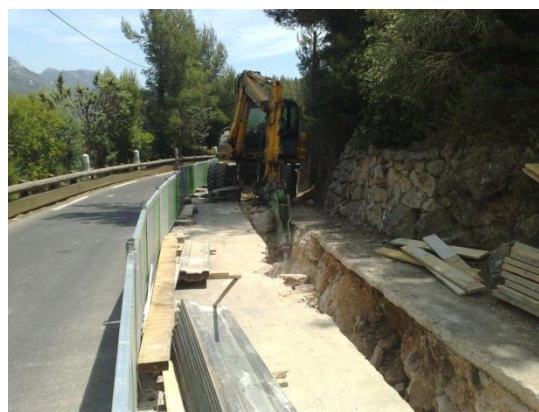
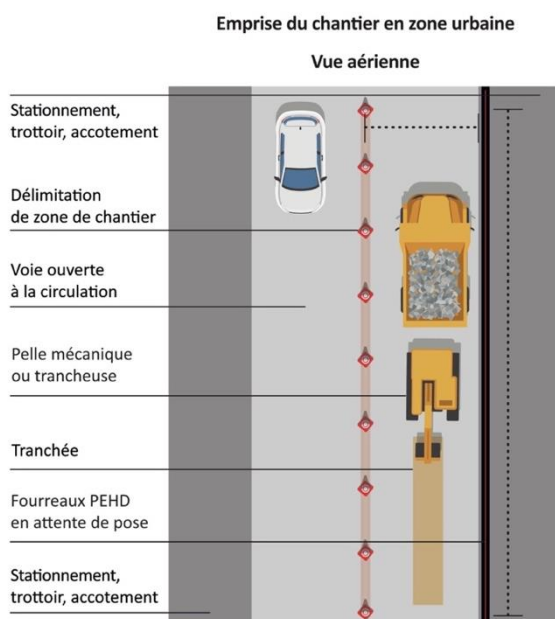


Illustration d'un chantier à l'emprise réduite pour une ligne souterraine.

2.2 Pose de la ligne souterraine

Un chantier de ligne souterraine nécessite la succession de diverses opérations.

- découpage de la chaussée ou des accotements ;
- ouverture de la tranchée et blindage de la fouille ;
- mise en place et assemblage des tubes PVC et des peignes qui les maintiennent ;
- coulage du béton ;
- remblayage des fouilles et pose du grillage avertisseur, au fur et à mesure de l'avancement linéaire du chantier ;
- déroulage du câble dans les tubes PVC ;
- réalisation du raccordement des câbles dans les chambres de jonction ;
- démontage des éventuelles pistes d'accès, nettoyage et remise en état des sols.
- réfection des sols (chaussées, chemins, espaces verts,);
- nettoyage et remise en état du site.

2.3 Franchissements particuliers

Dans le cas où le projet de ligne souterraine doit traverser un cours d'eau ou un ouvrage linéaire, différentes techniques de passage sont possibles. Le choix entre ces techniques se fait en fonction des caractéristiques de l'obstacle à franchir et des composantes locales de l'environnement.

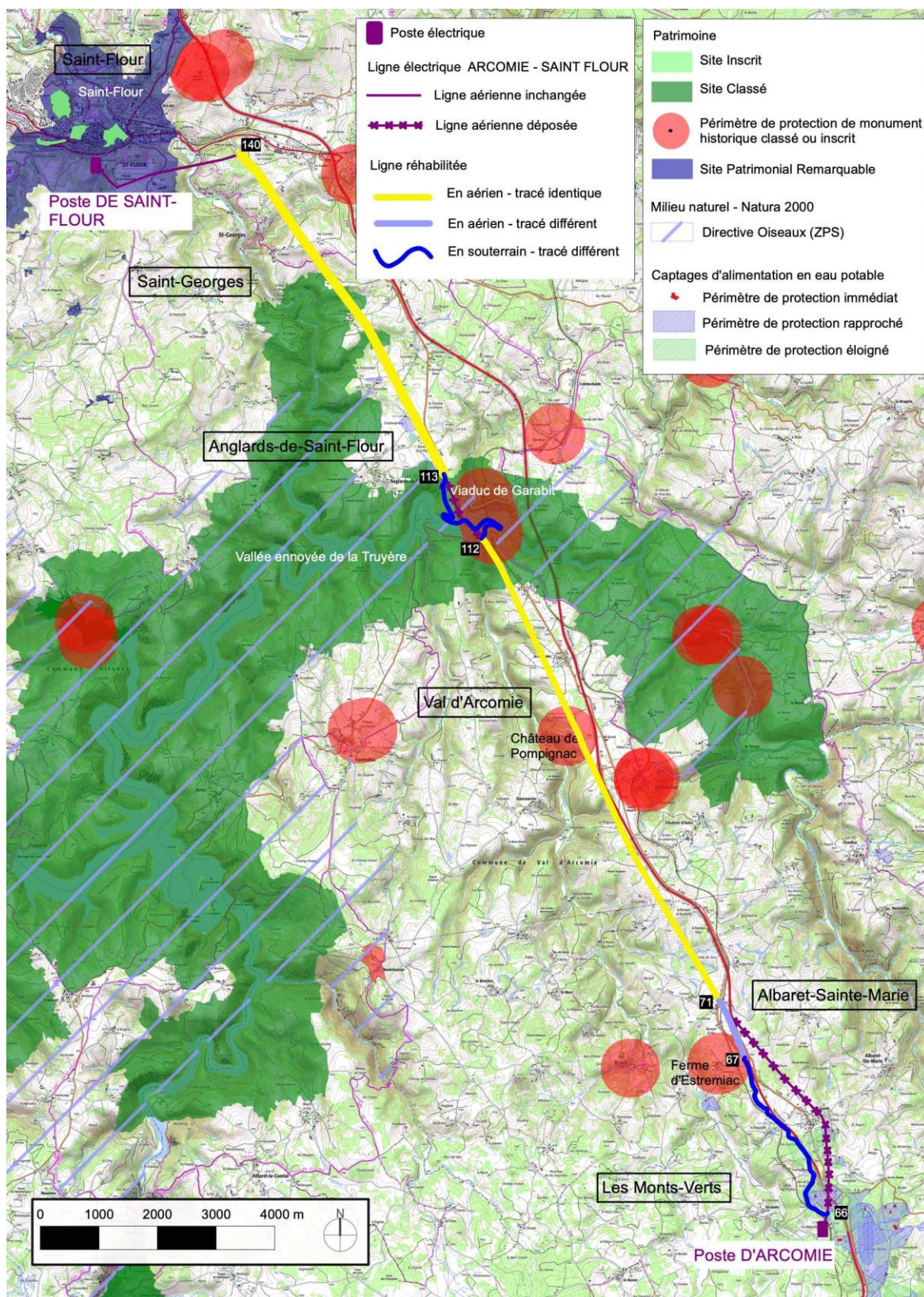
Passage en encorbellement sur un pont

Certains cours d'eau, voies ferrées ou routes surplombés par des ponts peuvent être franchis en encorbellement, technique permettant de fixer la ligne souterraine au tablier du pont. Afin de permettre cette technique, les ponts doivent disposer d'une certaine robustesse.

Dans le cas présent, la Truyère sera franchie en encorbellement sur le pont routier.

Troisième partie : mesures prises pour éviter et réduire les effets du projet

Le projet dans son environnement



1 MILIEU PHYSIQUE

Concernant les présents travaux, seule la phase de travaux peut être susceptible de porter atteinte à la qualité du sol et des eaux.

En effet, comme tout chantier faisant intervenir des engins à moteur, les présents travaux sont susceptibles de polluer les sols et les eaux par déversement accidentel d'huile ou de carburant. Notons que le décret n°2007-397 du 22 mars 2007 codifié aux articles R 211-60 et suivants du Code de l'environnement relatifs à la réglementation du déversement des huiles et lubrifiants dans les eaux superficielles et souterraines (obligation de récupération, de stockage et d'élimination des huiles de vidange des engins) sera respecté.

De plus, afin de limiter au maximum ce risque accidentel, des dispositifs particuliers de chantier seront mis en œuvre :

- . l'entretien des engins et de tout véhicule nécessaire au chantier (vidange, réparation éventuelle) ne sera pas effectué sur la zone de travaux. Tous les engins utilisés sur le chantier seront révisés au préalable afin de prévenir tout incident technique à l'origine d'une pollution accidentelle (par exemple, rupture d'un flexible de vérin hydraulique).
- . le stockage de carburants et autres matériaux polluants devront se faire sur une aire étanche avec une zone de rétention suffisamment dimensionnée pour contenir un éventuel déversement de produit polluant.
- . les engins ne seront pas stationnés à proximité des cours d'eau ou des zones humides.
- . un plan d'intervention en cas de fuite ou de déversement de polluants est préalablement élaboré et mis en place dans les plus brefs délais en cas de nécessité. En cas de pollution, la zone souillée est immédiatement recouverte de matériaux à très fort taux d'absorption. Elle est ensuite décapée et évacuée vers un centre de traitement agréé. Cette procédure est détaillée par consigne écrite.
- . Le stockage sur le site de matériaux absorbants permettant de fixer le volume total des hydrocarbures présents est obligatoire.
- . Quant aux effluents domestiques, ils sont contrôlés par la mise en place de bases de vie dédiées aux équipes de chantier avec sanitaires à récupération d'eaux usées et toilettes chimiques.

Plus spécifiquement pour le cheminement de la ligne souterraine en périmètre de protection rapproché ou éloigné de captage d'alimentation en eau potable, le remblaiement de la tranchée sera réalisé avec les matériaux excavés du site ou avec des matériaux de provenance connue et indemne de toute pollution.

Pendant le chantier dans ces périmètres :

- . RTE se fera accompagner d'un hydro-géologue pour les travaux ayant lieu à proximité des captages d'eau.
- . Les intervenants sur le chantier feront l'objet d'une information complète sur le contexte très sensible lié à la ressource en eau potable ;
- . Au préalable, un plan d'intervention en cas de fuite ou de déversement de polluants issus des engins de chantier sera élaboré ;
- . L'absence de fuite de fluides (huiles, carburants, etc...) des engins de chantiers sera contrôlée en permanence.
- . Les engins seront stationnés sur une bâche étanche permettant d'intercepter les éventuelles fuites, ou en dehors des périmètres de protection ;
- . Des matériaux absorbants seront présents sur le chantier en permanence et en quantités suffisantes afin d'être utilisés immédiatement en cas d'accident ; En cas d'emploi pour absorber une pollution, les matières souillées seront évacuées en filière agréée et pas stockées sur site ;
- . Le ravitaillement des véhicules sur site devra s'effectuer également sur bacs de rétentions placés de manière à pouvoir recueillir tout éventuel déversement ;
- . Tous les produits liquides stockés sur site le seront sur rétention ou entreposés en dehors des périmètres de protection ;
- . Les déchets produits (huiles, déchets végétaux...) seront éliminés et traités dans les filières adaptées et agréées.



En phase exploitation, les ouvrages électriques souterrains, en tant qu'ouvrages inertes, ne génèrent aucun rejet sur le sol et les eaux. Cependant, **l'éventuel effet drainant de la tranchée** accueillant la ligne souterraine, selon son orientation par rapport au champ captant et les matériaux qui la composent, est susceptible de diminuer la réserve en eau des sols.

Mesure prise pour éviter l'effet tranchée

Les impacts sur la qualité et la quantité des écoulements souterrains peuvent être réduits par les mesures suivantes :

- séparation des horizons de terre lors de la réalisation de la tranchée ; retrait de la terre végétale puis extraction de la terre de remblai. Le dépôt des terres se fait directement sur le sol non remanié sans géotextile,
- lors de la fermeture de la tranchée, reconstitution des horizons pédologiques initiaux,
- remblaiement et compactage de la tranchée à l'identique de son état initial.

NB : la compatibilité des présents travaux avec les arrêtés de Déclaration d'Utilité Publique des captages Estival et LG2W a été vérifiée. Les travaux de ligne souterraine et d'installation du pylône aérosouterrain sont compatibles avec ces deux arrêtés (respectivement arrêté n°88-1436 du 3 octobre 1988 et arrêté préfectoral n°03-0039 du 14 janvier 2003).

2 MILIEU NATUREL

Entre les postes d'ARCOMIE et de SAINT FLOUR, la ligne objet des présents travaux traverse des espaces naturels abritant :

- la zone Natura 2000, les « Gorges de la Truyère », accueillant une cinquantaine d'espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire.
- les ZNIEFF de type I et II Vallée de la Truyère et Vallée de la Truyère et barrage de Grandval.

Par ailleurs, l'intégralité de la ligne et des travaux concerne des milieux agro-pastoraux, entrecoupés de quelques cours d'eau et de milieux forestiers.

Dans le cadre du présent projet, la ligne aérienne ARCOMIE - SAINT FLOUR, sera réhabilitée en souterrain sous la route et en encorbellement le long du pont à la traversée de la Truyère.

Les pylônes et les câbles seront supprimés. Seul le support aérosouterrain n°113 demeurera dans le site.

Ce choix constitue la première des mesures d'évitement de ce projet sur le milieu naturel.

L'étude quatre saisons réalisée par le cabinet Eco-Med, en précisant les enjeux locaux de conservation écologique, apporte une aide à la décision sur la meilleure façon de réaliser le projet technique vis-à-vis des enjeux écologiques sur l'ensemble du tracé.

De plus, les mesures spécifiques d'évitement et de réduction mises en place lors de la réalisation des travaux permettront de limiter les effets du projet sur les habitats et espèces mentionnés dans les ZNIEFF et sites Natura 2000.

Un éventail de mesures est proposé afin d'éviter et de réduire les impacts bruts du projet :

- Mesure E1 : Évitement des milieux humides : cours d'eau et mares
Espèces concernées : Agrion mignon, Amphibiens
- Mesure E2 : Évitement des haies, des alignements/bosquets/haies de vieux feuillus (chênes, frênes) et des murets en pierres sèches
Espèces concernées : Coléoptères saproxyliques, reptiles, avifaune, chiroptères
- Mesure E3 : Évitement des arbres à cavités, des arbres réservoirs de biodiversité et des arbres d'un diamètre supérieur à 30 cm (à hauteur de poitrine) lors de l'aménagement des accès et des travaux
Espèces concernées : Chiroptères arboricoles, avifaune cavicole, coléoptères saproxyliques
- Mesure E4 : Évitement du fourré de saules en limite de la zone d'enfouissement de la ligne vers le pylône 66ex4
- Mesure R1 : Réduction des impacts liés aux emprises d'accès, de plateformes et du tracé d'enfouissement de la ligne
Espèces concernées : ensemble des compartiments biologiques
 - R1a : Privilégier l'utilisation d'infrastructures d'accès déjà existantes :
 - R1b : Adaptation aux enjeux écologiques et réversibilité des accès/tronçons d'enfouissement nouvellement créés
- Mesure R2 : Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie de la faune protégée et « défavorabilisation » écologique des emprises
Espèces concernées : reptiles, avifaune, mammifères, amphibiens

- R2a : Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie de la faune protégée au niveau des accès / plateformes de manœuvre – cas des milieux ouverts de types prairies, pâturages, cultures
 - R2b : Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie de la faune protégée au niveau des accès / plateformes de manœuvre – cas des milieux à naturalité élevée (boisements, milieux arbustifs, haies, ourlets) et « défavorabilisation écologique »
 - R2c : Adaptation du calendrier des travaux à la phénologie de la faune protégée au niveau des aménagements d'accès utilisant une infrastructure (piste/chemins ruraux) déjà existante
- Mesure R3 : Écarter les risques d'impacts sur les amphibiens à proximité de leurs habitats favorables
Espèces concernées : amphibiens
- Mesure R4 : Recommandations concernant les travaux à proximité et en milieux humides
Compartiments concernés : Milieux aquatiques, zones humides, amphibiens
- R4a - Écarter tout risque de pollution
 - R4b - Limiter les impacts de création d'accès et de plateformes de stockage sur les zones humides
- Mesure R5 : Gestion de la problématique des espèces invasives
Compartiments concernés : espèces végétales exotiques envahissantes, ensemble des compartiments biologiques
- Mesure R6 : Adaptation du calendrier et des méthodes d'entretien de la végétation sous la ligne (layons GMR), en phase d'exploitation, aux enjeux faunistiques
Espèces concernées : reptiles, avifaune, mammifères, amphibiens

L'application de ces mesures d'atténuation permettra de limiter les impacts résiduels du projet sur l'ensemble des compartiments biologiques à un niveau nul à très faible.

Ces dispositions constituent pour RTE des engagements qui seront signifiés aux entreprises chargées des travaux mandatés par RTE, avec une mise en œuvre suivie sur site.

3 AGRICULTURE

Temporairement, les travaux de réhabilitation de l'ouvrage ont un impact sur les pâtures et les parcelles cultivées.

RTE met en place des mesures durant la réalisation des travaux qui consistent à :

- rechercher des accès générant le moins de dégâts, en accord avec les propriétaires et exploitants des parcelles concernées,
- mettre en place des pistes provisoires ou utiliser des engins adaptés selon la sensibilité des sols,
- utiliser des plaques de roulage pour éviter les ornières dans les parcelles agricoles,
- préserver les réseaux de drainage et d'irrigation (recensement préalablement aux travaux, déviations temporaires si nécessaire, réparation des dégâts éventuels...),
- arrêter momentanément les travaux en cas d'intempéries exceptionnelles qui seraient de nature à accroître sensiblement les dégâts,
- remettre en état les installations endommagées : murets, réseaux de drainage ou d'irrigation, fossés, clôtures, haies, chemins...

L'ensemble de ces mesures assure un impact négligeable sur les parcelles après 6 mois :



Piste après remis en état (mesure R1) consécutif aux travaux anticipés

J. SCHLEICHER, 02/11/2023, Andelat (15)



Même piste, désormais complètement effacé, en 2024

J. SCHLEICHER, 20/08/2024, Andelat (15)

La recherche des futurs emplacements de pylônes, s'est effectuée en collaboration avec les exploitants des parcelles.

Sauf demande particulière, les nouveaux emplacements sont recherchés dans la mesure du possible en bordure de parcelle.

Notons que sur les parties réhabilitées en aérien, environ 35% des supports sont supprimés, ce qui améliore la circulation des engins agricoles sur les parcelles.

4 PATRIMOINE ET PAYSAGE

La ligne aérienne ARCOMIE - SAINT FLOUR intercepte à trois reprises le périmètre de protection de 500 m autour d'un Monument Historique : viaduc de Garabit, Château de Pompignac et Ferme d'Estremiac. De plus, elle concerne le Site Classé Vallée ennoyées de la Truyère et du Bès, Garabit-Grandval (décret du 22 décembre 2022) en trois endroits différents.

Les décisions prises pour la réhabilitation de la ligne aérienne permettent de limiter son impact sur le patrimoine.

En effet, au sein de ces différents périmètres, la ligne :

- sera renouvelée en technique souterraine sur certains tronçons,
- sera réhabilitée en conservant la silhouette de ses supports actuels (pylônes bipodes métalliques PA3), leur localisation et leur nombre sur les autres tronçons.

5 CHAMPS ELECTRIQUES ET MAGNETIQUES

Les lignes aériennes et souterraines n'engendrent pas de risques sanitaires.

Néanmoins, les ouvrages sont sources de champs électromagnétiques. Les liaisons souterraines ne sont pas source de champs électriques, la gaine de protection du câble stoppe la propagation de ce champ.

Les ouvrages de RTE sont conformes à l'arrêté technique du 17 mai 2001 qui reprend en droit français les limites issues de la Recommandation Européenne du 12 juillet 1999.

Cet arrêté prévoit une limite :

- 5000 V/m pour le champ électrique
- 100 μ T pour le champ magnétique.

L'ensemble des ouvrages RTE respectent cette réglementation.

