

Recherche-action 2022

LA LIGNE HAUTE TENSION 63 000 VOLTS ARCOMIE-SAVIGNAC RENCONTRE, ESQUIVE ET ENFOUISSEMENT DANS LES PAYSAGES CANTALOUS ET LOZÉRIENS



RA21



Sommaire

Ligne d'histoire, histoire de renouvellement	7
Histoire et fonctionnement du transport d'électricité	8
À l'origine de la ligne 63k V, le train Béziers-Neussargues	14
Cadre et enjeux du projet de renouvellement de la ligne 63k V Arcomie-Savignac	18
Rencontre avec le territoire, du basalte aux quartiers pavillonnaires	23
À travers roches, plateaux, vallées et puys	24
Des patrimoines culturels et naturels classés	34
Paysages habités, paysages traversés	38
Portraits de ligne : un objet-paysage ?	44
Les sites à enjeux, étude et préconisations paysagères	57
L'horizontalité de la Planèze de Saint-Flour : un remplacement en lieu et place	58
Depuis les hauteurs de Saint-Flour : dévier la ligne, entre trame bocagère et fond de vallée	64
Respecter l'isolement du château de Pompignac : une légère déviation le long de l'A75	68
Les gorges, le viaduc de Garabit et la ligne Haute Tension Arcomie-Savignac	77
Ouvrage monumental et populaire : le viaduc et la Truyère, un site patrimonial reconnu et... en devenir !	78
Le viaduc et la vallée, sentiment contradictoire ? Émotion paysagère et mise en scène de l'ouvrage	80
Un après-midi de rencontres et d'échanges : Organisation d'un atelier de déambulation in-situ	82
Là où la ligne pose problème	96
Enfouissement de la ligne : un ciel sans câble, des points de vues sur le viaduc sans pylônes	99

PARTENAIRE

RTE

CHARGÉ DE MISSION

Nicolas Cazabat

Paysagiste DPLG

ACCOMPAGNANT

François-Xavier Mousquet

CHAIRE PAYSAGE ET ÉNERGIE

Bertrand Folléa, responsable de la Chaire

tél : 06 12 19 05 08

b.follea@ecole-paysage.fr / bfollea@gmail.com

Emilie BONNET, chargée de mission

01 39 24 62 05 - 06 83 32 57 76

e.bonnet@ecole-paysage.fr

<http://www.ecole-paysage.fr>

Introduction

La ligne électrique 63000V Savignac-Arcomie construite en 1930 afin d'électrifier la ligne de chemin de fer Béziers/Neusargues (aussi appelée ligne de l'Aubrac ou des Causses) a fêté ses 90 ans en 2020.

Afin d'être maintenue en condition opérationnelle, un renouvellement complet est nécessaire. Sur les 241 pylônes, 185 doivent être remplacés ; il en est de même pour 28km des 37km de câbles qui constituent la ligne.

Cet ouvrage est composé d'une technologie de support obsolète, caractérisée par la finesse des pylônes et une distance relativement courte entre chacun d'entre eux. Pour RTE, le renouvellement de la ligne pourrait être l'occasion de réduire le nombre de support (suppression d'une soixantaine de pylônes) en augmentant leur hauteur et leur espacement.

Située entre le nord de la Margeride et la Planèze de Saint-Flour, cette ligne traverse un environnement de plateaux de moyenne montagne peu habités et en partie classés en zone Natura2000 directive Oiseau et Habitat (Planèze de Saint-Flour et vallées de la Truyère).

Outre son patrimoine naturel, la ligne passe dans les périmètres de protection d'un patrimoine culturel architectural très riche : la cité médiévale de Saint-Flour, le château de Pompiac datant du XIV^e siècle, et le Viaduc de Garabit conçu à la fin du XIX^e siècle par Gustave Eiffel.

C'est dans ce contexte qu'intervient l'étude de diagnostic et de préconisation d'intégration de la ligne dans le paysage.

L'augmentation de la taille et de la portance des supports peut induire un changement de rapport de la ligne à son environnement : elle sera plus visible et une majorité des pylônes verraient leur emplacement changer. Afin de répondre au mieux aux enjeux exprimés par les acteurs du territoire, les sites classés constitueront des zones d'attention particulière et feront l'objet de préconisations sur : l'emplacement des supports, leur nature, leur hauteur et éventuellement l'enfouissement de la ligne sur certaines portions.

Dans un premier temps, nous essayerons de comprendre quel rapport la ligne entretient à l'histoire du territoire et à son développement.

Nous nous intéresserons ensuite aux paysages qu'elle traverse et tenterons d'en exprimer les caractéristiques et les enjeux principaux.

Pour finir, nous zoomerons sur différentes parties du territoire et proposeront des scénarios d'intégration pour la future ligne. Cette dernière partie permettra également de présenter un atelier de paysage organisé sur le site des Gorges de la Truyère et du Viaduc de Garabit en compagnie d'acteurs locaux, politiques et institutionnels.

01.

Ligne d'histoire,
histoire de renouvellement

HISTOIRE ET FONCTIONNEMENT DU TRANSPORT D'ÉLECTRICITÉ

DE SA GENÈSE JUSQU'À LA CRÉATION DE RTE

L'énergie électrique est développée à la fin du XIX^e siècle et remplace peu à peu le gaz pour l'éclairage public. Grâce à la force motrice elle favorise l'essor de l'industrie.

- À partir de 1905, la «lampe populaire» apparaît peu à peu dans les foyers ; elle est installée dans la pièce principale des maisons de grandes villes. Très vite de nombreuses sociétés de production et de commercialisation se développent et obligent les municipalités à s'organiser afin de réguler la distribution et uniformiser les tarifs.

- En 1936, la création d'une charge sur la vente d'électricité financera peu à peu l'électrification des campagnes.

- En 1946, on assiste à la nationalisation de l'électricité : le monopole d'EDF succède à une mosaïque de 1300 concessionnaires privés.

- La loi du 10 Février 2000 transfère la directive communautaire sur le marché européen et annonce l'ouverture à la concurrence pour la production et la commercialisation. L'acheminement constitue désormais le cœur du service public. Il est confié à RTE et comprend : les échanges d'énergie entre régions et à l'étranger, ainsi que la répartition générale jusqu'à proximité des grands centres de consommation. En aval, les réseaux de distribution basse tension restent la propriété des collectivités locales.



ELECTRICITE DE FRANCE

DIRECTION DE L'EXPLOITATION

Service des Transports d'Énergie

CARTE PROVISOIRE DES
LIMITES DES CENTRES REGIONAUX
AU 15 OCTOBRE 1946

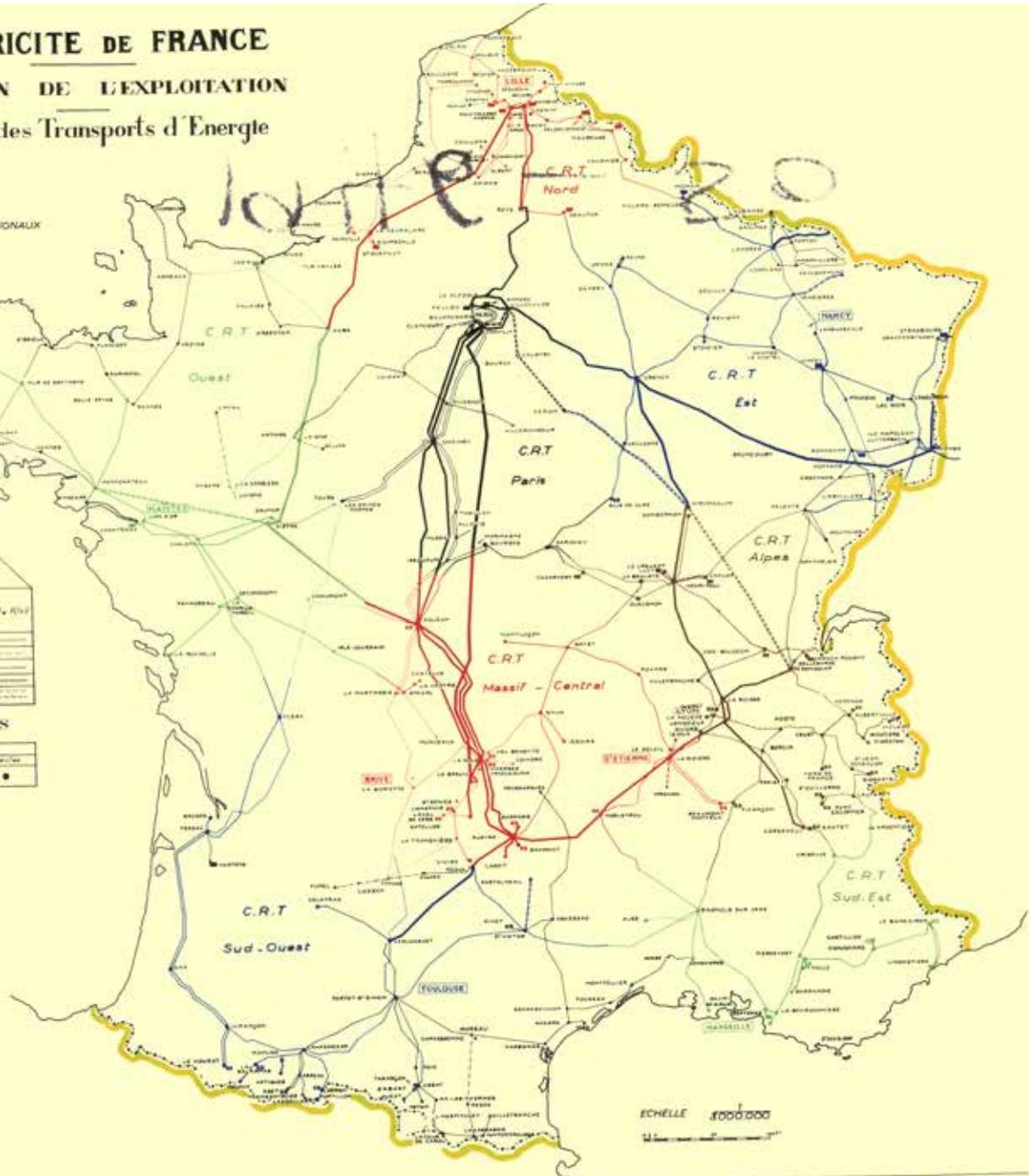
LEGENDE

Lignes

Tension pour laquelle les lignes sont prévues	220V	40x150V	4x150V
110V	—	—	—
220V	—	—	—
400V	—	—	—
1500V	—	—	—
2000V	—	—	—
3000V	—	—	—
6000V	—	—	—
15000V	—	—	—
20000V	—	—	—
30000V	—	—	—
60000V	—	—	—
150000V	—	—	—
220000V	—	—	—
400000V	—	—	—

Centrales à Postes

Centrales	Postes
Hydroélectrique	Centrale
Thermique	Poste
Centrale	Poste
Poste	Centrale



RÉSEAUX DE TRANSPORT D'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE DE FRANCE

LÉGENDE LIGNES

Tension (kV)	Lignes à haute tension		Lignes à moyenne tension		Lignes à basse tension	
	Double circuit	Simple circuit	Double circuit	Simple circuit	Double circuit	Simple circuit
630	—	—	—	—	—	—
400	—	—	—	—	—	—
225	—	—	—	—	—	—
150	—	—	—	—	—	—
110	—	—	—	—	—	—
60	—	—	—	—	—	—
30	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—
6	—	—	—	—	—	—
3	—	—	—	—	—	—

CENTRALES ET POSTES

Type	Centrales		Postes	
	Hydroélectrique	Thermique	HT	BT
Hydroélectrique	—	—	—	—
Thermique	—	—	—	—
Poste HT	—	—	—	—
Poste BT	—	—	—	—

Notes : — Les données de la légende des centrales concernent les années 1970 et ne tiennent pas compte des centrales en construction ou à l'étude.
— Les données des postes HT et BT concernent les années 1970 et ne tiennent pas compte des postes en construction ou à l'étude.



ÉCHELLE 1:2 000 000

ÉDITÉ SOUS LE PATRONS
D'ÉLECTRICITÉ DE FRANCE
Date de mise à jour : 1975





DE LA CENTRALE À LA PRISE ÉLECTRIQUE

PETIT RAPPEL SUR LE FONCTIONNEMENT GLOBAL DU RÉSEAU ELECTRIQUE

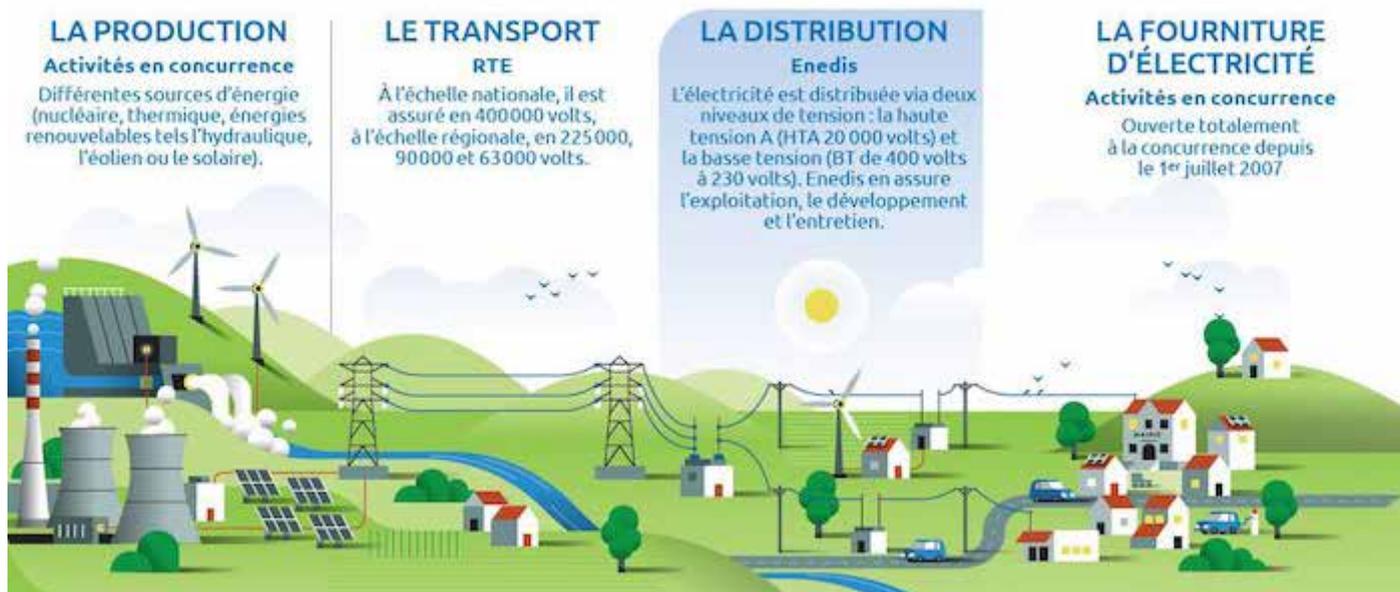
En France, suite à une directive européenne, la production d'électricité est ouverte à la concurrence depuis 2007. À part sur le nucléaire, EDF n'est plus le seul producteur d'énergie. Il est rejoint par d'autres grosses entreprises (Quadran, Eon, etc.) mais aussi par des petits producteurs locaux qui peuvent s'associer en coopératives pour revendre leur électricité à des fournisseurs.

La fourniture d'électricité est elle aussi ouverte à la concurrence depuis 2007. Le rôle des fournisseurs est de revendre aux usagers l'électricité qu'ils achètent aux producteurs. Il s'agit de sorte de grossistes qui proposent des tarifs différents en fonction de leur capacité à négocier les prix d'achat.

Le transport de l'électricité est lui resté un service public assuré par RTE qui prend en charge l'acheminement en Haute Tension

(de 63k V à 90kV) et Très Haute Tension (225k V et 400k V) depuis les lieux de production jusqu'aux embranchements de la basse tension (400 et 230 V). Le rôle de RTE est aussi d'équilibrer le réseau entre la production et la demande pour éviter la rupture en période de sur-consommation, ou la surproduction dans le cas inverse.

Lorsque qu'on bascule sur les lignes à Basse et Moyenne Tension, on passe à la distribution qui est assurée par Enedis. L'entreprise s'occupe alors de l'acheminement jusqu'aux points de livraison, les compteurs électriques, qui permettent de suivre la consommation des ménages et des entreprises. Ces données sont transmises aux fournisseurs qui peuvent alors facturer en fonction de la consommation.



LES LIGNES À HAUTE TENSION ET TRÈS HAUTE TENSION RTE

La ligne Arcomie-Talizat concernée par l'étude est une ligne Haute Tension (HT) 63 000 V, qui constitue le plus petit voltage du réseau de transport de RTE.

Le réseau de transport électrique peut être comparé à celui routier : les lignes THT 225 kV et 400 kV sont les autoroutes, les lignes HT 63 kV et 90 kV sont les nationales, et la moyenne et basse tension constitue le réseau de départementales et de petites routes.

Les lignes à THT se trouvent essentiellement à proximité des gros sites de production thermique ou hydraulique (les lignes 400k sont quasi exclusivement réservées aux sites de production nucléaire). Sur le territoire, le barrage de Grandval alimente une ligne 225 kV qui trace un axe nord sud. Les pylônes des THT mesurent en moyenne entre 25 et 90m de hauteur en fonction des modèles, et du terrain.

Les lignes Haute Tension (63 kV et 90 kV) sont elles reliées à des centrales de plus petite envergure et sont souvent associées aux sites de production éoliens et photovoltaïques. C'est en grande partie le cas de la ligne Arcomie Talizat, avec les éoliennes du col de Fageole. Les pylônes des lignes HT mesurent en moyenne entre 10m et 25m en fonction des modèles et du terrain.



À L'ORIGINE DE LA LIGNE 63K V, LE TRAIN BÉZIERS-NEUSSARGUES

DE LA MINE AU PORT... DE LA VIGNE À LA CAPITAL ! LES ORIGINES DE LA LIGNE DANS LES ANNÉES 1850

Origine, constructions et ouvertures

L'histoire de cette ligne débute avec une demande de création d'un chemin de fer entre le bassin minier de Graissessac, le port et la ville de Béziers. L'autorisation de la concession et l'approbation de la convention concernant le chemin de fer intervient le 27 Mars 1852. La Compagnie de chemin de fer de Graissessac à Béziers créée pour reprendre la concession est approuvée le 26 Février 1853. Elle entreprend alors la construction d'une ligne à voie unique qui atteint Bédarieux en 1855 et un premier ouvrage majeur - le Viaduc de Bédarieux sur l'Orb - est achevé en 1858. La portion Bédarieux - Béziers ouvrira un an plus tard, le 20 Septembre 1858. La ligne mesure alors une petite quarantaine de kilomètres.

La ligne de la Compagnie du Midi, une ambition nationale

En 1863, la Compagnie du Midi acte le rachat de la ligne Béziers-Bédarieux et celle de Montpellier-Millau qu'elle raccorde créant ainsi une continuité ferrée de plus ou moins 200km entre la façade méditerranéenne et les Grands Causses. Lorsque la ligne conçoit ce trajet ambitieux, c'est moins pour permettre aux habitants du Massif Central de voir du pays que pour désenclaver les bassins miniers du nord Hérault et esquisser l'acheminement des vins du Languedoc vers Paris. Au fur et à mesure des décennies, cette ligne a porté différents noms, témoins des territoires qu'elle traverse : train de l'Aubrac, ou encore ligne des Causses.



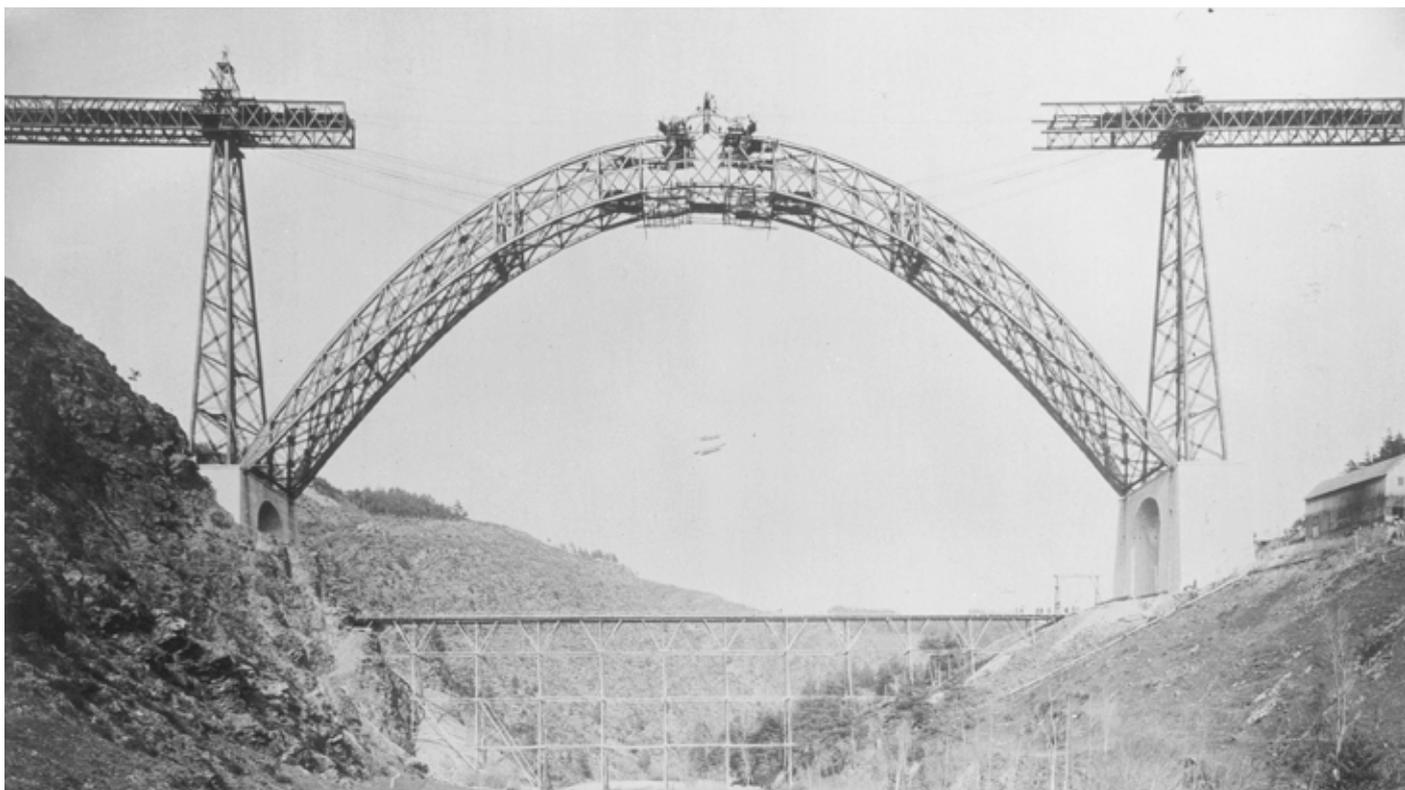
UN RELIEF ACCIDENTÉ, UNE LIGNE À LA POINTE DE L'ÉPOQUE

Locomotive à charbon de crête en vallée

La ligne est célèbre pour ses rampes maximales qui peuvent atteindre 35% et qui lui ont valu une réputation de ligne difficile chez les cheminots. Malgré un tracé tourmenté et des tunnels relativement peu fréquents, les ouvrages d'art associés à cette ligne sont nombreux et tout à fait exceptionnels. Ils témoignent du défi que représente alors la traversée du massif central. Parmi les principaux ouvrages, on retrouve notamment : les tunnels de Pontillac et d'Ajustons, le viaduc

d'Aguessac, de Moriès, mais encore le plus connu de tous le Viaduc de Garabit conçu par les ateliers Gustave Eiffel.

Dès son origine, la compagnie de chemin de fer du midi utilisa sur cet axe ses machines les plus puissantes et énergivores en raison de son profil et sa géographie capricieuse.



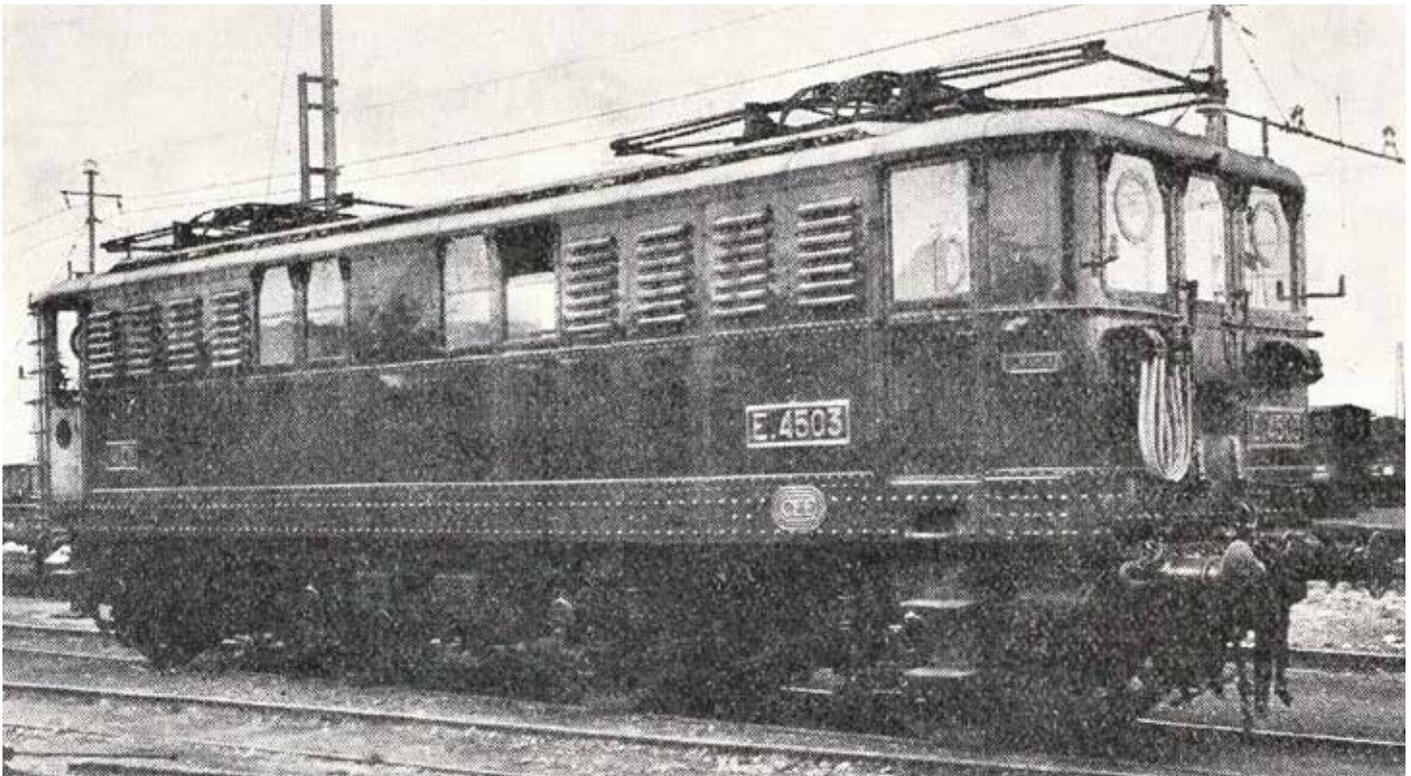
L'électrification de la ligne de l'Aubrac à l'origine de la ligne Arcomie - Savignac

En France, l'électrification du réseau ferré a commencé au début du XX^e siècle pour répondre à différents objectifs : réduction de la maintenance, de la pollution et du bruit, et augmentation de la puissance. On peut distinguer 4 grandes phases :

- 1900/1920 : tâtonnements et tests de plusieurs systèmes
- 1920/1945 : équipement de certaines lignes de montagnes et axes importants
- 1980 et après : électrification pour permettre au TGV de desservir certaines zones.

Géographiquement, le Sud de la France, plus accidenté et

moins pourvu en mine à charbon, a vu son réseau ferré être électrifié avant celui du Nord (dernière ligne charbon en 1960). La ligne Béziers-Neussargues a adapté cette technologie en passant à l'électrique en 1932, avec les premiers moteurs BB en 1500V. Déclarée d'utilité publique dans la foulée, la ligne électrique est alimentée en partie grâce à l'énergie hydroélectrique. La construction du barrage du Pinet en 1929, situé dans le Tarn, a grandement participé à alimenter la voie ferrée Béziers-Neussargues.



GRANDEUR ET DÉCADENCE... PUIS RENOUVEAU ?

L'arrivée du TGV et de l'A75

Au début des années 1980, la SNCF inaugure sa première ligne TGV entre Lyon et Paris. Elle concentre alors ses investissements à ce réseau au détriment des petites lignes comme celle de l'Aubrac. À la même période, la construction de l'A75 (gratuite et caractérisée par son grand nombre d'échangeurs) est venue concurrencer et fragiliser cette ligne dont le temps de transport s'est allongé en raison de la vétusté des infrastructures. Aujourd'hui, entre Aumont-Aubrac et Clermont-Ferrand la différence au profit de l'A75 excède les 45 minutes (sur un trajet de 1h30). Au début des années 2000, le train couchette «Express» qui faisait le trajet jusqu'à Paris est supprimé. Les incidents et rénovations régulières depuis 2006 n'ont ensuite pas aidé à redorer l'image de la ligne Béziers-Neussargues auprès du grand public.

Un bel avenir pour la ligne ?

Actuellement, il existe seulement 1 trajet de transport de passagers quotidien sur la ligne. Outre les subventions et conventions de financement de l'État et de la SNCF, la ligne d'Aubrac tient encore grâce au groupe industriel Arcelor Mittal qui s'en sert pour approvisionner son site de production à Saint-Chély-d'Apcher. Mais dans le contexte actuel de crise écologique et énergétique (augmentation du prix des carburants et tendance au tourisme «local»), le transport ferroviaire se réserve un bel avenir. Fort de l'attractivité grandissante du Cantal, de l'Aubrac, et de la renommée du Viaduc de Garabit sur lequel passe le train, des horizons heureux semblent s'ouvrir pour le train de l'Aubrac !

CADRE ET ENJEUX DU PROJET DE RENOUELEMENT DE LA LIGNE 63K V ARCOMIE-SAVIGNAC

LE CALENDRIER DU PROJET DE RENOUELEMENT

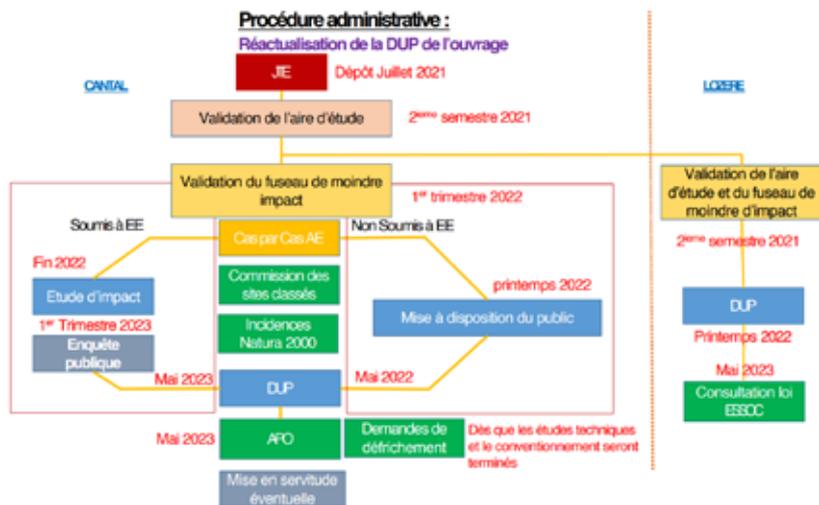
Commencé en Juillet 2021, le diagnostic paysager autour de la ligne Arcomie-Savignac intervient lors du processus de Validation de l'aire d'étude.

Cette phase consiste en une concertation des acteurs locaux (élus, gestionnaires environnementaux, etc.) ayant pour but la validation de l'aire d'étude (c'est-à-dire du futur tracé de la ligne). L'aire d'étude peut rester la même que la ligne existante, ou être élargie pour étudier d'autres fuseaux dans les secteurs où les acteurs concertés le souhaite.

Ainsi, l'étude paysagère ne s'effectue pas à partir d'une proposition de tracé ; elle a vocation à étudier et justifier la nécessité éventuelle d'élargissement de l'aire d'étude.

L'intérêt de cette temporalité d'intervention réside dans la liberté de propositions et le caractère proactif de la recherche de nouveaux fuseaux.

En revanche, elle arrive en amont des premières études techniques ; les propositions apparemment pertinentes pourront alors être rendues obsolètes par la suite, pour des raisons principalement économiques.



LA VISION RTE : LES POSSIBLES ET LES INTÉRÊTS

Deux stratégies ont été étudiées et partiellement chiffrées par les services de RTE:

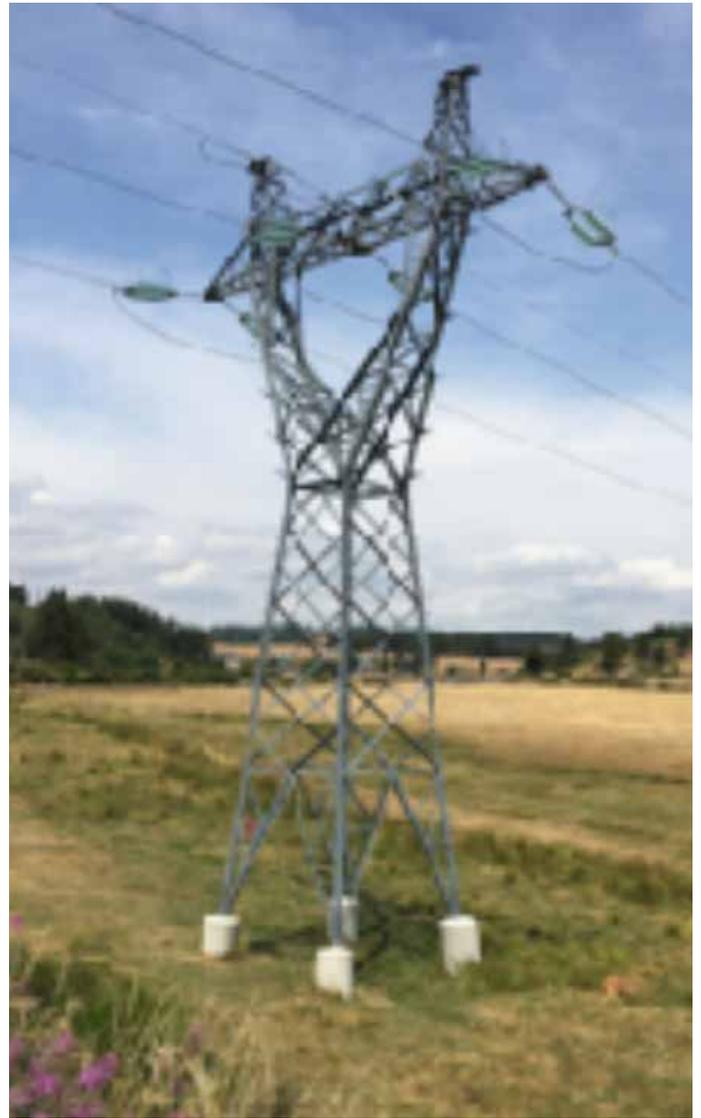
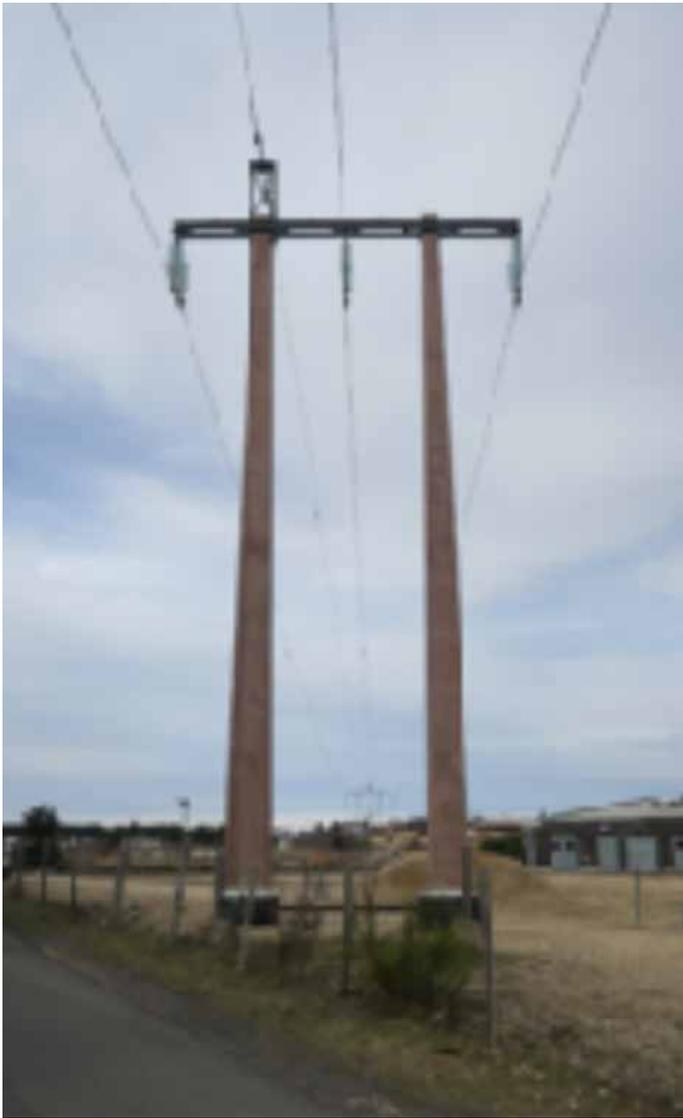
- scénario 1 : un renouvellement en lieu et place (à quelques mètres près) des 185 pylônes et des 28 km de câbles conducteurs. Dans ce scénario les pylônes sont remplacés par des portiques béton, de hauteur (10-15m) et à portance équivalente.
- scénario 2 : une reconstruction de la ligne 63kV avec des longueurs de portées normalisées, et donc plus longues. Les supports existants seraient remplacés par de nouveaux pylônes en treillis métalliques de type «P4», plus imposants et plus hauts (15-25m).

Au niveau du coût, ces deux solutions sont chiffrées à 23 millions pour scénario 1 et «seulement» 20 millions pour le deuxième. Par ailleurs, la réduction du nombre de supports peut aussi induire une diminution des coûts d'entretien de la ligne et donc un intérêt à long terme pour le gestionnaire.

Ainsi, d'un point de vue purement économique, RTE privilégie une reconstruction de la ligne (scénario 2) et le remplacement des supports actuels par des nouveaux supports de type P4, 10m plus hauts.

Le parti pris de l'étude est d'explorer une solution mixte afin de répondre à la fois aux enjeux économiques et paysagers. Il s'agit alors de faire du cas par cas et de réfléchir aux espaces dont les caractéristiques et la valeur peuvent nécessiter un effort économique.





LA VISION DU TERRITOIRE : UNE RÉSISTANCE DISCRÈTE CONCENTRÉE SUR DEUX SITES

Malgré le passage de la ligne à proximité de nombreuses zones habitées et la rareté du patrimoine naturel et culturel local, la mobilisation des acteurs pour un détournement, un enfouissement, ou le choix de supports plus discrets (portique béton) ou plus exceptionnels (poteaux Grand Duc) est jusqu'à présent restée très discrète. Seulement 2 sites ont attiré l'attention des élus locaux : celui des Gorges de la Truyère et du Viaduc de Garabit, et celui du bourg de La Garde.

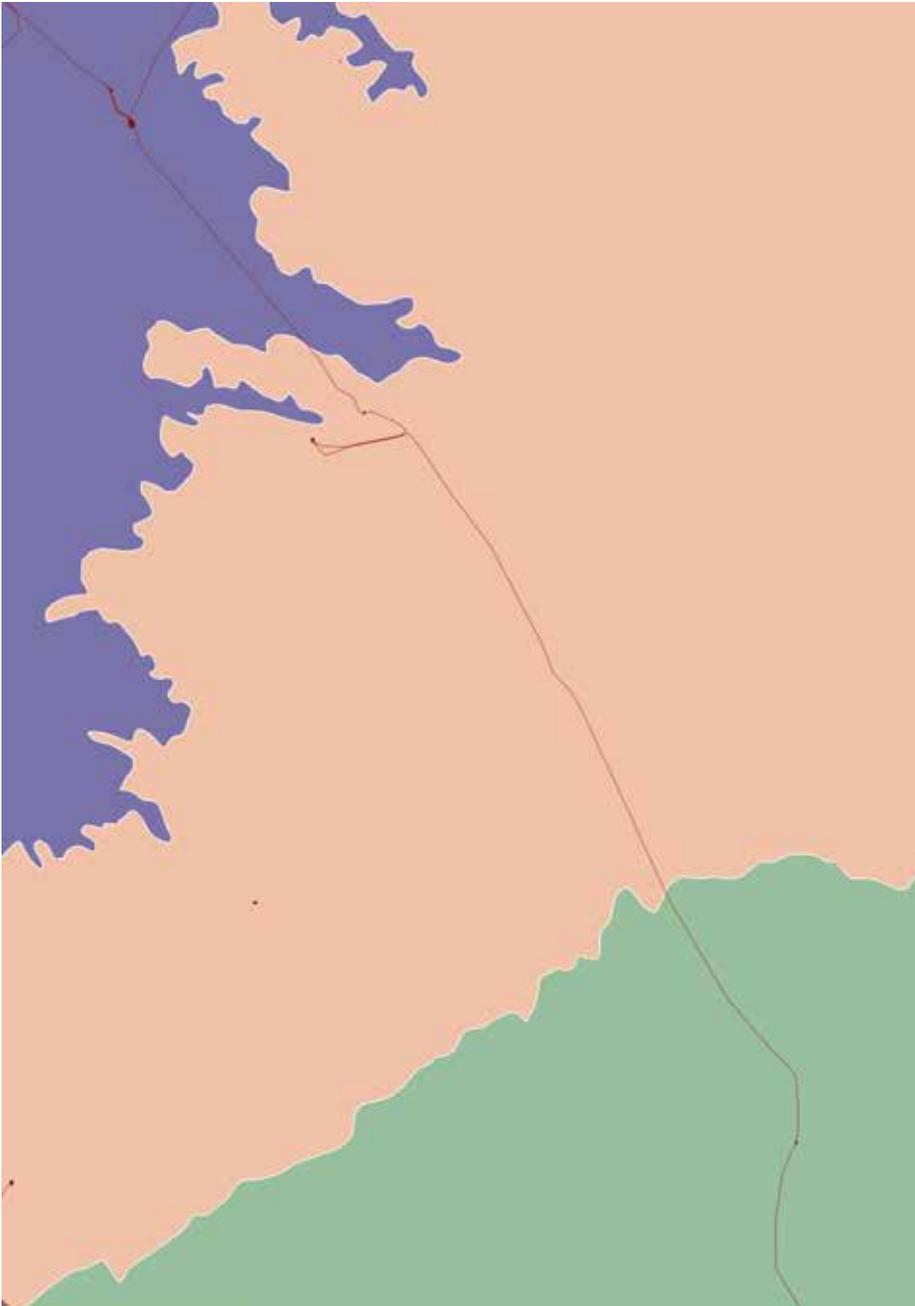
Pour le premier, ils se sont mobilisés et regroupés sous la forme d'un syndicat qui oeuvre au classement du site au patrimoine mondial de l'UNESCO. La présence de la ligne, à quelques centaines de mètres seulement du Viaduc de Garabit apparaît pour eux comme une entrave à la mise en valeur du monument. Les négociations ont commencé durant l'étude pour une éventuelle mise en souterrain et sont toujours en cours.

Le second opposant est le maire de la commune de La Garde (le même qui a réussi à obtenir les Grands Ducs sur sa commune il y a quelques années). Il désire un enfouissement de la ligne qui passe en plein coeur du bourg. Les négociations sont toujours en cours, mais RTE semble plutôt enclin à accéder à sa requête.

02.

Rencontre avec le territoire,
du basalte aux quartiers pavillonnaires

À TRAVERS ROCHES, PLATEAUX, VALLÉES ET PUY



LA RENCONTRE DES ROCHES VOLCANIQUES ET MÉTAMORPHIQUES

La ligne électrique traverse une grande diversité de paysages entre Talizat et Arcomie. Le contraste le plus saisissant est sûrement celui du relief, entre l'horizontalité de la Planèze de Saint-Flour, les plateaux érodés des vallées de la Truyère, les collines de l'Aubrac et les contreforts abrupts de la Margeride. Résultat de l'activité volcanique du plomb du Cantal ; la planèze est une coulée basaltique à refroidissement rapide qui s'étend jusqu'aux portes de Saint-Flour. Les contreforts de la Margeride ainsi que les plateaux érodés de la Truyère sont constitués de roches métamorphiques, principalement du gneiss et du micaschiste. Plus au Sud, les collines de l'Aubrac sont quant à elles platoniques et composées de granite. Si la géologie et la topographie varient grandement, l'activité économique principale reste l'élevage bovin avec une prégnance de prairies permanentes et fauchées.



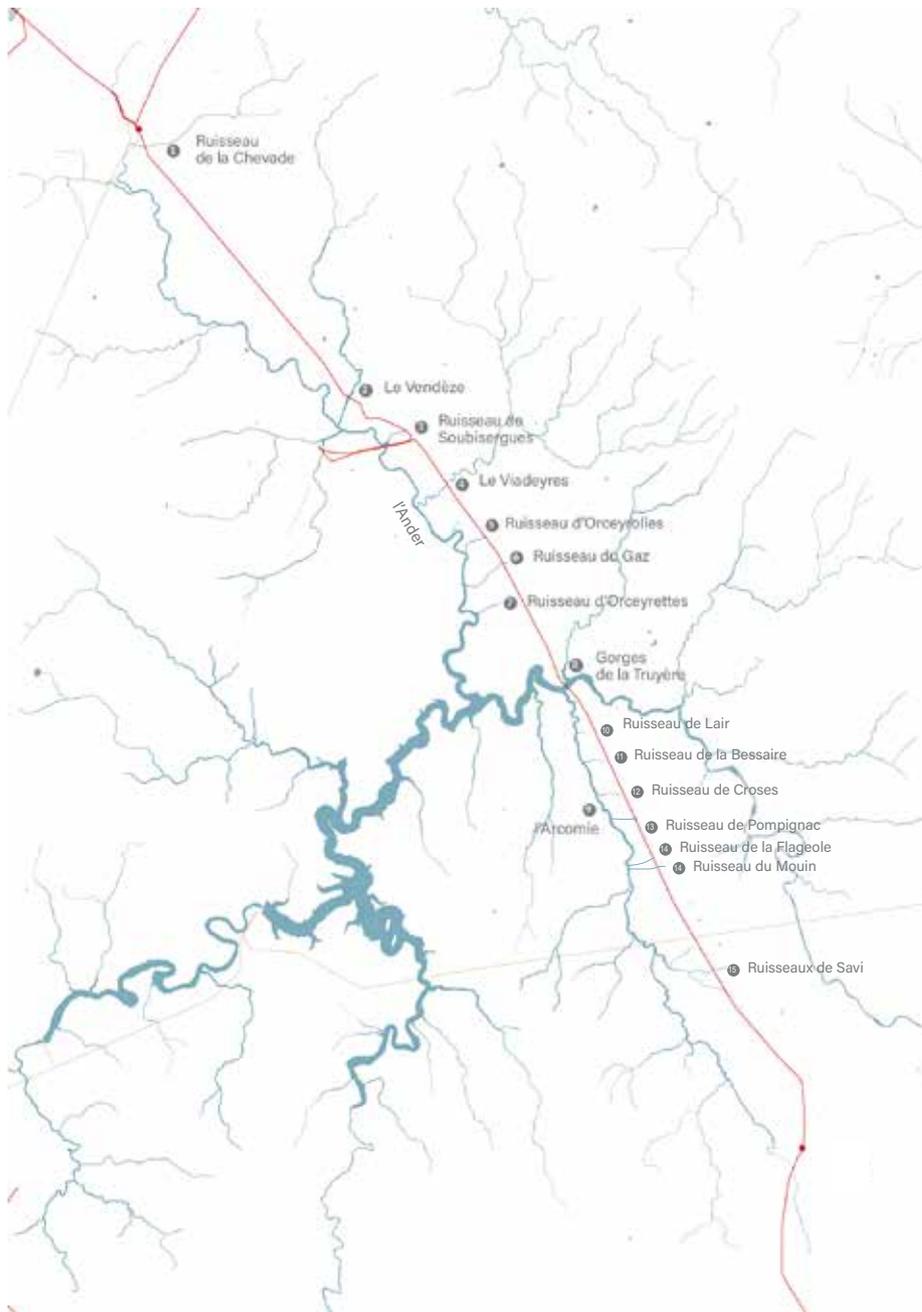
Vallées et plateaux de la Truyère



Planèze de Saint-Flour (au loin le plomb du Cantal)



Plateau de la Margeride



PAR DESSUS GORGES ET VALLÉES ...

Sur toute sa longueur, la ligne électrique chevauche de nombreuses vallées, de formes et de natures diverses.

Sur la partie Nord, le ruisseau de la Chevade est au coeur d'une vaste plaine agricole irriguée. Au niveau de Saint-Flour, la ligne rencontre plusieurs vallées urbanisées en coteaux ou en crêtes. La richesse du tissu hydraulique local a permis à la fois la dissémination de l'habitat au gré des sources, mais aussi le développement de l'activité économique et agricole grâce à l'irrigation des terres.

La ligne électrique longe ensuite l'Ander jusqu'à arriver au niveau de la Truyère. Sa traversée constitue une étape majeure du parcours de la ligne 63k V, puisqu'elle doit s'employer à passer de part et d'autres de ses gorges abruptes.

Outre le défi technique que cela représente, cette vallée est un couloir de migration pour les rapaces et une zone d'habitat privilégiée pour de nombreuses espèces animales et végétales.



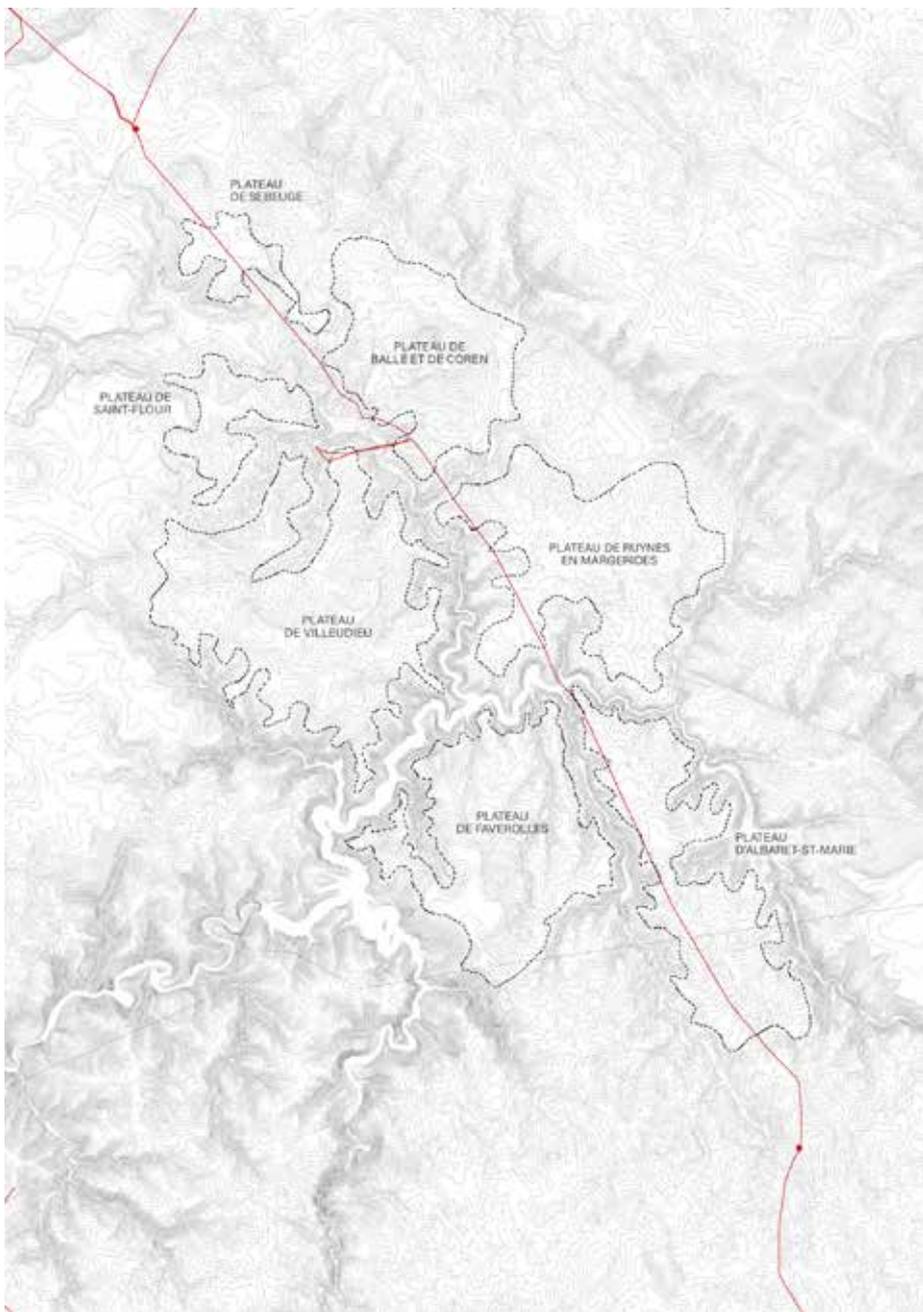
La vallée du Vendèze et ses quartiers pavillonnaires

La vallée du Vendèze qui sépare les faubourgs de Bel et de Camiols, est traversée par la ligne 63k qui emprunte un parcours en crête et se heurte à un urbanisme pavillonnaire installé en crête ou à flanc de coteau. Fondu dans la trame urbaine et végétale, les pylônes et les câbles sont difficilement perceptibles depuis les hauteurs de Saint-Flour.



Les gorges et la retenue de la Truyère

Avec la retenue d'eau induite par la construction du barrage de Grandval en 1960, les paysages de la Truyère ont été complètement bouleversés, passant d'une rivière sauvage aux eaux vives à des lacs de retenues de plusieurs dizaines de mètres de largeur et de profondeur. Si le niveau d'eau s'est élevé, l'impression monumentale créée par la verticalité des falaises mica-schisteuses reste quant à elle inchangée. À côté du viaduc de Garabit, la ligne électrique figure comme un des rares éléments à oser franchir la vallée de part en part.



...SUR LES PLATEAUX...

Dans l'Atlas des paysages Auvergne-Rhône-Alpes, le territoire d'étude est divisé en 2 grandes unités paysagères : les gorges et vallées de la Truyère, et la Margeride. Au sein de cette dernière, il est fait état de sous-entités qui épousent les plateaux délimités par les affluents et sous-affluents de la Truyère. Ces plateaux prennent le nom de communes qui les occupent et sont de morphologie différentes. Si dans l'imaginaire commun un plateau constitue une vaste étendue horizontale, en géographie ils sont définis ainsi : c'est une aire géographique où les cours d'eau sont encaissés, par opposition aux plaines où ils courent à fleur de sol. Sur le tracé de la 63 kV, on retrouve les 3 grandes catégories de plateaux :

- ondulé : découpé par des vallons qui se rejoignent pour former un cours d'eau principal, comme le plateau de Faveholles.
- érodé : avec un stade d'érosion très avancé où de nombreuses vallées creusent le plateau, comme c'est le cas pour celui d'Albaret-Sainte-Marie.
- tabulaire : on y observe une surface plane avec peu de vallées, comme sur celui de Sebeuge.



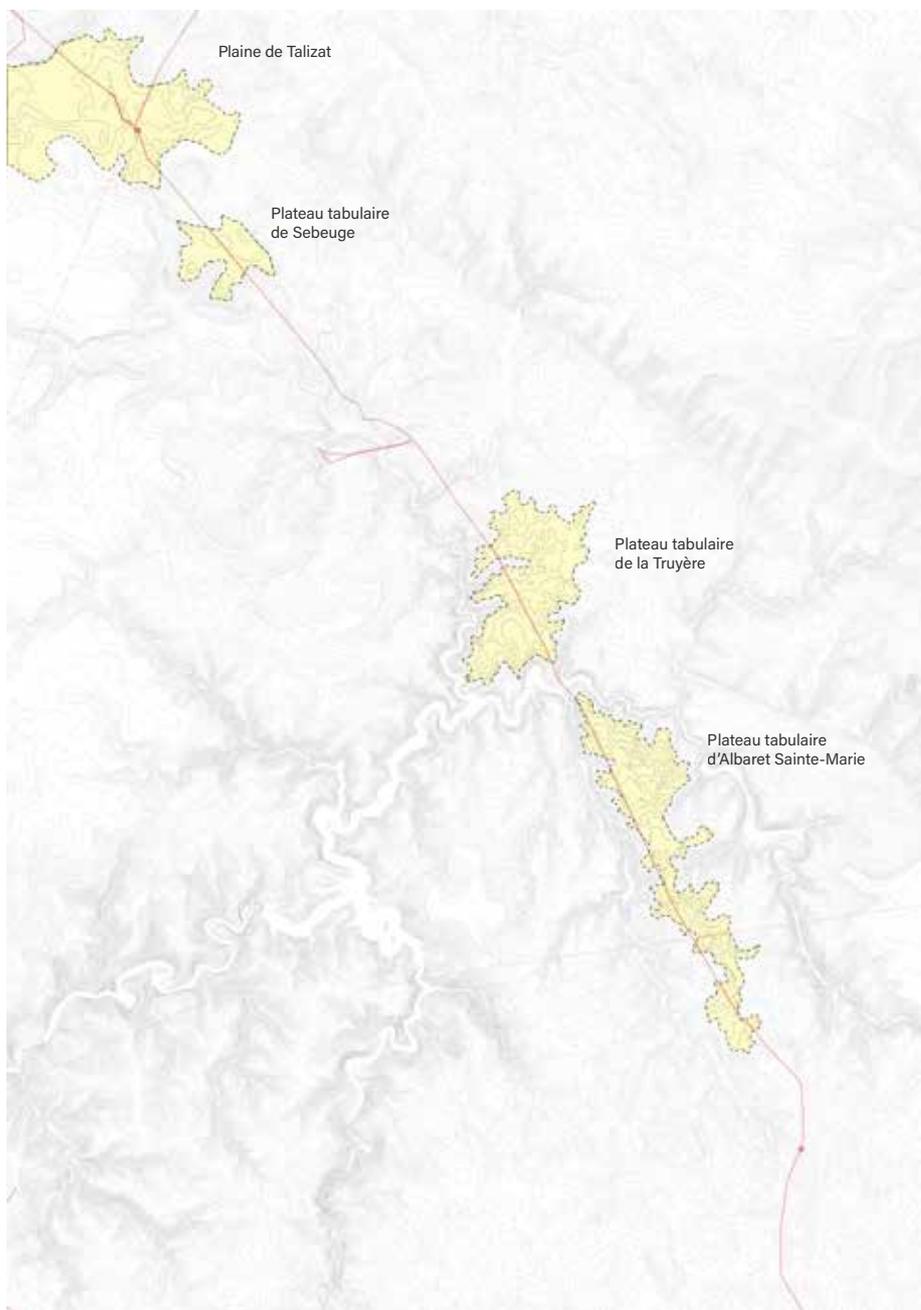
Le plateau à Roueyre

Au Nord de Saint-Flour, la rencontre entre la Planèze et les reliefs escarpés des vallées affluentes de la Truyères crée une grande diversité de relief, avec notamment des zones collinéennes comme c'est le cas à Roueyre. Située sur le plateau ondulé de Balle, la ligne se met alors à serpenter de vallons en vallons.



Les plateaux de Ruynes

Le plateau de Ruynes en Margerides s'étend depuis la vallée de la Truyère jusqu'aux pentes abruptes des contre-forts de la Margeride. Tantôt tabulaire, tantôt ondulé, la ligne alterne entre pentes douces, crêtes et vallées encaissées.



LES PARTIES TABULAIRES DES PLATEAUX, UN ENJEU D'HORIZONTALITÉ

La verticalité et la hauteur des pylones se détache particulièrement sur les parties les plus plates du territoire. En effet, l'absence d'arrière plan (boisé ou topographique) rend particulièrement visible la structure et les câbles qui se détachent sur le ciel.

Dans son parcours, la ligne traverse plusieurs fois les parties tabulaires des plateaux, mais également la plaine agricole de Talizat au Nord. Sur ces secteurs la hauteur des supports doit être l'objet d'une attention spécifique, puisqu'elle crée des situations de contraste important avec la topographie locale.



Le plateau de Sebeuge

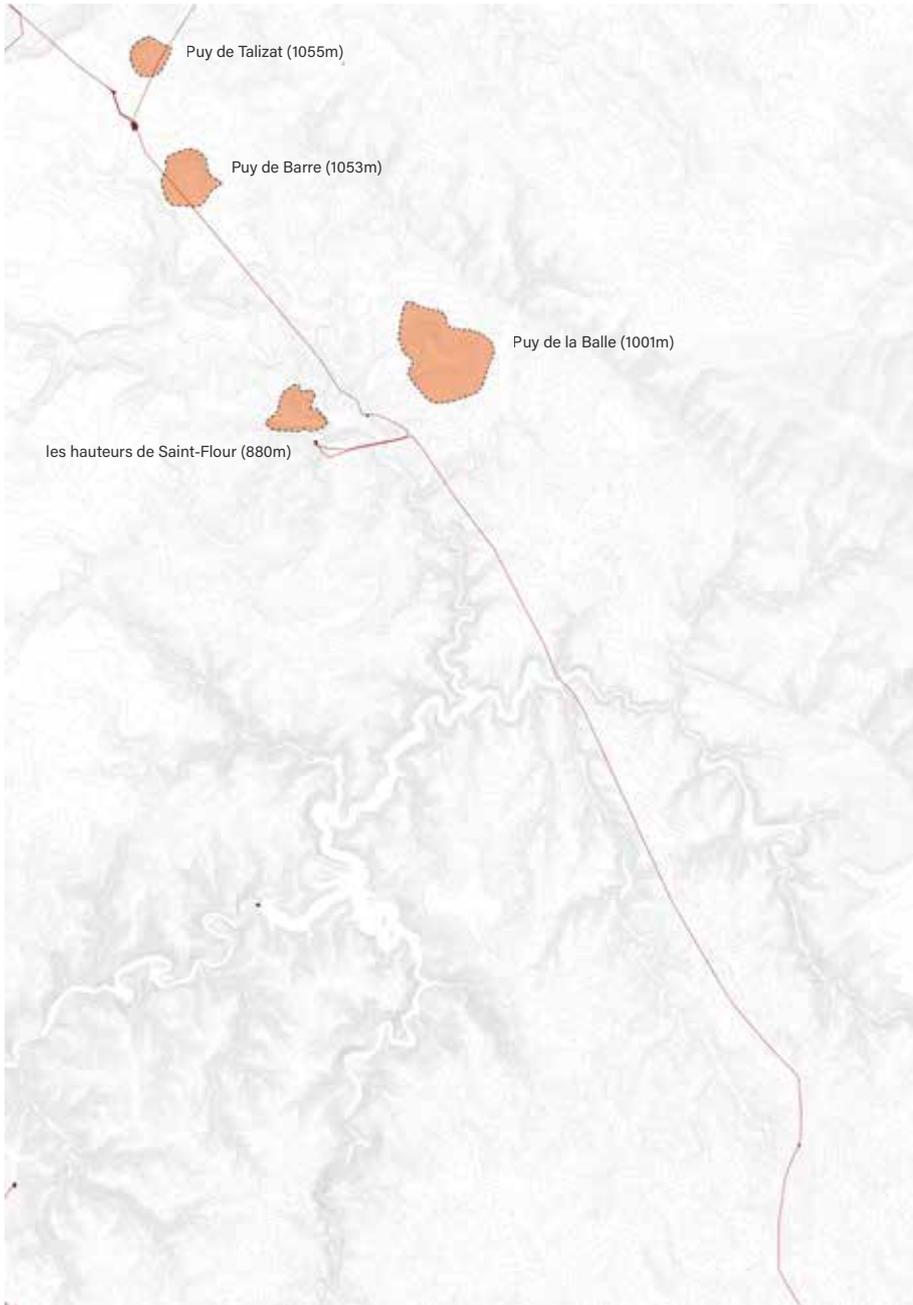
La traversée de ce plateau constitue la première rencontre avec la Planèze à la sortie nord de Saint-Flour. Il est traversé du Nord au Sud par la D679 et parcouru par plusieurs routes qui permettent de rejoindre Andelat, Sebeuge et Barret. Il est composé de pâtures et de prairies de fauche, entrecoupées par des haies basses et des murets de pierres sèches.



Le plateau de la Truyère

Ce plateau est longé par la D909, qui quitte l'autoroute à Le Pirou et le traverse jusqu'à franchir la Truyère par le pont routier de Garabit. Il s'agit ici d'un plateau agricole, de culture céréalière et fourragère.

C'est s'agit d'un axe touristique principal qui dessert les hôtels et le site d'observation du Viaduc de Garabit.



LES PUY, DES RELEIFS VISIBLES AU LOIN ET DES VUES PLONGEANTES SUR LE PAYSAGE (ET LA LIGNE)

Un puy est un appellatif toponymique qui désigne, dans le sud de la France, un lieu élevé, un sommet montagneux. Il s'agirait de la forme francisée du sud occitan puech. Sur le territoire, ces reliefs dominent les paysages alentours et jouxtent souvent les parties tabulaires des plateaux.

Quand la ligne passe dessus (Puy de Talizat, puy de Barre et puy de la Balle), elle est souvent davantage visible. Leurs sommets sont aussi des lieux privilégiés d'observation du paysage, parfois parcourus par les GR et GRP. Le bourg de Saint-Flour, s'il n'est pas situé au sommet d'un puy, bénéficie tout de même d'une vue plongeante sur la vallée de l'Ander et sur la plateau de la Balle et de Coren. En plus de faire attention au passage de la ligne sur ces différents reliefs, il faudra porter une attention particulière aux vues plongeantes qu'ils ouvrent sur la ligne.



Le puy de Talizat

Le puy de Talizat surplombe la commune du même nom au nord-ouest. Il s'élève à plus de 100 m au-dessus de la plaine agricole depuis laquelle il est visible. La ligne électrique 200k V longe le puy à l'est, entre son sommet et le bourg de Talizat.

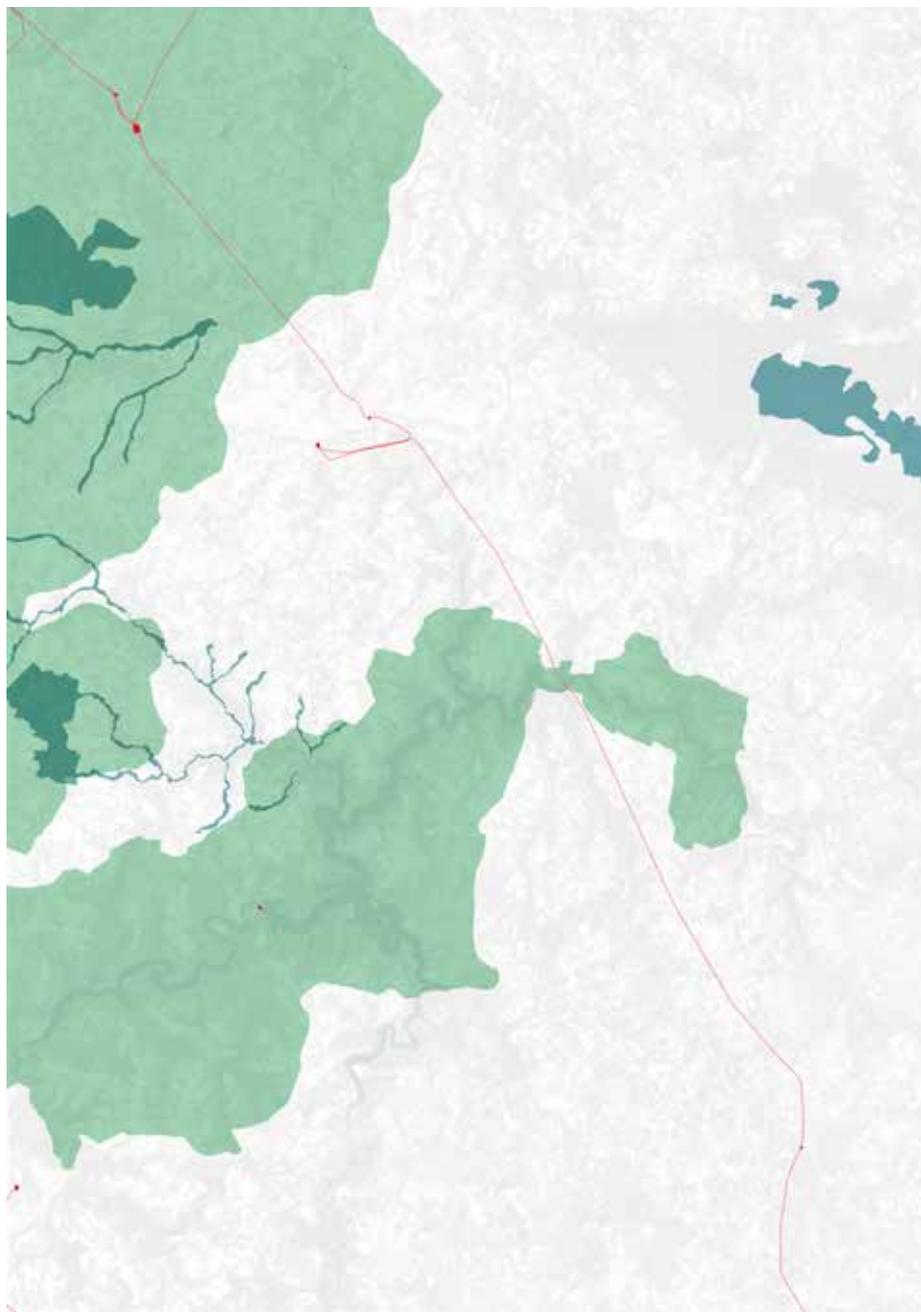
Sur cette photographie prise depuis le bourg, on aperçoit le puy en arrière-plan avec le passage de la ligne 200k V.



Les hauteurs de Saint-Flour

Saint-Flour est divisé en une ville basse, située dans la vallée de l'Ander, et une ville haute, bâtie sur la Planèze et qui offre une vue dégagée sur les paysages alentours. Depuis la place d'Arme, des vues se dégagent sur la ville basse et la ligne électrique 63k qui passe par les pentes de la vallée de l'Ander et coupe à travers les boisement de pins.

DES PATRIMOINES CULTURELS ET NATURELS CLASSÉS



DES SITES NATURA 2000 INSCRITS AU TITRE DES DIRECTIVES OISEAUX ET HABITATS

Consciente que la préservation de l'environnement et des ressources naturelles représente un enjeu écologique majeur, Saint-Flour Communauté s'est engagée au titre de la préservation de la biodiversité remarquable de son territoire. Elle est la structure animatrice de 4 sites Natura 2000, deux au titre de la « Directive Oiseaux » et deux au titre de la « Directive Habitats Faune Flore ». La Planèze offre un réseau très développé de zones humides et de milieux ouverts bocagers, lieux d'habitats de plusieurs espèces rares (Râle d'eau, Courlis cendré, Hibou des marais). Les gorges de la Truyère, ses landes, ses boisements et les cavités de ses falaises servent d'abris et de terrain de chasse pour de nombreux rapaces. En amont, ses affluents habitent également des espèces menacées telles que la Loutre d'Europe ou les Écrevisses à pattes blanches.



L'introduction de l'écrevisse américaine, espèce exotique et envahissante, ainsi que la dégradation et la destruction de son habitat naturel conduisent à une raréfaction de l'écrevisse à pattes blanches, autrefois très répandue dans les cours d'eau du territoire.



Les gorges et vallées de la Truyère servent d'habitat et de zone de couloir de migration pour de nombreux rapaces, dont le Milan royal. Inscrite sur la liste rouge des espèces menacées en France, il s'agit d'une espèce très sensible au dérangement humain et à la destruction de son habitat et de ses zones de chasse.

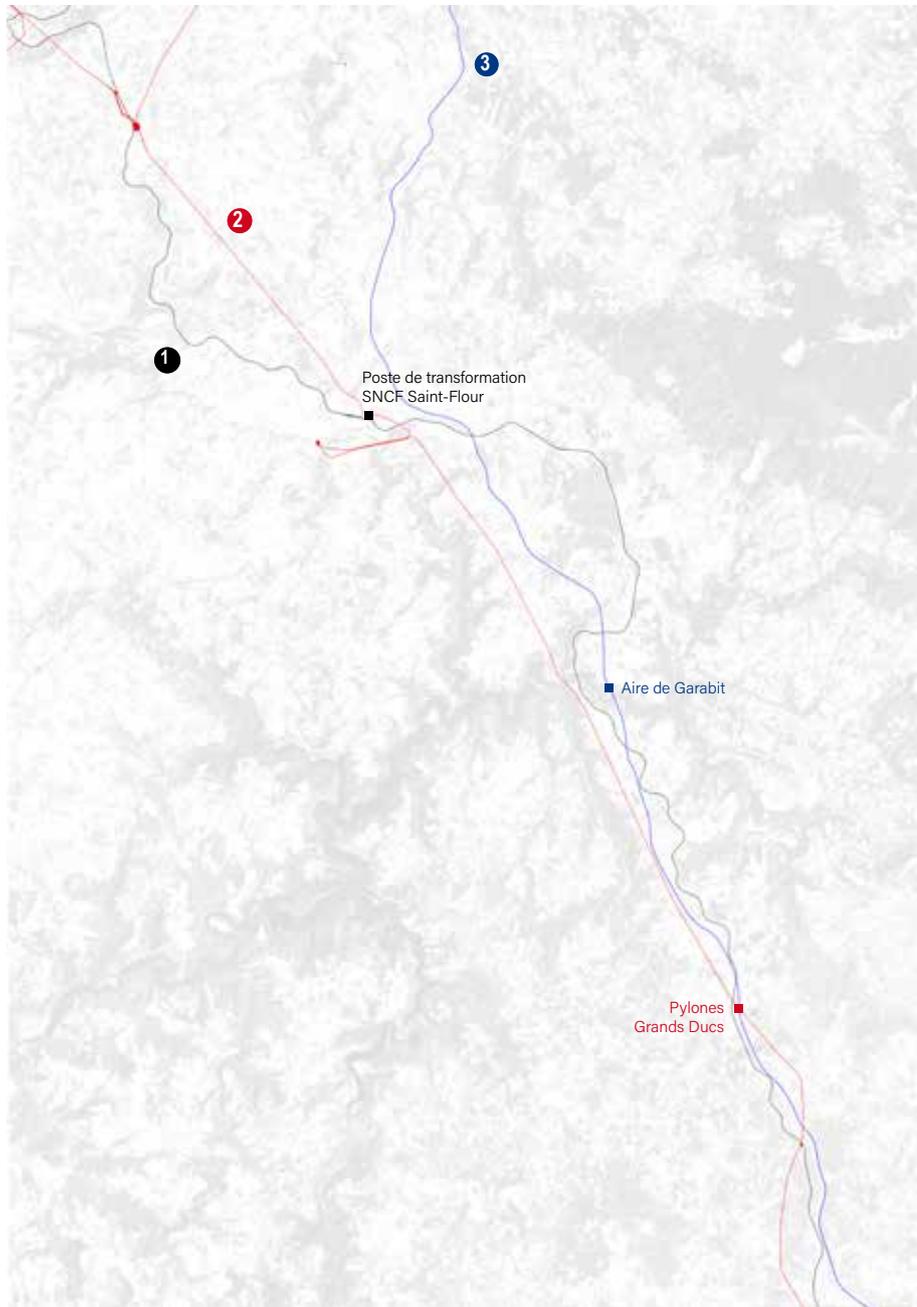
PATRIMOINE BÂTI ET PÉRIMÈTRE DE PROTECTION



Dans son parcours, la ligne rencontre 3 sites patrimoniaux. Tout d'abord, elle traverse le périmètre de protection urbaine et architecturale du Site Patrimonial Remarquable de Saint-Flour : elle est particulièrement visible depuis une partie de la Place d'Arme, dans le coeur historique de la cité. Au niveau de la Truyère, la ligne traverse les gorges à 350 mètres du Viaduc de Garabit, inscrit aux Monuments Historiques depuis 1965. Le viaduc bénéficie d'une renommée internationale et constitue un point de convergence pour le tourisme, et un lieu d'arrêt privilégié pour les vans aménagés et les camping-cars. Pour finir et comme vu précédemment, la ligne électrique traverse le périmètre d'inscription du Château de Pompignac au Monument Historique. Ce dernier est une propriété privée et n'apparaît pas sur les guides touristiques locaux.



PAYSAGES HABITÉS, PAYSAGES TRAVERSÉS



DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT TERRITORIAL

Outre la ligne électrique 63k qui a permis l'électrification du Train de l'Aubrac et le désenclavement touristique et commercial du territoire, les paysages locaux sont également traversés par l'autoroute 75 qui constitue un des axes routiers principaux à l'échelle nationale.

A certains endroits du territoire, il leur arrive de se longer sur quelques centaines de mètres, voire de se croiser comme c'est le cas à La Garde ou à Saint-Flour. Cette cohabitation amène à des situations de co-visibilité qui constituent des points d'attention particuliers.

- ❶ Train de l'Aubrac
- ❷ Ligne HT 63 000 Volts
- ❸ A75



L'autoroute A75

Les travaux, commencés au début des années 1960, ont pris fin à la fin des années 1980. L'A75, aussi appelée la Méridienne, relie Clermont-Ferrand à Béziers et traverse le territoire d'étude sur un axe Nord Sud. Elle emprunte les parties hautes des plateaux, marquant souvent une rupture physique et visuelle.



L'aire d'arrêt de Garabit

Parmi les sites marquants traversés par l'A75 figure l'Aire de repos de Garabit, conçue par le paysagiste Gilles Vexlard et qui offre une vue exceptionnelle sur le Viaduc de Garabit et les Gorges de la Truyère.



Les Grands Ducs, des pylônes pour la traversée de l'A75

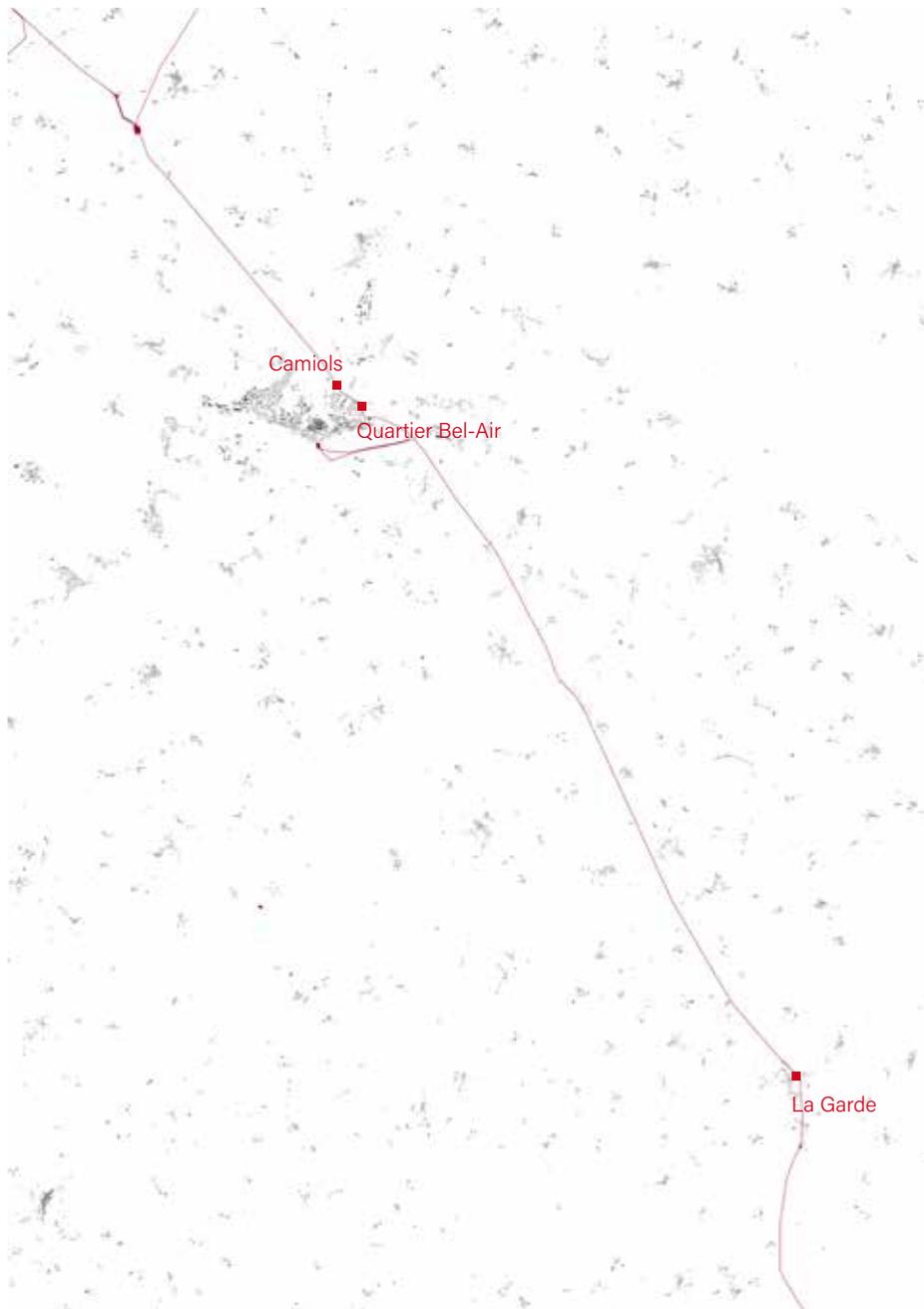
Ces pylônes ont été développés en 1992 suivant l'initiative de la région Aubergne-Rhône-Alpes dans un contexte d'augmentation des demandes de mise en souterrain des ouvrages. Soutenue par le PNR des Volcans d'Auvergne, à l'époque présidé par Valérie Giscoard d'Estaing, cette initiative avait pour but de proposer une alternative davantage propice à l'intégration paysagère des supports. Le pylône a été développé à l'ENSA de Saint-Etienne via un concours étudiant. Sa construction lamellé bois avait pour but d'exploiter la ressource locale en bois d'Auvergne et de développer une filière locale et durable. In fine, il existe seulement 4 exemplaires de ces pylônes : c'était une initiative d'EDF Auvergne-Rhône-Alpes que n'a pas soutenue la direction d'EDF, et le coût élevé des supports ne permet pas toujours d'effectuer une économie par rapport à une mise en souterrain. Localement, la présence de ces pylônes résulte d'une demande du maire d'Albaret-Sainte-Marie, qui, faute de mise en souterrain, a obtenu une déviation de la ligne ainsi que ces ouvrages quasiment uniques au niveau de la traversée de l'A75.



Catainers et postes de transformation SNCF

Malgré sa renommée (en dépit du peu de trains voyageurs qui l'emprunte quotidiennement), et au delà de sa traversée vertigineuse des gorges de la Truyère par le Viaduc de Garabit, la voie de chemin de fer de l'Aubrac reste assez discrète dans les paysages. Outre son passage dans la ville basse de Saint-Flour, les endroits où elle est la plus visible sont liés à la présence des postes de transformation SNCF. Ils constituent des emprises au sol et une concentration de câbles et de supports qui sont visibles et relient la ligne à la voie ferrée.





DES LIEUX HABITÉS : LA LIGNE À HAUTE TENSION AU DESSUS DES JARDINS

Dans sa traversée du territoire, la ligne électrique passe à proximité de nombreux lieux habités. Il n'existe pas de distance réglementaire d'éloignement des zones habitées, contrairement à des infrastructures plus lourdes telles que l'éolien. Installée depuis les années 1930, la ligne est antérieure à l'urbanisation exponentielle des années 1960/70. A proximité de Saint-Flour, les quartiers de Camiols et de Bel-Air sont traversés par la ligne 63 kV, qui surplombe directement les maisons et les jardins. Plus au Sud, la situation est la même sur la commune d'Albaret-Sainte-Marie et sur le bourg de La Garde.



Quartier Bel-Air

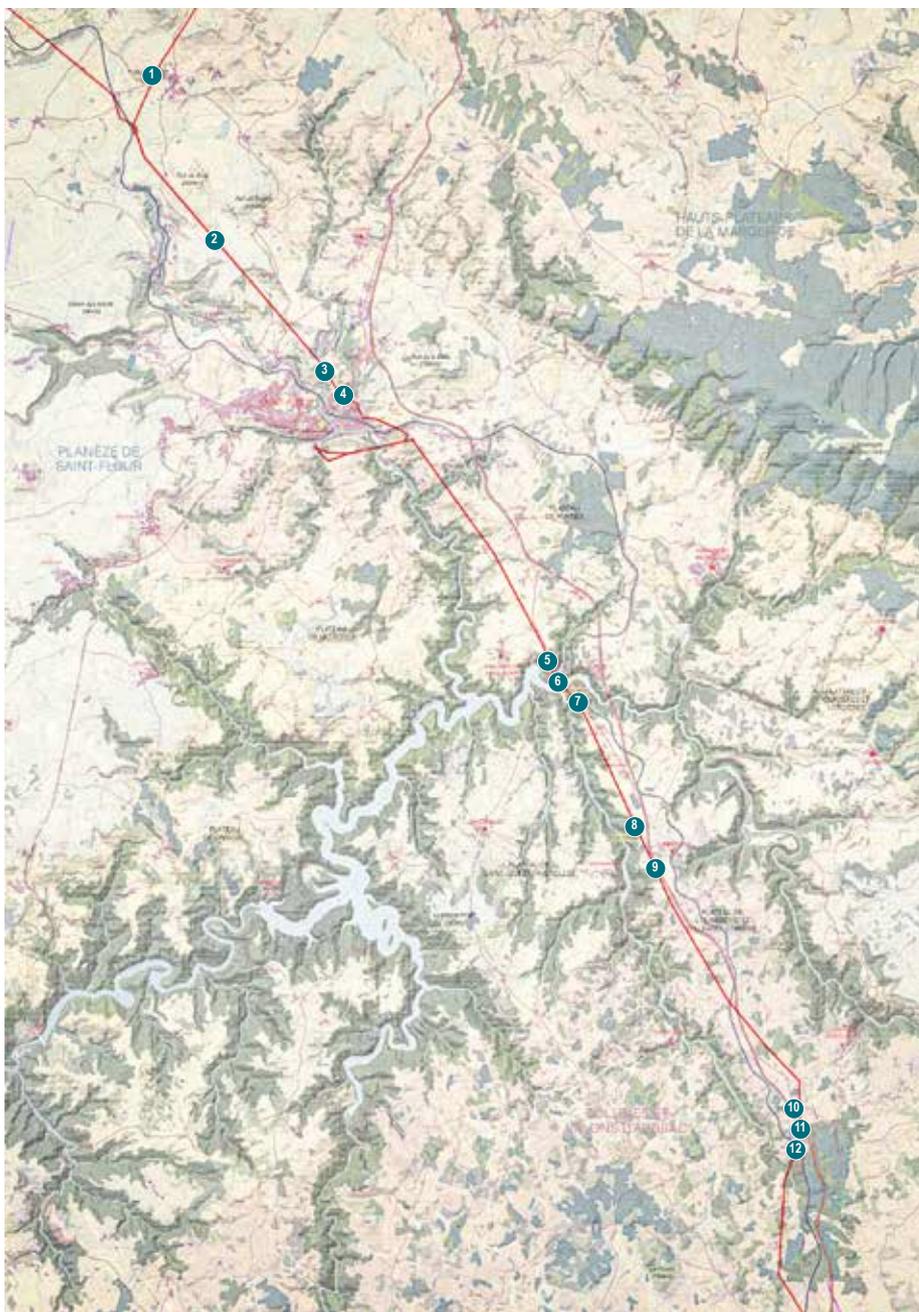
Le quartier du Bel-Air (immeubles HLM et pavillons) a vu le jour en 1965 et continue encore de se développer aujourd'hui. La ligne, datant de 1930, le quartier s'est construit sous les câbles existants. À ce stade, aucune mise en souterrain n'est prévue (une partie des supports a d'ailleurs déjà été rénovée dans les années 2010).



La Garde

De la même manière qu'à Bel Air, la ligne est antérieure aux habitations qu'elle traverse. Les supports, inchangés depuis 1930, sont concernés par le projet de rénovation à venir. Actuellement la commune est en négociation avec RTE pour un enfouissement souterrain, qui semble être une solution raisonnable aux vues des enjeux et du terrain qui pourrait permettre d'aboutir à la demande d'enfouissement des élus locaux.

PORTAIS DE LIGNE : UN OBJET-PAYSAGE ?



QUE LA LIGNE ELECTRIQUE CRÉÉE-T-ELLE ?

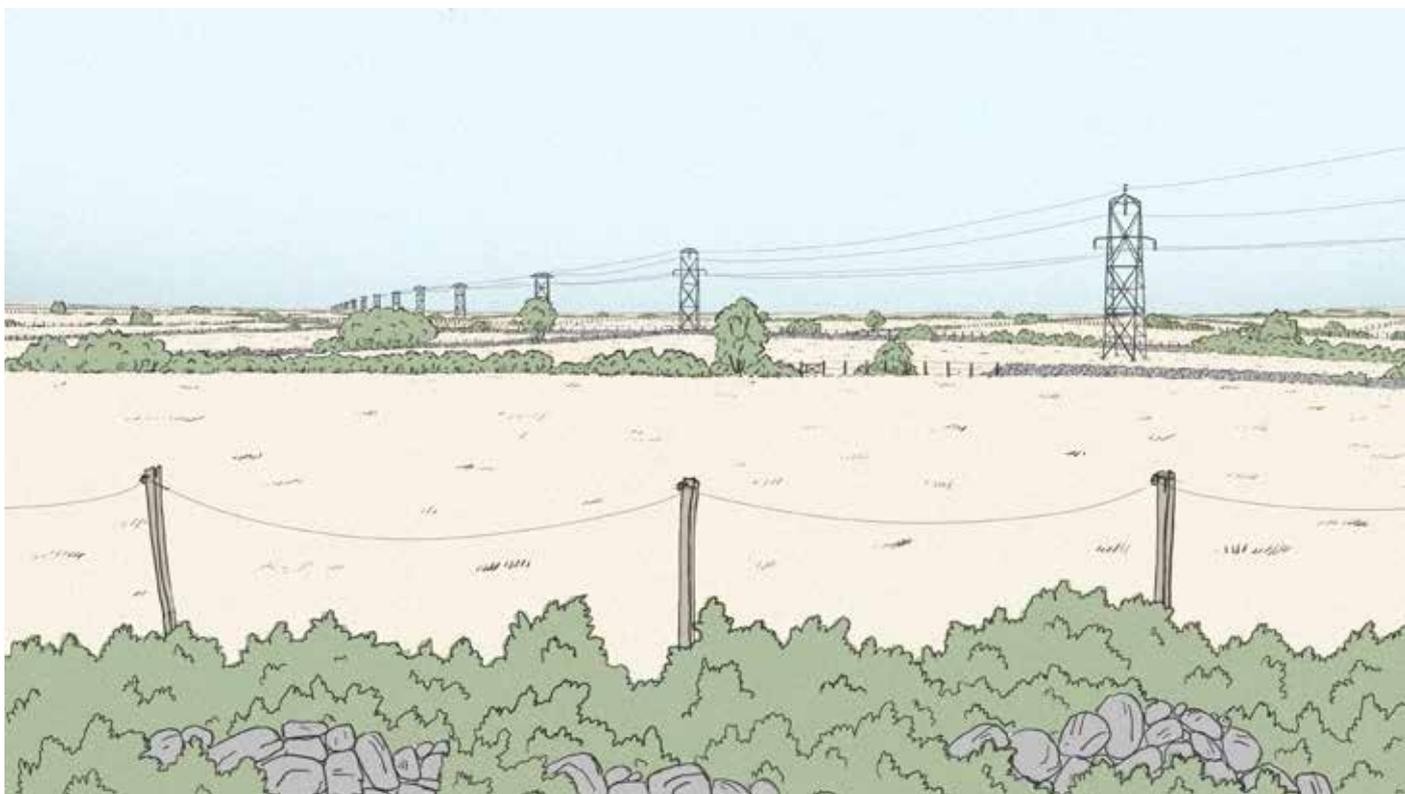
Malgré l'accoutumance des habitants, la ligne électrique reste un objet industriel imposant et difficilement soluble dans le paysage. Si sa présence interroge parfois, notamment lorsqu'elle se confronte au patrimoine bâti ancien ou à des paysages d'élevage séculaires, il lui arrive aussi de faire événement et de questionner la notion même de paysage, et de bien commun.

La silhouette des pylônes, leur proximité aux éléments bâtis, routiers ou aux végétaux, l'horizontalité et la tension des câbles sont autant d'éléments qui font de la 63 kV un objet complexe et unique dans chacune de ses interactions avec le territoire.



1 CARREFOUR ET CONCENTRATION

À l'ouest de Talizat, la rencontre entre la D679 et la D14 crée une situation de carrefour. Aux différentes lignes à hautes tensions s'ajoutent les pylônes téléphoniques et les candélabres qui annoncent l'entrée de ville. Devant les paysages de la plaine, cette situation de carrefour de routes et de câbles crée un point de concentration et de densification qui contraste avec l'horizontalité et l'ouverture des espaces environnants.



2 PERSPECTIVE ET HORIZONTALITÉ

Située sur la Planèze de Saint-Flour au niveau de Sebeuge, la ligne électrique vient créer une perspective visuelle dans les paysages horizontaux du plateau. Dans ces paysages béants, où peu d'élément viennent accrocher le regard, la ligne dessine une perspective régulière vers l'horizon et constitue un élément de repère dans les étendues parfois lunaires de la Planèze. Les câbles tendus entrent en résonance avec le plateau et soulignent la structure horizontale des paysages de Planèze.



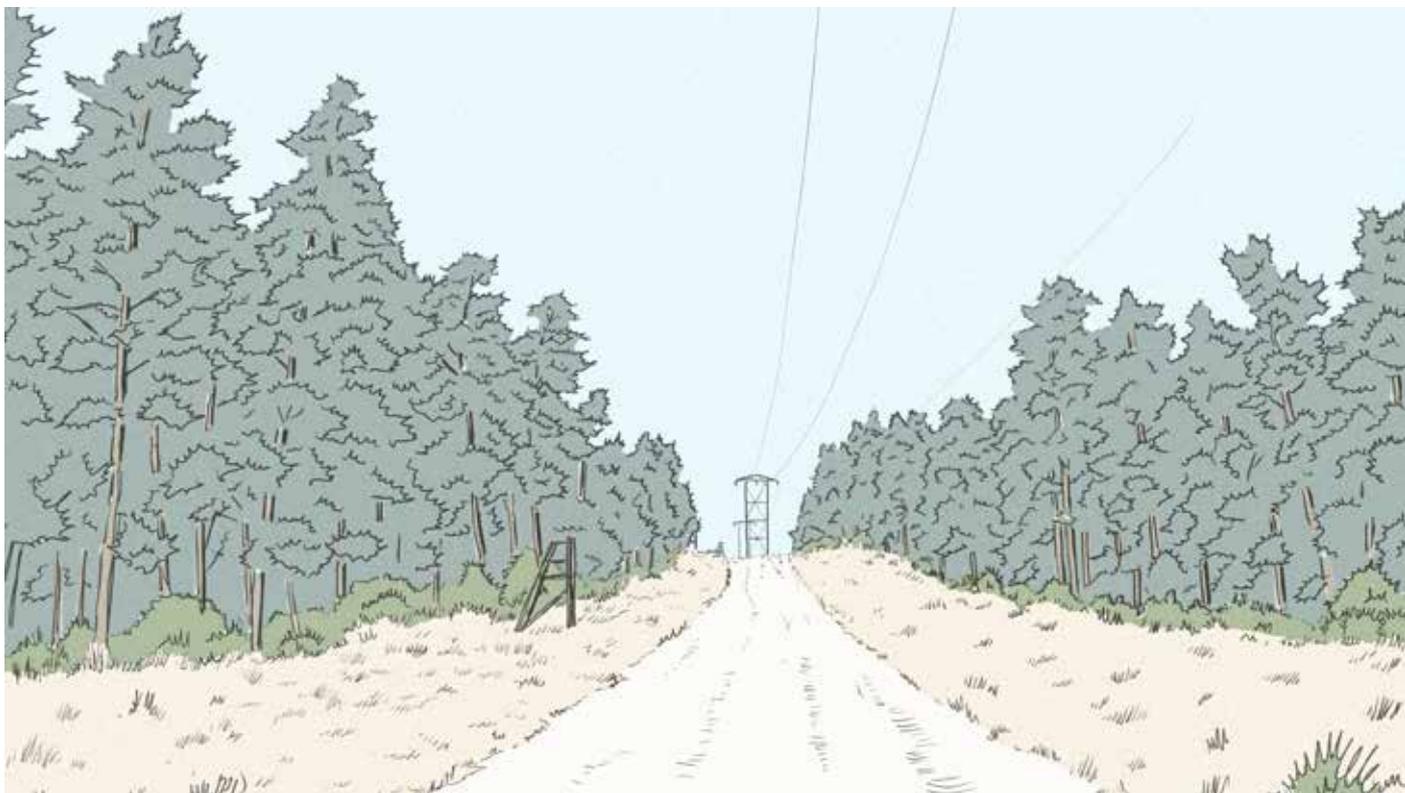
3 UNE EXPÉRIENCE DU PASSAGE

A plusieurs reprises, les GR et le GRP passent au pied de la ligne électrique. Principaux axes de découverte touristique du pays, la rencontre avec la 63 kV crée un événement pour les visiteurs venus se confronter aux paysages bruts et sauvages du Cantal. Si la ligne peut parfois être un obstacle dans une appréciation des paysages du lointain, le contact direct avec les chemins de randonnée peut être l'occasion de se confronter physiquement à ces éléments, leur dimensionnement et leur matérialité.



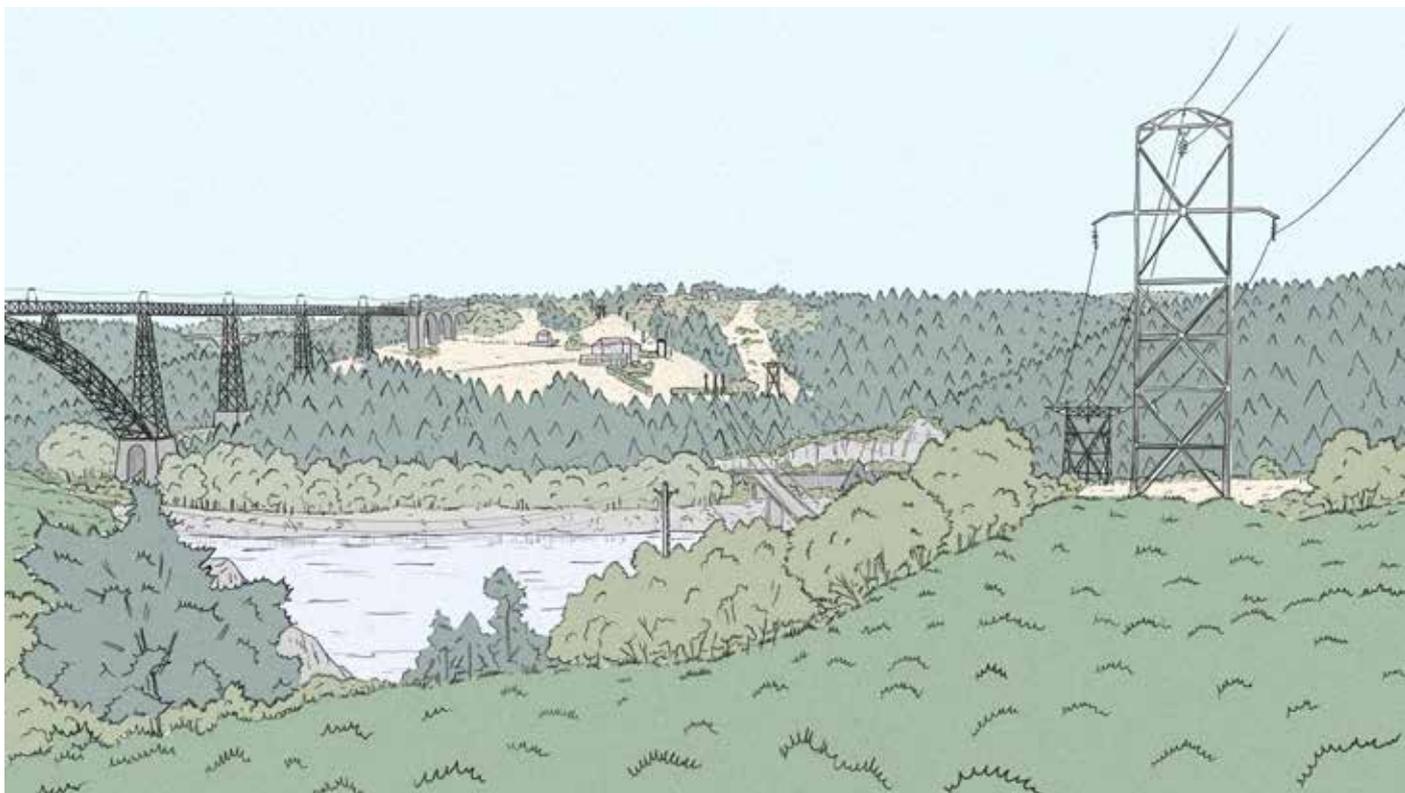
4 AU-DESSUS DES TOITS

L'expansion urbaine de Saint-Flour a conduit à la construction de quartier pavillonnaire sous les câbles de la ligne électrique. Si ce voltage ne provoque pas de pollution auditive, les pylônes et les câbles de la 63 k V sont visibles aussi bien depuis les salons, les jardins que les trottoirs du quartier. «Not in my backyard»... on imagine mal les habitants se réjouir de cette présence.



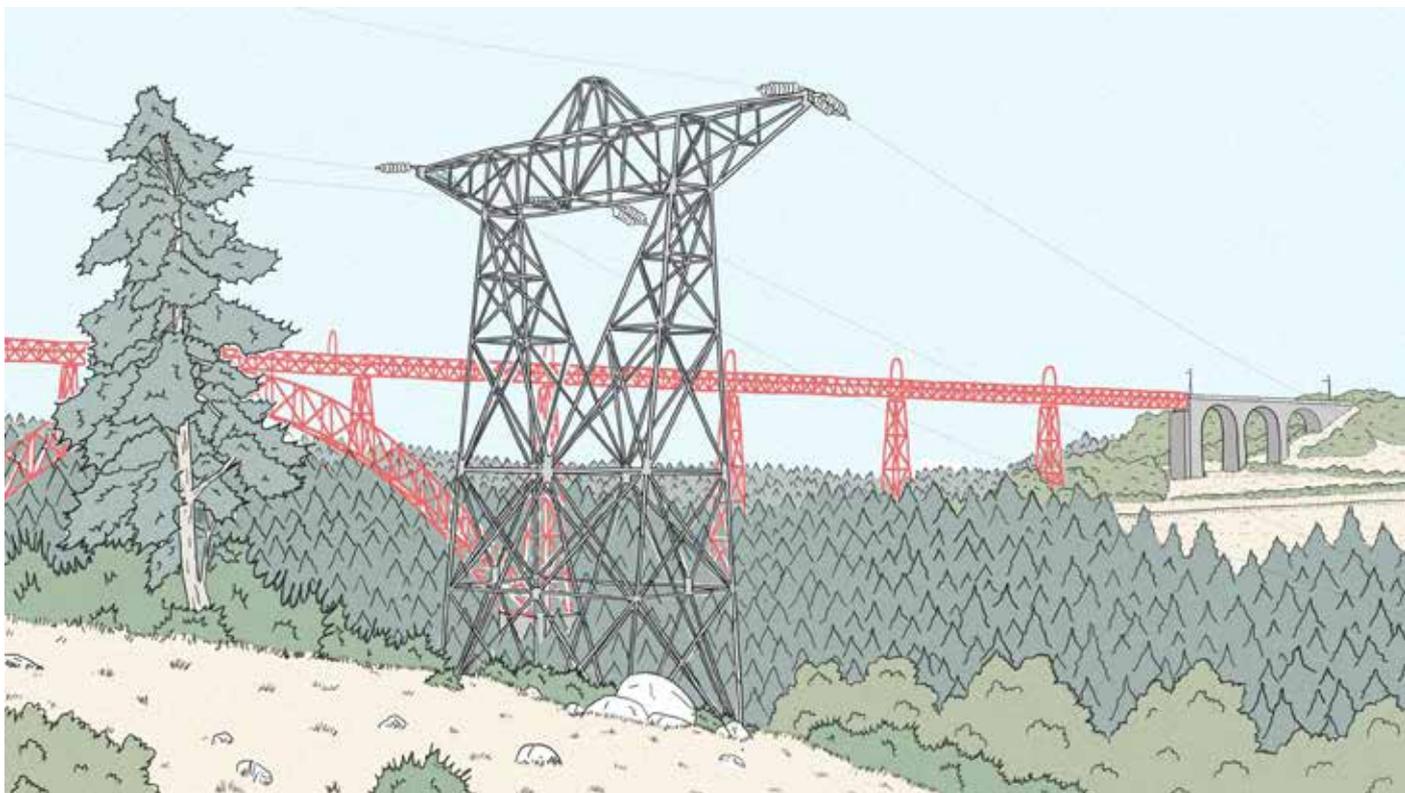
5 LA LIGNE CRÉATRICE

À son arrivée dans les gorges de la Truyère, la ligne doit passer à travers des boisements spontanés de pins sylvestres. L'espace libéré, nécessaire à l'accessibilité et l'entretien des pylônes et des câbles, offre un couloir forestier d'une vingtaine de mètre de large. Cette brèche participe à la mise en scène de l'arrivée vers les gorges et le Viaduc de Garabit et s'est vu rapidement appropriée par les associations de chasseurs qui ont installés des cabanes sur toute sa longueur.



6 TRAVERSER À CÔTÉ DU VIADUC

Au niveau de la Truyère, parallèle au Viaduc de Garabit, la ligne traverse la vallée de part en part. Avec la route et la présence de l'hôtel Grand Site, elle fait partie des rares éléments à contraster avec l'aspect à priori sauvage des gorges. Le viaduc, acte héroïque de traversé, est imité par la 63 kV qui s'efforce elle aussi de rejoindre les 2 plateaux. Le premier fait patrimoine, le second questionne... vole la vedette ?



7 MATÉRIALITÉ ET PÉDAGOGIE

Si la couleur diffère, il existe un lien de matérialité évident entre le pylône et le viaduc. À cet endroit, la ligne obstrue l'une des plus belles vues sur le viaduc et empêche d'embrasser d'un regard les paysages sauvages de la vallée et la monumentalité du viaduc. Si sur un plan visuel ce pylône pose véritablement problème, il a le mérite de rappeler l'histoire de ce viaduc ferré, dont la construction de la ligne 63 kV a permis l'électrification dans les années 1930.



8 ANACHRONISME

Situé entre la vallée de l'Arcomie et l'A75, le château de Pompignac domine le paysage et témoigne d'une occupation et d'une histoire remontant au XV^e siècle. Les alentours du domaine, structurés par une trame bocagère dense offrent des promenades et de vues exceptionnelles sur le château et la campagne environnante. Le passage de la ligne à proximité et dans le périmètre d'inscription du site interroge. Il ne bénéficie ni d'un lien de matérialité, ni d'un quelconque aménagement pédagogique sur le domaine et de son histoire.



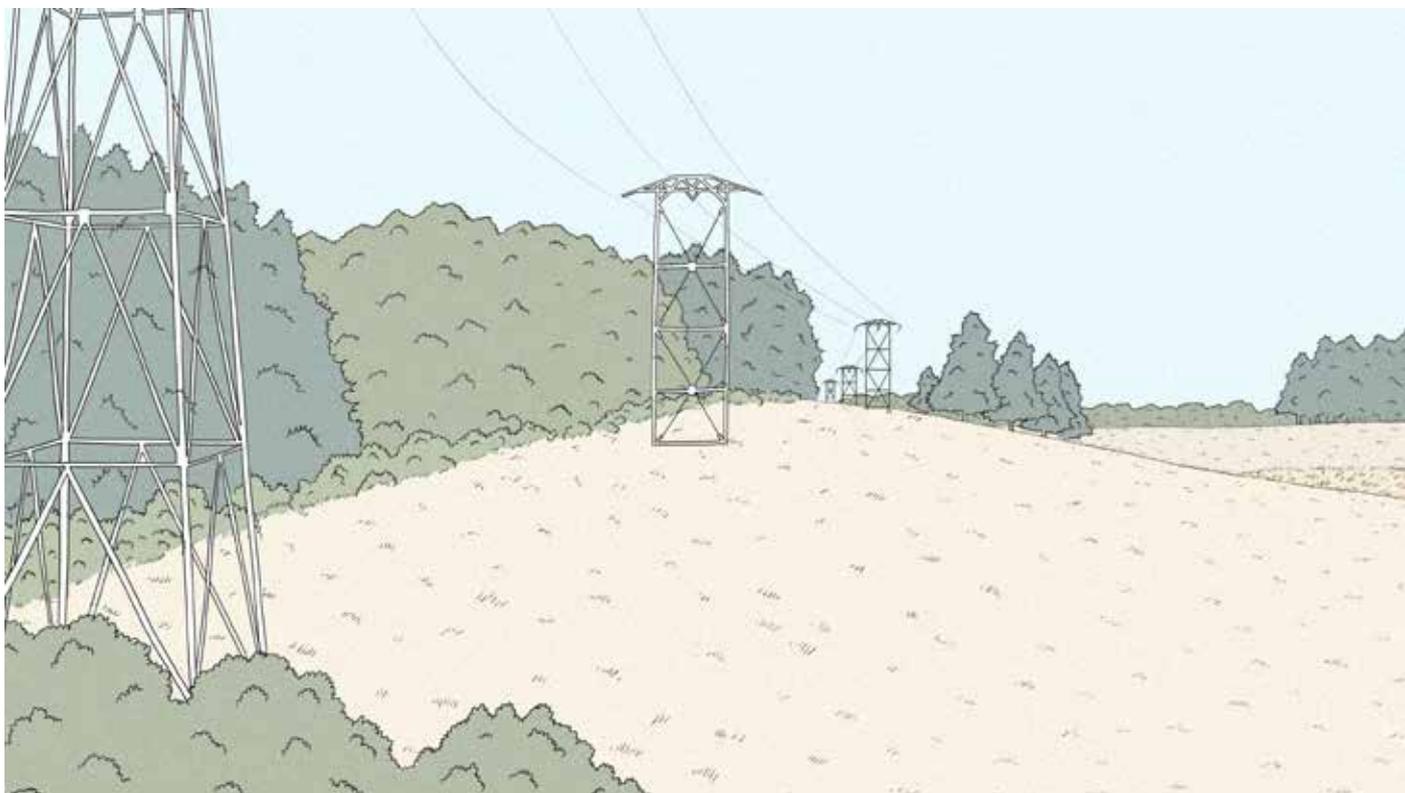
9 MUTUALISER

Au Sud du château de Pompignac, l'autoroute et la ligne semblent se rencontrer sur un court instant. Il s'agit d'une des rares portions où les deux infrastructures se suivent. Lancés à 130km/h, seuls les plus avertis pourront déceler à cet endroit la présence des pylônes électriques.



10 PYLONE-EVENEMENT

A proximité de La Garde, la ligne électrique franchit l'A75 et s'habille pour l'occasion. Ces pylônes, nommés Grands Ducs, marquent un franchissement et l'intersection entre deux infrastructures de transport au coeur de l'histoire et du développement du territoire. Soudain, la ligne semble muer en autre chose, plus visible, plus exceptionnelle... pour reprendre son aspect habituel quelques mètres plus loin.



11 EN LISIÈRE

Au niveau de l'aire d'autoroute de la Lozère, la ligne électrique bifurque et longe la lisière d'un bois mixte. Qui était là en premier ? Qui s'est adapté ? Il semble y avoir une certaine politesse entre la frondaison des pins, des frênes et des châtaigniers et la ligne 63 kV qui participe à habiter et souligner cette zone de transition entre le bois et la forêt.

03.

Les sites à enjeux,
études et préconisations paysagères

L'HORIZONTALITÉ DE LA PLANÈZE DE SAINT-FLOUR : UN REMPLACEMENT EN LIEU ET PLACE

LA PLANÈZE, PLAINE ET PLATEAU

Le mot de Planèze désigne précisément cette région du Cantal. Le terme a ensuite été repris par les géographes pour nommer les plateaux basaltiques issus d'éruptions volcaniques. Longtemps, la planèze faisait partie des grandes zones de culture d'Auvergne. On y cultivait céréales et légumineuses (notamment la lentille). Aujourd'hui cet espace est majoritairement réservé à l'élevage bovin ; il garde cependant un fort potentiel agronomique grâce à ses sols d'une exceptionnelle fertilité.

La ligne électrique Arcomie - Talizat traverse la Planèze au niveau de Talizat, puis du plateau de Sebeuge. Bien qu'appartenant à un même ensemble géologique, ces deux sites ont des caractéristiques différentes. Le premier est façonné par les ruisseaux de Ponroumiou et de la Chevade, et constitue une plaine agricole irriguée où l'on retrouve encore quelques champs de lentilles. La plaine accueille le transformateur de Savignac et ses paysages sont déjà très encombrés par les lignes à haute tension : on y retrouve la ligne 63 kV mais également la ligne 230 kV qui traverse la plaine Nord-Ouest/Sud-Est. La seconde, un plateau traversé par le GR Pays de Saint-Flour, est occupé par de vastes zones de pâturage et quelques parcelles de fauche.



LA PLAINE DE TALIZAT, TRANSFORMATEUR ET LIGNES À HAUTES TENSIONS : UN ESPACE SATURÉ À MÉNAGER



Sur la plaine de Talizat, la concentration des infrastructures de transport couplée à la présence du transformateur de Savignac entraîne une forte présence visuelle des lignes HT dans le paysage. Afin de ne pas accentuer ce sentiment de concentration, mais aussi pour coupler avec l'horizontalité de la plaine, un remplacement en lieu et place avec les portiques bétons est à privilégier sur l'ensemble des pylônes concernés par le renouvellement.

Point de vigilance sur le hameau des Alloux

Outre la monumentalité du château de Pompignac ou du Viaduc de Garabit, les petits hameaux peuvent eux aussi constituer un patrimoine bâti plus discret et témoin de l'histoire agricole du territoire. Le hameau des Alloux, attaché aux pentes du Puy de Barre et face à la plaine de Talizat en fait partie. La ligne électrique Arcomie-Savignac passe à seulement quelques mètres des maisons et se trouve dans l'axe d'une des vues qui se dégagent, depuis le hameau sur la plaine.

Si les élus et habitants ne semblent pas être gênés par cette situation, RTE doit rester attentif à d'éventuelles revendications (et notamment dans le cas où le projet de renouvellement serait soumis à une enquête publique plus approfondie). Une légère déviation vers le sud pourrait permettre de ne pas obstruer la vue sur la vallée, mais également d'éloigner légèrement le pylône le plus proche du hameau.



LE PLATEAU DE SEBEUGE, L'HORIZONTALITÉ ET LE RESSERREMENT PARCELLAIRE



Sur cette zone, l'horizontalité du relief amène également à privilégier un remplacement en lieu et place avec les portiques béton. Par ailleurs, la taille des parcelles est relativement petite et régulière sur l'ensemble du plateau ; la distance des murets de pierres sèches et des haies basses qui délimitent ces dernières excède rarement les 100 m. Afin de s'inscrire dans cette trame parcellaire resserée, le choix de supports à petites portances semble justifié.

Point de vigilance sur rencontre avec le GR du Pays de Saint-Flour

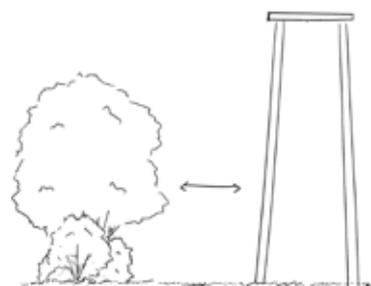
Réputé pour la singularité de ses paysages horizontaux et dénudés, la Planèze de Saint-Flour est particulièrement appréciée par les marcheurs et constitue une destination privilégiée du tourisme vert de randonnée. Le GR de Pays de Saint-Flour traverse le plateau de Sebeuge avant de descendre dans la vallée du Babory et de rencontrer la ligne 63 kV. Le pylône est situé au pied du chemin de randonnée. Si cette proximité a le mérite de permettre de se confronter à la «monumentalité» et à la matérialité de l'ouvrage, il reste néanmoins une rencontre singulière. Lors des travaux, une attention particulière pourra être portée à l'aménagement des abords du nouveau pylône. Pour plus de transparence et dans le cadre d'une consultation publique, une rencontre avec les associations de randonnée et les élus locaux pourra permettre d'aborder ce cas particulier.



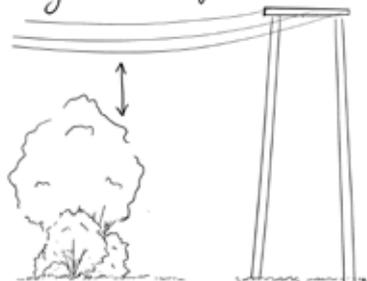
Rencontre avec Mathis Vérité, chargé de secteur à la LPO Cantal

La Plaine de Saint-Flour accueille une douzaine d'oiseaux d'intérêt européen. Parmi eux, on retrouve notamment l'alouette lulu, le pie-grièche écorcheur, le coraïcte Jean-le-Blanc ou encore l'aigle botté. Pour l'airaine, le risque principale avec la ligne à Haute Tension reste la collision avec les câbles, même si il n'y a eu aucun incident constaté sur les secteurs du plateau de Sebeze et de la plaine de Talizat!

En revanche, certaines précautions doivent être prises lors des travaux!



Éloigner les pylônes des haies bocagères qui constituent des zones de nidification et de chasse!



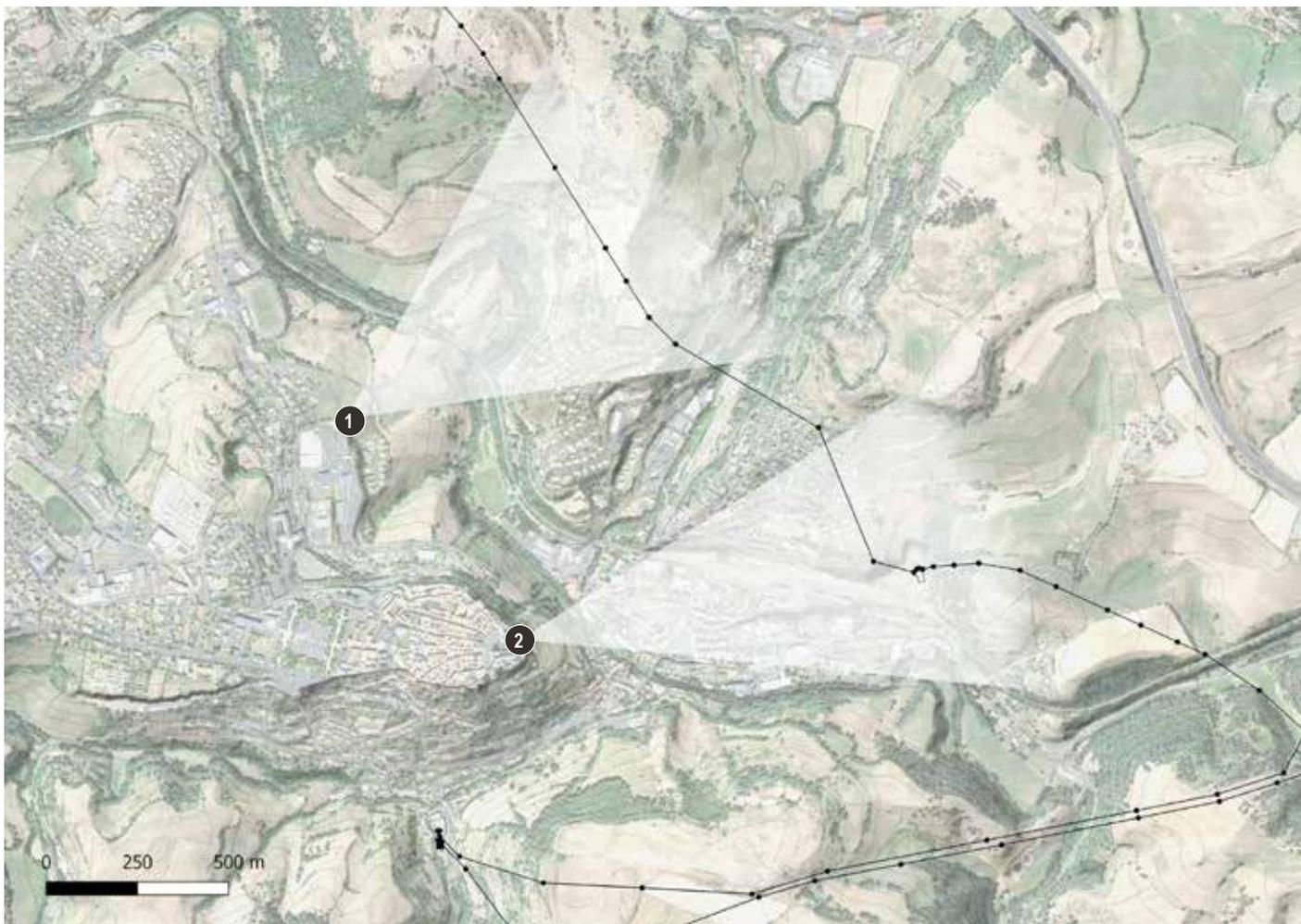
Éviter le passage des câbles au-dessus des haies quand il est possible et ne pas couper des haies lors des travaux!



Bien choisir le période de travaux pour qu'elle n'entraîne pas la période de nidification (bruit, taille, présence humaine, etc...)

DEPUIS LES HAUTEUR DE SAINT-FLOUR : DÉVIER LA LIGNE, ENTRE TRAME BOCAGÈRE ET FOND DE VALLÉE

LES VUES DOMINANTES DEPUIS LA PLACE D'ARME ET L'INTERMARCHÉ



① Vue depuis les coteaux et le parking d'intermarché



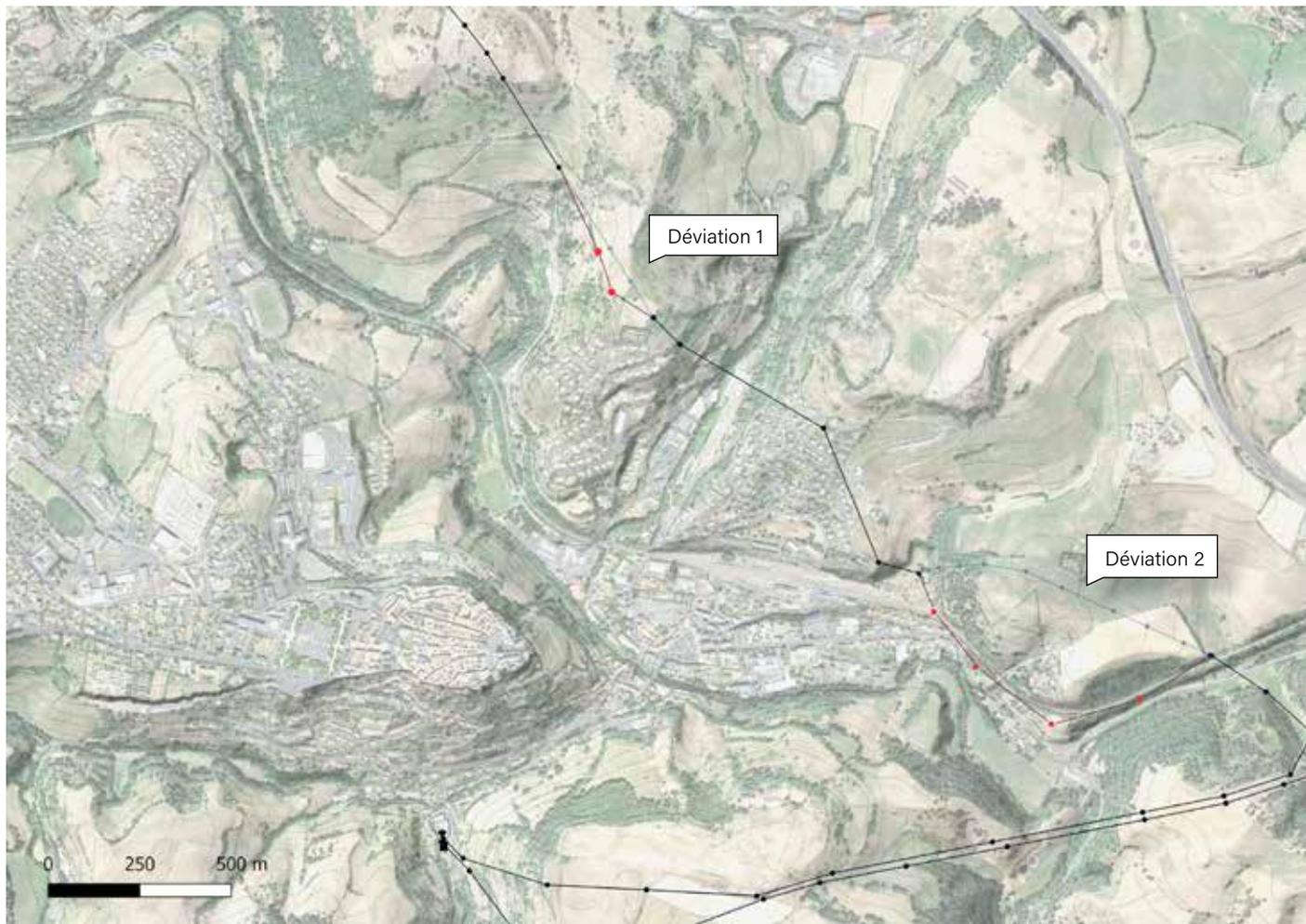
La zone commerciale qui regroupe les magasins Intermarché, Kiabi et But est un lieu de consommation pour l'ensemble des habitants de Saint-Flour. Son parking constitue un balcon sur la vallée et fait partie intégrante du périmètre de protection urbaine et architecturale du Site Patrimonial Remarquable de Saint-Flour. Depuis ce dernier, on aperçoit la ligne 63 kV passer en crête au niveau des Cramades puis longer le coteau en coupant à travers les prairies jusqu'au quartier des Camiols.

② Vue depuis les hauteurs et la place d'Arme



La place d'Arme, située en plein cœur du centre historique de Saint-Flour constitue l'extrémité Est du rocher Indiciac et dispose d'une vue imprenable sur la vallée de l'Ander, la ville basse et les coteaux pavillonnaires. La ligne 63 kV est visible à cause du pylône qui surplombe le transformateur SNCF, et de la tranchée forestière qu'elle crée dans un bois de résineux.

PROPOSITION DE DÉVIATION : SUIVRE LA TRAME VÉGÉTALE ET ÉVITER LA TRANCHÉE FORESTIÈRE



Ancien tracé



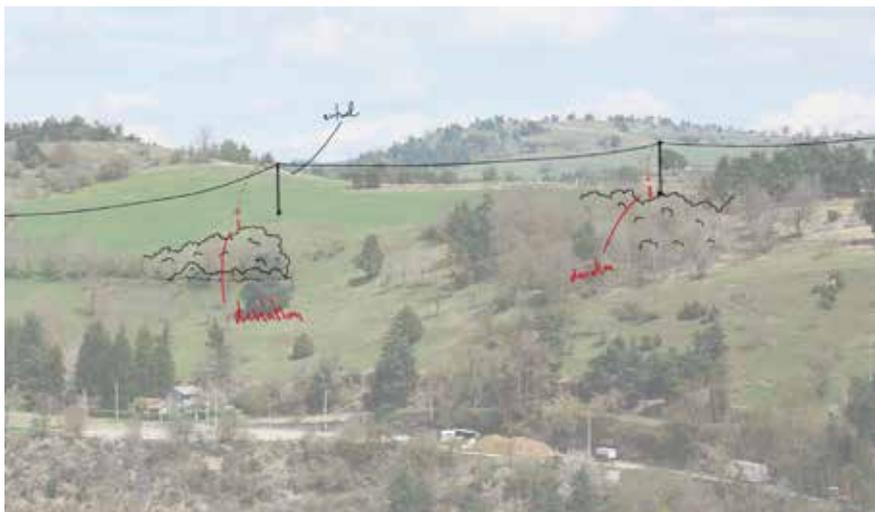
Remplacement
en lieux et place



Pylone P4 grande portance



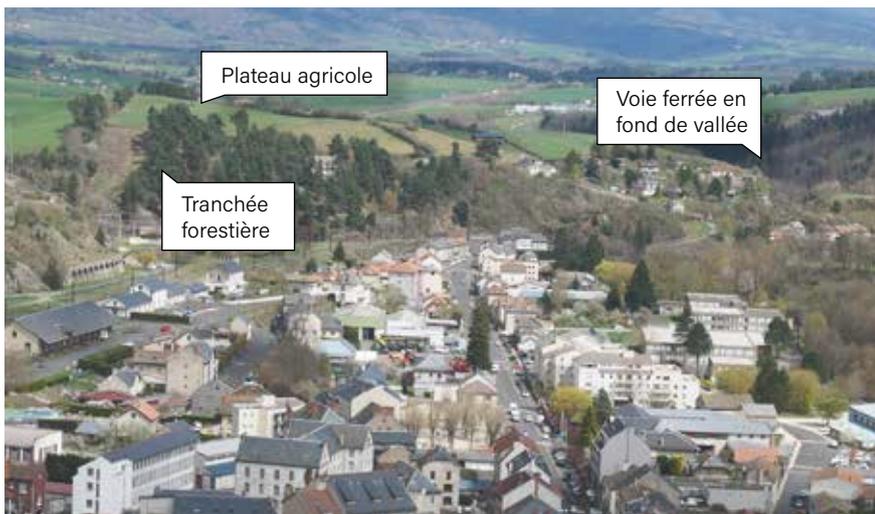
Portique béton petite portance



Déviation n°1

Descendre la ligne, longer la trame forestière

Le pylône situé en plein centre de la prairie est le plus visible. En abaissant de quelques mètres seulement les supports, la ligne viendrait se fondre dans la trame bocagère et passer inaperçu depuis les coteaux et la zone commerciale de Saint-Flour.



Déviation n°2

Longer la voie ferrée et disparaître en fond de vallée

Actuellement très visible à cause de la tranchée forestière qui surplombe la ville basse, une déviation le long de la voie ferrée et de ses espaces en friches permettrait de fondre la ligne à haute tension dans le relief de fond de vallée. Cette déviation pourrait également permettre d'éviter le passage de la ligne en crête du plateau agricole qui domine la vallée.

RESPECTER L'ISOLEMENT DU CHÂTEAU DE POMPIGNAC : UNE LÉGÈRE DÉVIATION LE LONG DE L'A75

PATRIMOINE INSCRIT AU MONUMENT HISTORIQUE

Territoire moyen-ageux

À partir du V^e siècle, un moine nommé Florus vient élire domicile sur le Mont Indiciac pour évangéliser l'Auvergne et donne son nom à la ville de Saint-Flour. Il est à l'origine de plusieurs miracles, et, dès la fin du X^e siècle, des pèlerinages de grande importance lui sont dédiés et participent au développement du pays. En 1317, la création du diocèse de Saint-Flour renforça cette notoriété et en fit une place forte de l'exercice du pouvoir, mais aussi du commerce.

Le Château de Pompignac

Situé sur la commune de Loubaresse, à mi-chemin le long de la route qui reliait Saint-Flour et Saint-Chély-d'Apcher, le Château de Pompignac a été bâti en 1342 par le comte d'Armagnac. À la veille de la guerre de cent ans et des assauts anglais, il s'agit d'un château fort dont 2 tourelles et le chemin de ronde ont été rasés en 1790. Témoin de la période Moyenne-ageuse, il est remarquable pour son architecte gothique et sa tour de guet rectangulaire en baltha.

Il est inscrit le 1er octobre 1941 aux Monuments Historique, et fait donc l'objet d'une protection et d'une vigilance particulière d'un architecte des bâtiments de France. Son périmètre de protection s'étend à 500 m autour de la bâtisse : zone dans laquelle passe la ligne électrique 63 kV.

Aujourd'hui, ce hameau est essentiellement composé d'une ferme d'élevage bovin de race Aubrac et constitue un bien privé.



Photo Bernard Le Lann



Photo Bernard Le Lann

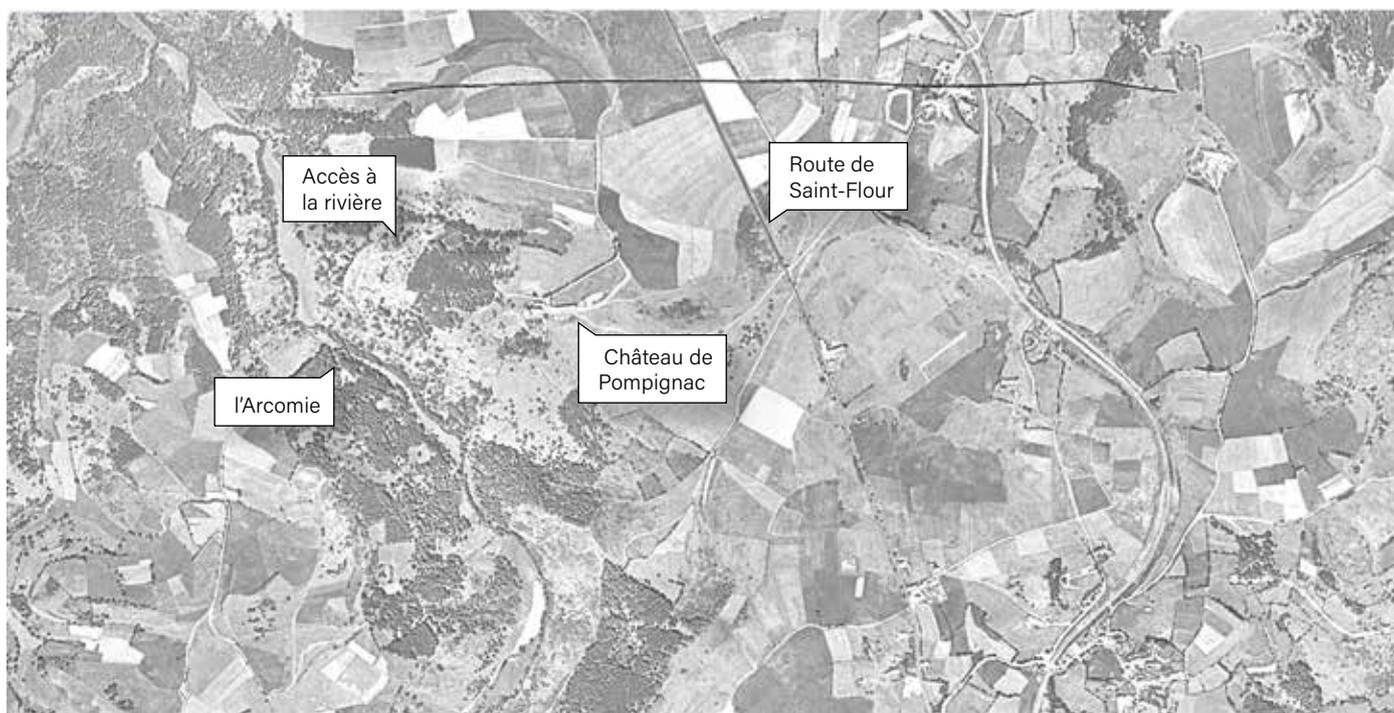


LE PASSAGE DE L'AUTOROUTE ET L'ENFRICHEMENT DE LA VALLÉE : UN XXÈ SIÈCLE D'ISOLEMENT

Un château dans l'axe commercial, ouvert sur la vallée de l'Arcomie

Les photographies aériennes anciennes permettent de comprendre la situation privilégiée du Château de Pompignac. Situé à rupture de pente du plateau, il disposait en plus d'une vue imprenable sur le territoire, d'un accès direct aussi bien aux terres agricoles du plateau qu'à la rivière Arcomie, son moulin et

sa plaine alluviale. Connecté au reste du territoire par la route de Saint-Flour (l'ancienne voie romaine), le château occupait une position stratégique sur le territoire.



La construction de l'autoroute, brèche dans le territoire

Dans les années 1980, la construction de l'autoroute 2 fois 2 voies a entraîné une rupture entre le plateau et la vallée. Depuis, la route encaissée, on n'aperçoit même plus le château ; il est également difficilement accessible à pied ou en vélo et peu visible depuis le reste du territoire. Par ailleurs, l'intensification de

l'agriculture et la déprise démographique a conduit à l'enfrichement de la vallée d'Arcomie. Coupé physiquement du plateau par l'autoroute, le château l'est désormais de la vallée dont il ne conserve plus que la vue !



UN PAYSAGE AGRICOLE PRESERVÉ : VUES SUR LA VALLÉE DEPUIS LES PRAIRIES BOCAGÈRES



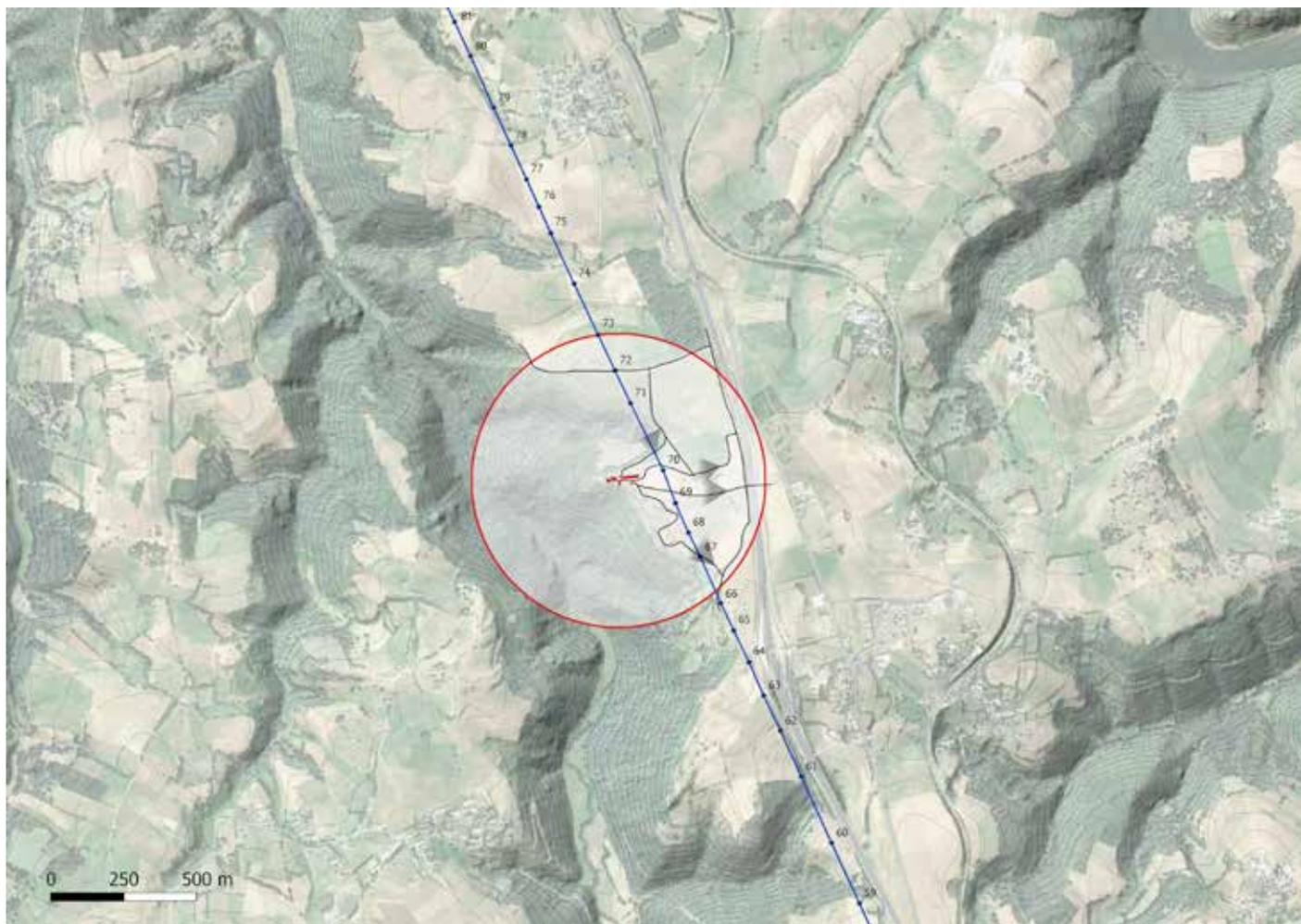
Absents des axes de randonnées locaux et plus généralement des guides touristiques régionaux, les paysages du château n'en restent pas moins exceptionnels. La trame bocagère est encore très présente et offre un paysage d'élevage préservé et des promenades intimistes le long des aubépines, frênes, etc... Cette trame renvoie à un paysage séculaire et préservé, faisant écho à la présence du château et à son histoire.

UNE LIGNE ANACHRONIQUE, DANS L'AXE DU CHÂTEAU ET DE LA VALLÉE



Face à ces paysages agricoles préservés et cette tour de basalte ancestrale, la présence de la ligne interroge. Alors que ce site tout entier semble avoir été isolé, oublié du développement du reste du territoire, la ligne à haute tension, son détachement vertical et sa matérialité renvoient à un imaginaire urbain, industriel. Du détachement du château sur le ciel, la ligne s'interpose entre plateau, château et vallée. Cet isolement imposé par la construction de l'A75 et l'enfrichement de la vallée fait désormais le caractère rare de ce site. Une déviation de la ligne pourrait permettre de respecter ce retrait et préserver les vues sur le monument.

LE TRACÉ ACTUEL DE LA LIGNE À HAUTE TENSION



Périmètre de protection
Monument Historique (500m de rayon)



Château de Pompignac



Chemins

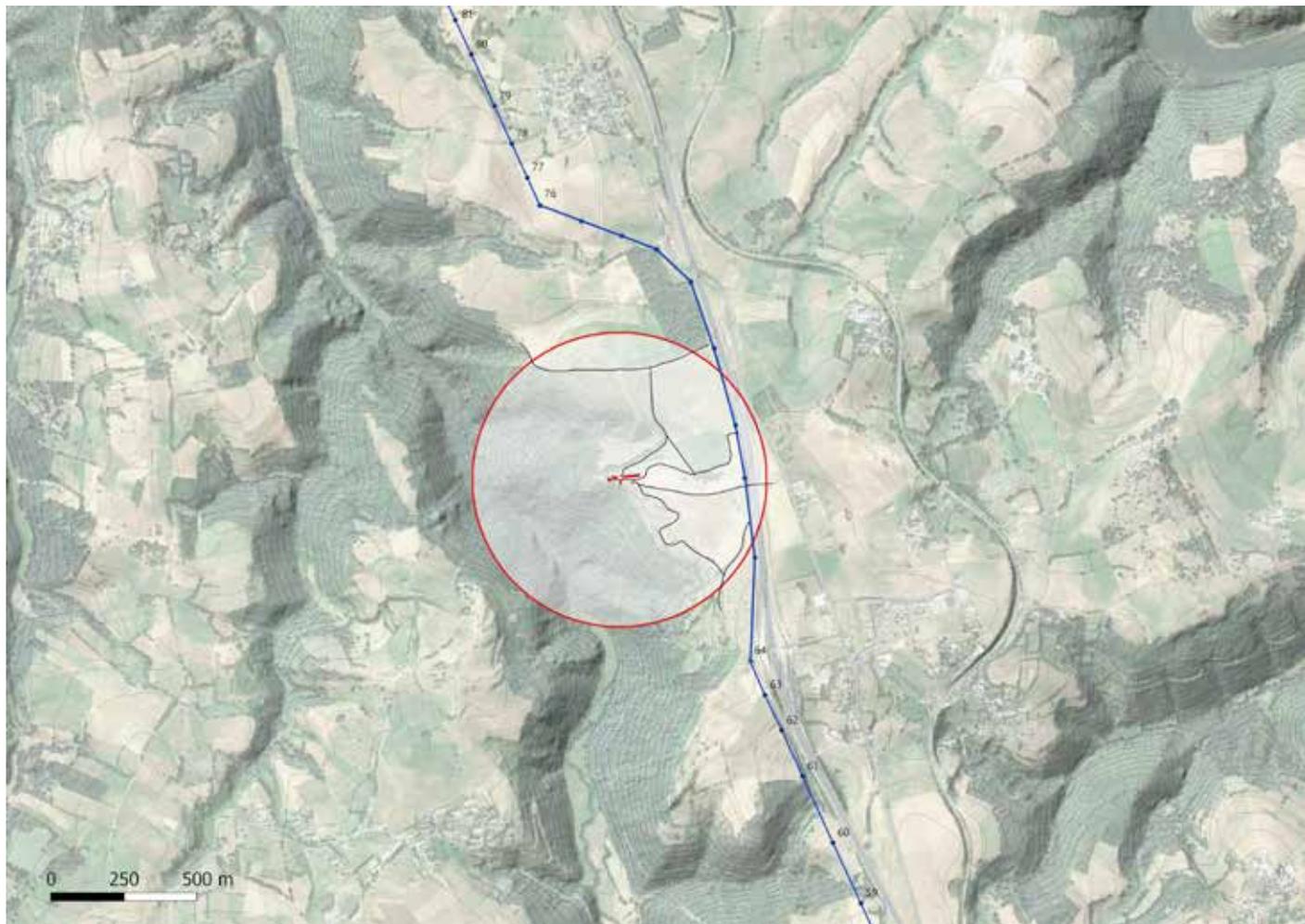


Points de vues sur le château



Ligne électrique

PROPOSITION DE TRACÉ À VENIR



Une déviation entre les pylônes 64 et 76 permettrait de ne plus faire passer la ligne à proximité du château. Une bande d'une quinzaine de mètres de large (souvent occupée par de la pâture), le long du talus de l'autoroute, permettrait le passage d'un nouveau tracé. Au nord, la déviation pourrait longer la lisière d'un bois de résineux avant de re-bifurquer vers le tracé existant. À proximité du village, l'absence de topographie suggère l'emploi de portiques béton (remplacement en lieu et place). Le type de support est à négocier avec l'ABF, les élus et les propriétaires du château. La ligne étant cantonnée à l'espace autoroutier, des supports de type P4 (avec le maximum de porter) pourraient sembler acceptables.

DES ESPACES DISPONIBLES LE LONG DE L'AUTOROUTE

Le long de l'A75, une large bande engazonnée servant de pâturage constitue un espace largement suffisant pour la déviation de la ligne. Ces parcelles, organisées en longueur, ne sont pas délimitées par des haies bocagères et ne présentent aucune contrainte à l'implantation de la ligne 63 kV. Par ailleurs, ces parcelles appartiennent probablement au même propriétaire foncier que celles actuellement traversées par la ligne ; les négociations entre RTE et cet agriculteur en seront alors facilitées.





04.

Les gorges, le viaduc de Garabit et la ligne
Haute Tension Arcomie-Savignac

OUVRAGE MONUMENTAL ET POPULAIRE : LE VIADUC ET LA TRUYÈRE, UN SITE PATRIMONIAL RECONNU ET... EN DEVENIR !

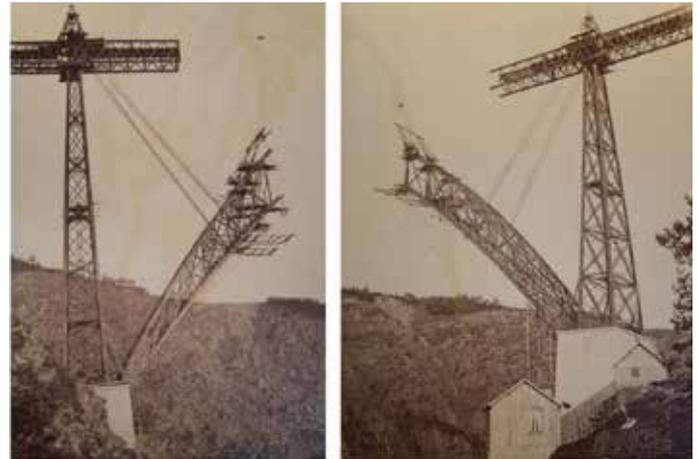
LE VIADUC DE GARABIT, OUVRAGE HÉROÏQUE ET TOURISTIQUE

Monumental chantier

Conçu par Léon Boyer qui est chargé de la réalisation des ouvrages de la ligne Marvejols-Neussargues, le viaduc de Garabit s'inspire de celui construit par Eiffel sur le Douro au Portugal. Avec ses 123 m, il s'agit à l'époque du plus haut pont du monde. Entre 1880 et 1884, les bruits incessants du chantier raisonneront dans la vallée de la Truyère ; ce sont plus de 500 hommes ouvriers et ingénieurs qui participeront durant 4 années à la construction de l'ouvrage. Les pièces métalliques seront conçues dans les ateliers Eiffel à Paris tandis que le sable, l'eau et la roche nécessaires à la maçonnerie seront puisés localement.

Un site touristique

La monumentalité de l'ouvrage attire les foules, qui profitent de sa proximité avec la nationale pour s'y arrêter et l'observer. Mais le tourisme sur les gorges de la Truyère prend encore une autre dimension en 1960 avec la création du lac de barrage et le développement des activités nautiques. De nombreux hôtels se construisent à proximité du Viaduc et en font un lieu incontournable du Cantal et de la Lozère. La construction de l'autoroute et la réduction du trafic ferré a ensuite participé à l'enclavement du site et à une baisse de la fréquentation touristique à partir des années 1980 (en témoigne la fermeture de plusieurs hôtels in situ).

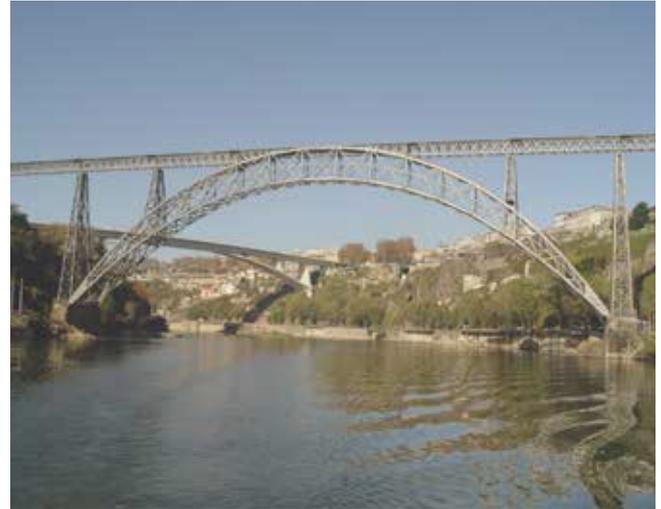


PROCESSUS DE PATRIMONIALISATION...EN COURS !

Déjà inscrit au Monuments Historiques depuis 1965, le site du viaduc de Garabit est concerné par une démarche globale de valorisation paysagère et patrimoniale :

- classement du site des «Gorges et vallées ennoyées de la Truyère Garabit-Grandval» en cours
- projet de labélisation du futur site classé en Grand Site de France
- classement au patrimoine mondial de l'UNESCO du viaduc de Garabit en cours (démarche collective en collaboration avec 5 autres viaducs européens).

Afin d'accompagner la mise en valeur du site, le Syndicat Mixte du lac Garabit Grandval (composé du département et de 11 communes limitrophes) a commandé une étude de diagnostic paysager à l'Agence de paysage et d'urbanisme Détours. Avec ces projets de patrimonialisation et de valorisation paysagère, les élus locaux placent de grands espoirs dans ce site et sa capacité de rayonnement pour le territoire ; récemment, un des hôtels à l'abandon (le plus proche du viaduc) a été racheté et symbolise la dynamique et l'intérêt renouvelé de Garabit.



LE VIADUC ET LA VALLÉE, SENTIMENT CONTRADICTOIRE? ÉMOTION PAYSAGÈRE ET MISE EN SCÈNE DE L'OUVRAGE

FONDEMENTS PAYSAGERS

Les paysages naissent de la rencontre entre le regard sensible du public et un espace concret et émouvant. L'émotion paysagère suscitée par un lieu est liée d'une part à sa géographie, et d'autre part aux interventions des populations qui s'y sont succédées et qui l'ont transformé avec sens et harmonie.

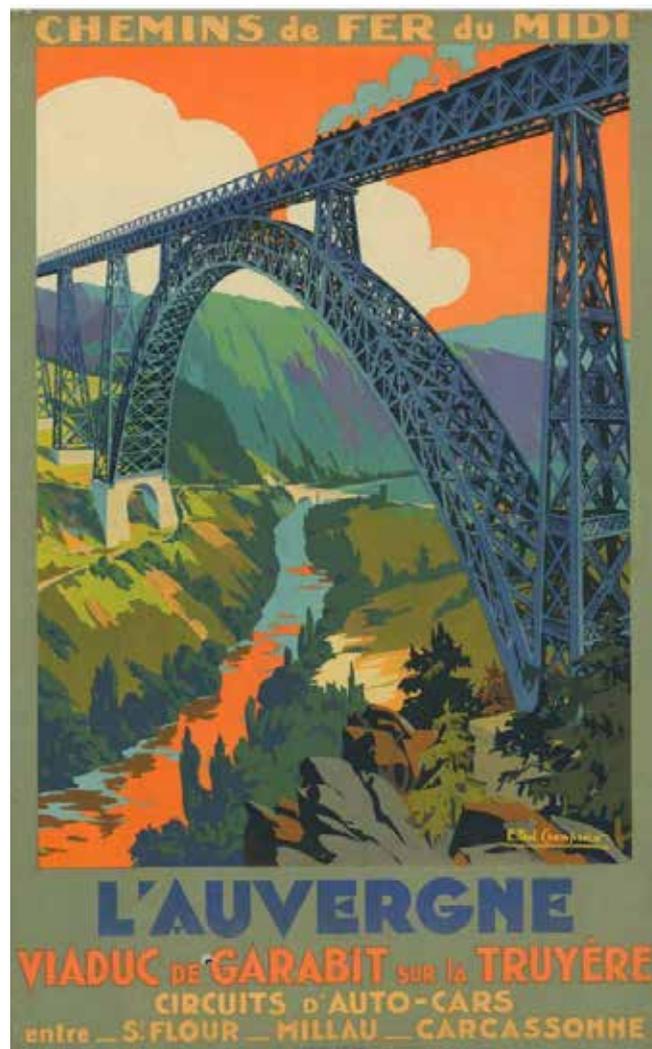
Le paysage du Viaduc née de la mise en scène de gorges sauvages par la construction d'un ouvrage moderne et industriel. Ce contraste de matière ne crée pas, pour autant, une rupture entre la vallée et le pont. L'horizontalité et la hauteur du tablier permettent de mettre en tension l'horizontalité des plateaux, la verticalité des gorges, ou encore la dissymétrie des coteaux. Ce contraste fort entre nature et culture est à l'origine de la capacité du site à nous émouvoir.

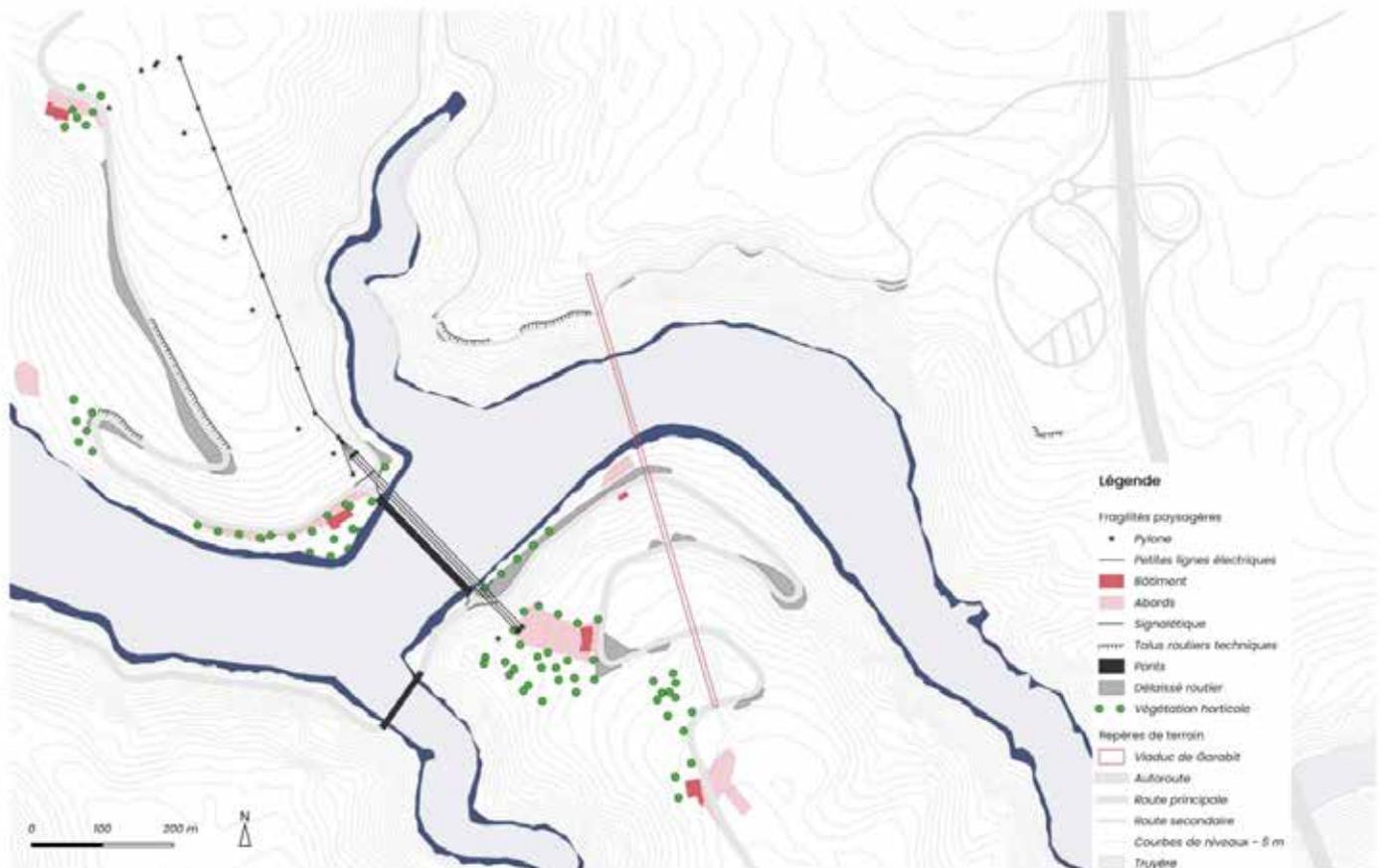
LA PROPOSITION DE DÉTOURS

Le parti prit par le bureau d'étude Détours en charge de la valorisation paysagère du site est de mettre en lumière le contraste nature-culture, ou sauvage-industriel. Pour cela, il propose de considérer :

- l'espace du plateau comme le domaine connu, accueillant et anthropisé,
- l'espace des gorges comme le domaine du sauvage, du naturel, de l'immérgé.

Ainsi, il propose de réduire l'emprunte de l'homme dans les gorges en limitant : les accès faciles, le nombre de bâtiments, la signalétique et la végétation trop horticole, ornemental. Ces traces effacées et le contraste avec le viaduc apparaîtraient encore plus évident et saisissant, participant ainsi à sa mise en valeur.





Sur cette carte est recensé l'ensemble des éléments visibles dans les gorges et qui renvoient à une présence humaine, à un vocabulaire anthropique. Parmi eux, on retrouve notamment des plantations d'ornement et d'alignement, des délaissés routiers, les abords des hôtels en déshérence ainsi que les lignes électriques haute et basse tension. Ces éléments contrastent avec l'idée d'une vallée sauvage et constituent un frein éventuel à la mise en valeur du site.

La ligne Haute Tension 63 kV fait parti de ces éléments et les avis divergent au sujet de sa présence. À l'origine, le cabinet Détours souhaitait l'intégrer au projet de mise en valeur ; mais certains acteurs du territoire s'opposent à cette décision et réclament une mise en souterrain.

UNE APRÈS-MIDI DE RENCONTRE ET D'ÉCHANGE : ORGANISATION D'UN ATELIER DE DÉAMBULATION INSITU

Dans son mode de fonctionnement, RTE rencontre un par un les acteurs concernés par le projet. Cette posture induit un rapport de négociation et d'opposition quasiment immédiat. Par ailleurs, cette pratique ne permet pas aux différents acteurs du territoire de se concerter et donc de faire émerger des propositions cohérentes, qui mettent en commun l'ensemble des regards et des savoir-faire de chacun.

Avec cette journée, nous avons souhaité faire en sorte que tout le monde puisse partager ses connaissances. Le but est que chacun enrichisse sa vision du site et de ses enjeux pour pouvoir mieux argumenter son avis quant à l'enfouissement ou non de la ligne électrique 63 kV.

Être en collectif, a permis de libérer la parole, et d'obtenir des informations différentes ou supplémentaires à celles obtenues lors des entretiens individuels organisés par RTE (de plus, certains acteurs présents à l'atelier n'avaient pas pu rencontrer RTE jusqu'à présent).

L'objectif de la journée n'était alors pas de ressortir avec la solution et le dénouement du projet, mais bien de constituer un public averti à l'ensemble des contraintes et des possibilités contenues dans le devenir du site (la question du site a été posée de manière plus générale que simplement celle du devenir de la ligne haute tension).

- Mathilde DEGEN, DREAL Auvergne-Rhone-Alpes
- Yoan LITTOZ, Délégué territorial DDT
- Romuald RIVIERE, Maire de Val d'Arcomie
- Roland BRUNEL, Maire d'Anglards
- Jean Jacques MONLOUBOU, Président du syndicat mixte du lac Grandval Garabit
- Patricia Vergne ROCHES, Présidente d'AMIGA
- Serge FOURNIAUD, Architecte des bâtiments de France
- Muriel ESPANI, chargé de mission étude d'impact RTE
- Jean François BILLEROT, Responsable de projet RTE
- Benjamin TOGNI, Chargé d'étude concertation RTE
- Eric MARELIE, Chargé de maintenance RTE
- François Xavier Mousquet, Paysagiste

PREMIER TEMPS D'ATELIER EN SALLE : PRÉSENTATION DES ACTEURS ET ÉCHANGES AUTOUR DE LA LIGNE À HAUTE TENSION

Dans un premier temps, nous nous sommes tous retrouvés en salle pour une présentation et des échanges autour de la ligne électrique. Le but était de s'intéresser à la ligne dans son ensemble et de faire échanger les différents participants à propos de cette infrastructure. Une série de onze dessins imprimés représentant la ligne dans différentes situations (en format carte postale) ont été distribués aux participants. Parmi ces onze dessins, chacun devait en sélectionner 3 qui lui permettraient d'exprimer leur regard ou leur connaissances en rapport avec la ligne électrique.

Chacun leur tour, les participants devaient se présenter et en une ou deux phrases compléter «Pour moi la ligne électrique, c'est...». Ils présentaient ensuite les 3 dessins choisis, en exprimant la raison de leur choix. Cet exercice a duré 1 heure et a permis de faire connaissance en veillant à ce que chacun puisse avoir la parole et exprimer son point de vue. En se détachant un peu du site de Garabit, les participants ont été amené à réfléchir aux différentes situations de paysages que crée la ligne électrique 63 kV sur le territoire.





ERIC MARELIE,
chargé de maintenance RTE

«Pour moi la ligne électrique c'est tout simplement quelque chose d'essentiel, utile à tous puisque personne ne peut se passer d'électricité»



Pour lui la matérialité du pylône renvoie à celle du pont et il trouve ça d'une certaine manière beau. Il se demande pourquoi l'un est un ouvrage d'art et l'autre non.



Il existe 5 exemplaires de ces pylônes dans toute la France. Eric a participé à la mise en place de chacun d'entre eux.



Ce qui le choque le plus c'est la multiplication des câbles. Il admet qu'il n'apprécierait pas forcément avoir ça au-dessus de son jardin.

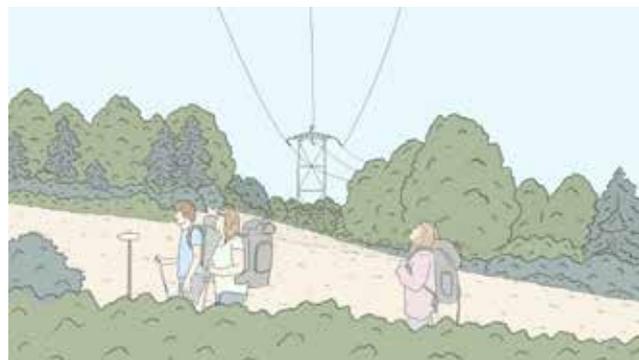


JEAN FRANÇOIS BILLEROT,
chef de projet RTE

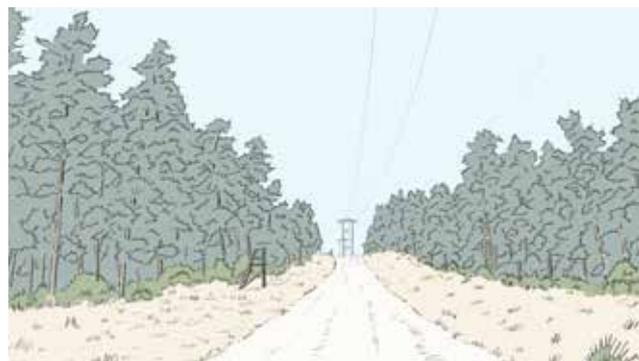
«Pour moi la ligne électrique c'est une énergie vitale essentielle à notre activité et notre capacité à nous développer»



Ce dessin rappelle pour lui que l'histoire ferrée du viaduc est directement liée à celle de la ligne électrique.



Il souligne le fait que l'intersection des chemins de randonnée et de la ligne son rares, et que dans certains cas la ligne peut être un point de repère pour les marcheurs.



La ligne peut créer des situations, créer des paysages qui n'existeraient pas autrement.



BENJAMIN TOGNI,
Chargé d'étude concertation RTE

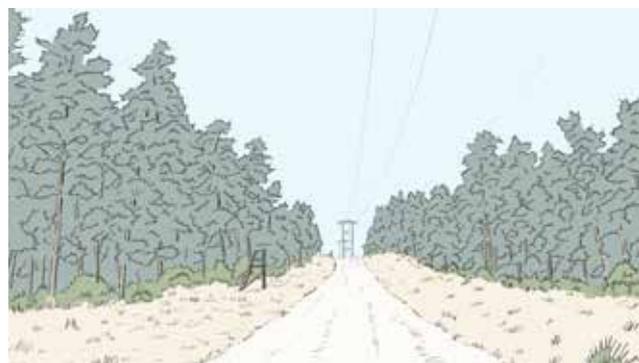
«Pour moi la ligne électrique, c'est un service public indispensable.»



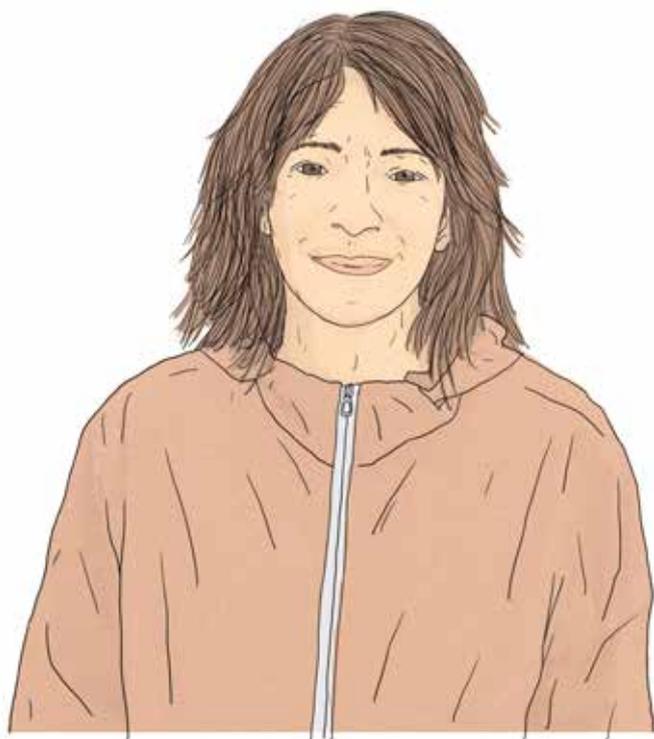
Ces pylônes sont pour lui un exemple d'intégration et de prise en compte du contexte paysager de la part de RTE.



Cette situation démontre qu'il n'y a pas d'incompatibilité d'usage entre la ligne et le territoire.

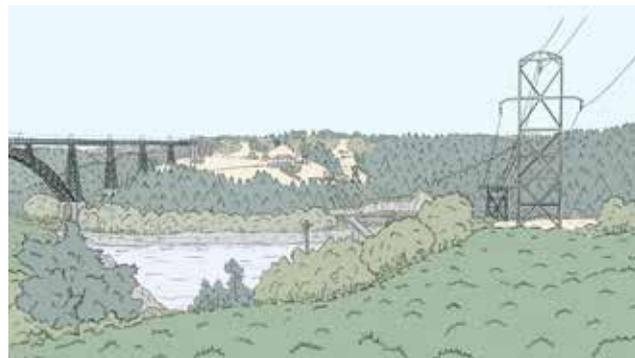


Pour lui cette situation crée quelque chose de beau et d'utile sur le territoire : pour les chasseurs mais aussi la biodiversité des milieux ouverts qui profitent de cet écotone.



MATHILDE DEGEN,
DREAL Auvergne-Rhône-Alpes, MAP

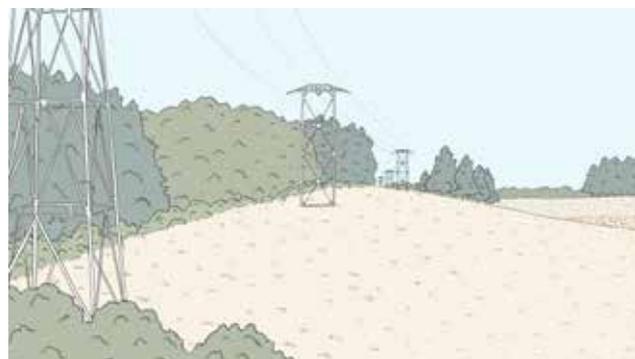
«Pour moi la ligne électrique, c'est un élément du technique du passé, qui étant donné son âge, ne se fond pas trop mal dans le paysage.»



Elle trouve une certaine poésie à la traversé de la vallée par les câbles électriques, et signale qu'avec le viaduc c'est un des seuls éléments à le faire.



Elle trouve que le pylône ne représente pas grand chose comparé aux dimensions de la vallée et du viaduc.



Elle remarque que la ligne est parallèle à la lisière et trouve ça joli quand la ligne électrique souligne un aspect du paysage.

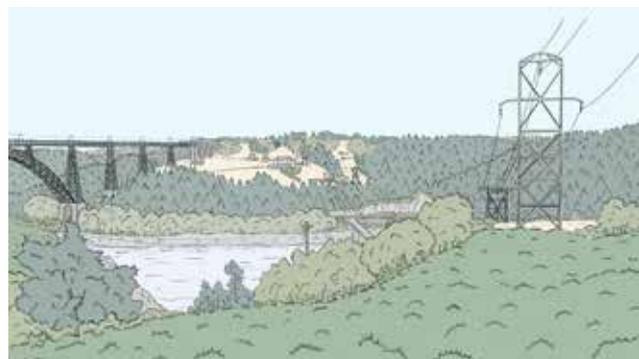


JEAN JACQUES MONLOUBOU,
Président Syndicat Mixte Lac Grandval Garabit

«Pour moi la ligne électrique, c'est l'arrivée de l'énergie nécessaire à nos besoins.»



Pour lui, il est intéressant de concentrer ces infrastructures. Il considère les deux moches et préfère préserver le reste du paysage.



Il est d'avantage gêné par la ligne ENEDIS que celle à haute tension RTE.



Dans cette situation il est d'avantage choqué par la multiplication des lignes basses tensions et téléphoniques que par la ligne HT.



ROLAND BRUNEL,
Maire d'Anglards de Saint-Flour

«Pour moi la ligne électrique, c'est de l'énergie, mais c'est un peu dommage parce que ça nuit au paysage. C'est mieux quand elle n'est pas là.»



Prenant l'autoroute très régulièrement, il se demande si ces pylônes ne pourraient pas être enfouis eux aussi, en profitant de l'infrastructure routière.



Il est gêné par ce pylône, et rajoute qu'il s'agit d'un des plus beaux points de vues sur le viaduc.

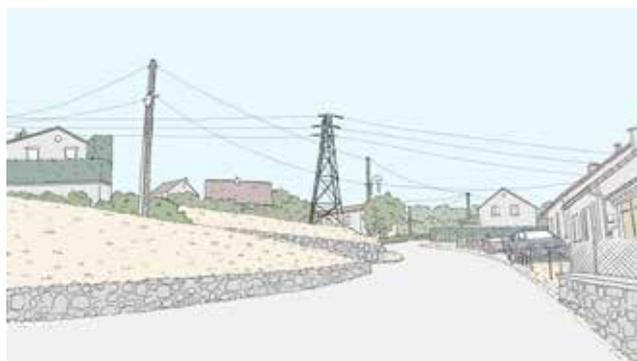


Selon lui, à force de l'avoir sous le nez on ne fait plus attention à la présence de la ligne au point de l'oublier.



ROMUALD RIVIERE,
Maire de Val d'Arcomie

«Pour moi la ligne électrique elle est transparente, sauf sur le site de Garabit.»



Il est indigné que ce genre de situation soit encore possible, et prévient qu'il ne laisserait jamais une telle situation se passer sur sa commune.



Il adore ces pylônes et trouve génial le fait qu'ils soient en bois, une ressource locale abondante.



Avec tout l'intérêt que suscite le site, il est pour lui impossible que ce pylône soit reconduit en lieu et place.

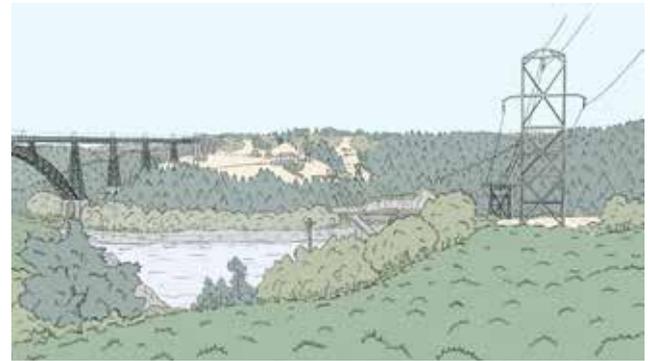


PATRICIA VERGNE ROCHES,
Présidente de l'AMIGA (Association des amis du
Viaduc de Garabit)

«Pour moi la ligne électrique, c'est un témoin de l'électrification de la ligne de chemin de fer, elle raconte l'histoire des hommes et du territoire»



Elle fait remarquer que, si la ligne n'est pas visible longtemps depuis l'autoroute, il y a en revanche énormément de personnes qui la voient tous les jours.



Sur ce dessin, elle remarque la ligne de marnage sur les berges. Pour elle, ceci raconte aussi l'histoire du site et de la construction des barrages.

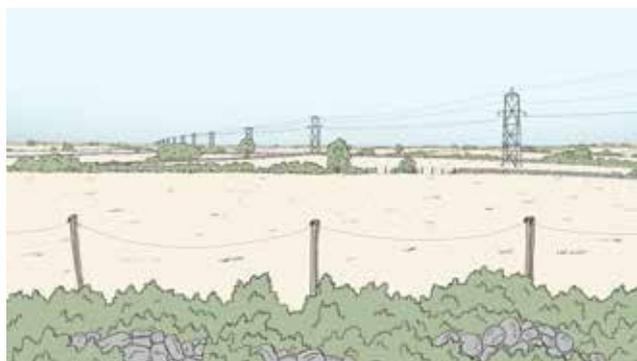


Elle voit ici la superposition de deux histoires, histoire des techniques et du développement ferré, qui sont directement liées.

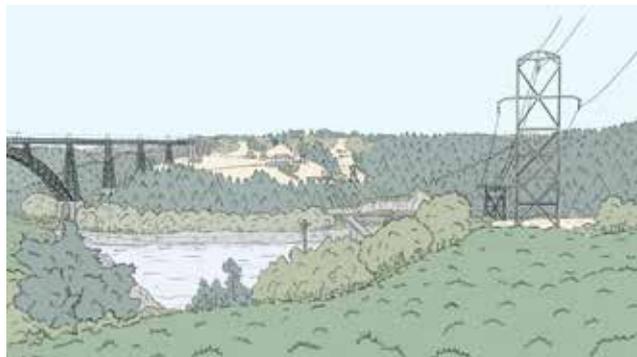


JEREMY NICOT,
Animateur NATURA2000

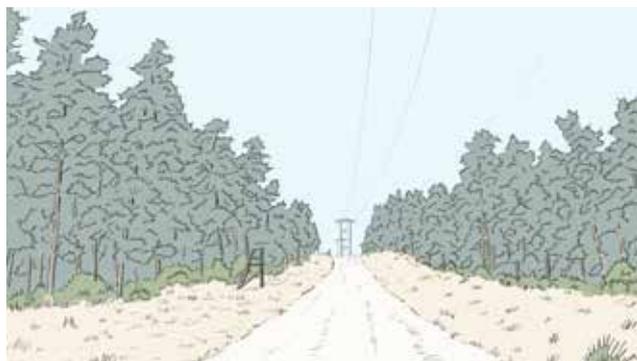
«Pour moi la ligne électrique, c'est un obstacle par rapport à certains enjeux environnementaux.»



Les pelouses de la Planèze sont des lieux d'habitat faune et flore rares. Il alerte sur la proximité de la ligne avec la trame bocagère et les murets de pierres sèches.



Il rappelle que la Truyère est un couloir de migration, et que la présence des lignes électriques peut entraîner des collisions.



Dans cette situation, il voit un milieu déstructuré et des sols malmenés par le passage des engins. Il signale que la réouverture des milieux n'est pas toujours bénéfique.



MATHILDE DEGEN,
DREAL Auvergne-Rhone-Alpes, MAP

«Pour moi la ligne électrique, c'est un objet à part dans le paysage, qui parfois choque et le reste du temps est invisible.»



Elle ne comprend pas que la ligne puisse se trouver dans la perspective du château et trouve cette situation choquante.



Malgré la matérialité des deux ouvrages, elle trouve que le pylône vole la vedette au Viaduc et à la vallée.



Elle signale que lorsqu'on roule sur l'autoroute, nous n'avons pas le temps de voir les pylônes.

DEUXIÈME TEMPS : VISITE DE SITE ET ÉCHNAGES IN SITU

Après l'atelier «cartes postales de la ligne», la seconde partie de l'après-midi s'est déroulée en extérieur.

Suite à une approche globale des paysages traversés par la ligne HT, le but était de se focaliser sur son passage au-dessus de la Truyère et à proximité du Viaduc de Garabit.

Après une présentation cartographique du site et de l'itinéraire que nous allions suivre, nous avons quitté la salle municipale et nous sommes rendus in situ.

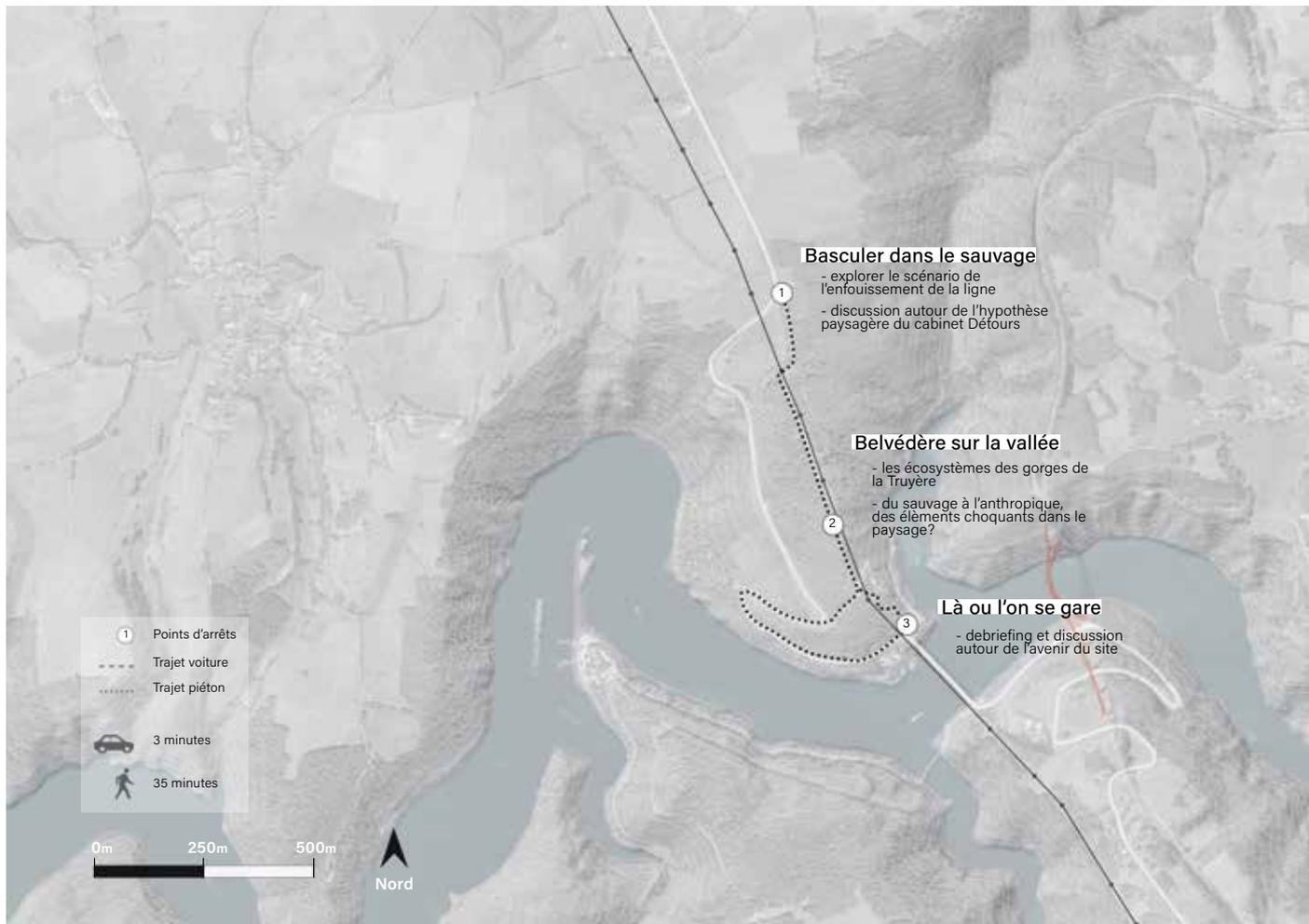
Afin de développer un regard d'ensemble sur le site, nous nous sommes d'abord attardés sur la lecture des paysages de la vallée. Chacun a pu exprimer sa vision du site et partager ce qui fait selon lui de ce dernier un lieu exceptionnel voire incontournable. Nous avons parlé de la géographie, de l'histoire du site, mais également du projet et de la vision de l'atelier Détours.

La première station d'échange nous a permis de nous interroger sur le scénario d'enfouissement et de réfléchir ensemble où il serait le plus pertinent de procéder à la mise en souterrain (cette opération nécessite un pylône plus massif et visible dans le paysage).

Une fois dans les gorges, nous avons passé en revue l'ensemble des éléments visibles qui dénotaient avec l'idée d'une vallée sauvage, et nous nous sommes demandés sur lesquels il serait possible d'agir.

Les interventions de chacun nous ont permis également d'en apprendre davantage sur : les contraintes techniques de RTE, la faune et la flore locale, les projets de rachat en cours sur les hôtels de la vallée, etc.





Le parcours proposé commençait sur l'espace du plateau pour ensuite descendre progressivement dans les gorges, en suivant strictement le tracé de la ligne 63 kV. Le but était d'échanger sur la notion même de paysage et d'interroger chacun sur sa propre lecture du site et celle développée par l'atelier Détours. La diversité des intervenants a permis d'aborder de façon détaillée aussi bien les aspects historique, naturaliste et économique du lieu. Si les discussions se sont poursuivies de façon informelle entre chaque station, les points d'arrêts ont été des occasions de distribuer la parole et d'attirer l'attention sur certains éléments du paysage.

LÀ OÙ LA LIGNE POSE PROBLÈME

LE PLUS BEAU POINT DE VUE SUR LE VIADUC ET LE PYLÔNE N°96



Comme révélé lors de l'exercice carte postale, les élus locaux sont particulièrement choqués par la présence du pylône n°96 qui vient perturber une des seules vues du site qui permet d'embrasser le Viaduc de part en part et d'un seul regard.

Ce point de vue, qui permet de mettre en perspective le viaduc avec la vallée. Il est souligné dans l'étude du cabinet de paysage Détours qui propose l'aménagement d'un belvédère à cet emplacement. Les participants à la réunion ont attribué un caractère presque provocateur à ce pylône.

LES CÂBLES DES LIGNES RTE ET ENEDIS, VISIBLES D'AU-DESSUS ET D'EN DESSOUS



En plus de la ligne à haute tension 63 kV, la vallée est traversée par une ligne à basse tension Enedis. Dans l'axe du pont routier, le paysage aérien est donc perturbé par le passage de 6 câbles dont le fléchissement et la courbure contrastent avec la tension franche induite par l'horizontalité du tablier du Viaduc de Garabit. Les élus admettent que si la présence de ces câbles est moins dérangeante que celle des pylônes, ils n'en restent pas moins des éléments gênants qui contrastent avec la vision des «gorges sauvages» proposée par Détours.

RTE trouverait inutile de faire disparaître ses câbles si Enedis n'en faisait pas de même, et les élus ont admis que les destins de ces deux lignes devront être liés.

LE PASSAGE DE LA ROUTE SOUS LA LIGNE À HAUTE TENSION ET UNE DESCENTE PERTURBÉE PAR LA PRÉSENCE DE LA LIGNE



Au moment où la route bascule et où l'on quitte progressivement l'espace des plateaux pour se plonger dans celui de la vallée et des gorges, la départementale passe en dessous de la ligne électrique 63 kV, à équidistance des poteaux n°100 et 101. Ce point de bascule, cette entrée dans l'espace sauvage de la vallée, est alors marqué par une sorte de porte, constituée de pylônes et de câbles, qui obstrue la vue sur le lointain et les coteaux boisés de la Truyère.

L'ENFOUISSEMENT DE LA LIGNE : UN CIEL SANS CÂBLE, DES POINTS DE VUES SANS PYLÔNE

LES ACTEURS LOCAUX FAVORABLES À UN ENFOUISSEMENT DE LA LIGNE

À l'issu de cette journée, la majorité des acteurs se sont exprimés pour un enfouissement de la ligne. Parmi les arguments fréquemment avancés, celui du «maintenant ou jamais». En effet, les travaux de remplacement des supports n'ont lieu qu'une fois tous les siècles et les élus ne veulent pas louper la fenêtre de tir. Les élus locaux ont rappelé l'ensemble des démarches de patrimonialisation et de valorisation du site en cours, et revendiquent l'importance du Viaduc pour le rayonnement et le développement touristique du territoire.

Les acteurs qui ne sont pas opposés à un remplacement en lieu et place avancent l'argument pédagogique et trouvent intéressant de garder ce rapport visuel entre la ligne et le viaduc. Il s'agit essentiellement de RTE, mais aussi de la présidente de l'AMIGA et historienne Madame Vergne Roches. Les chargés de missions LPO et NATRUA2000 voient d'un très bon oeil la mise en souterrain ; ils ont rappelé que la collision des rapaces sur les câbles constituent un véritable enjeu faunistique.

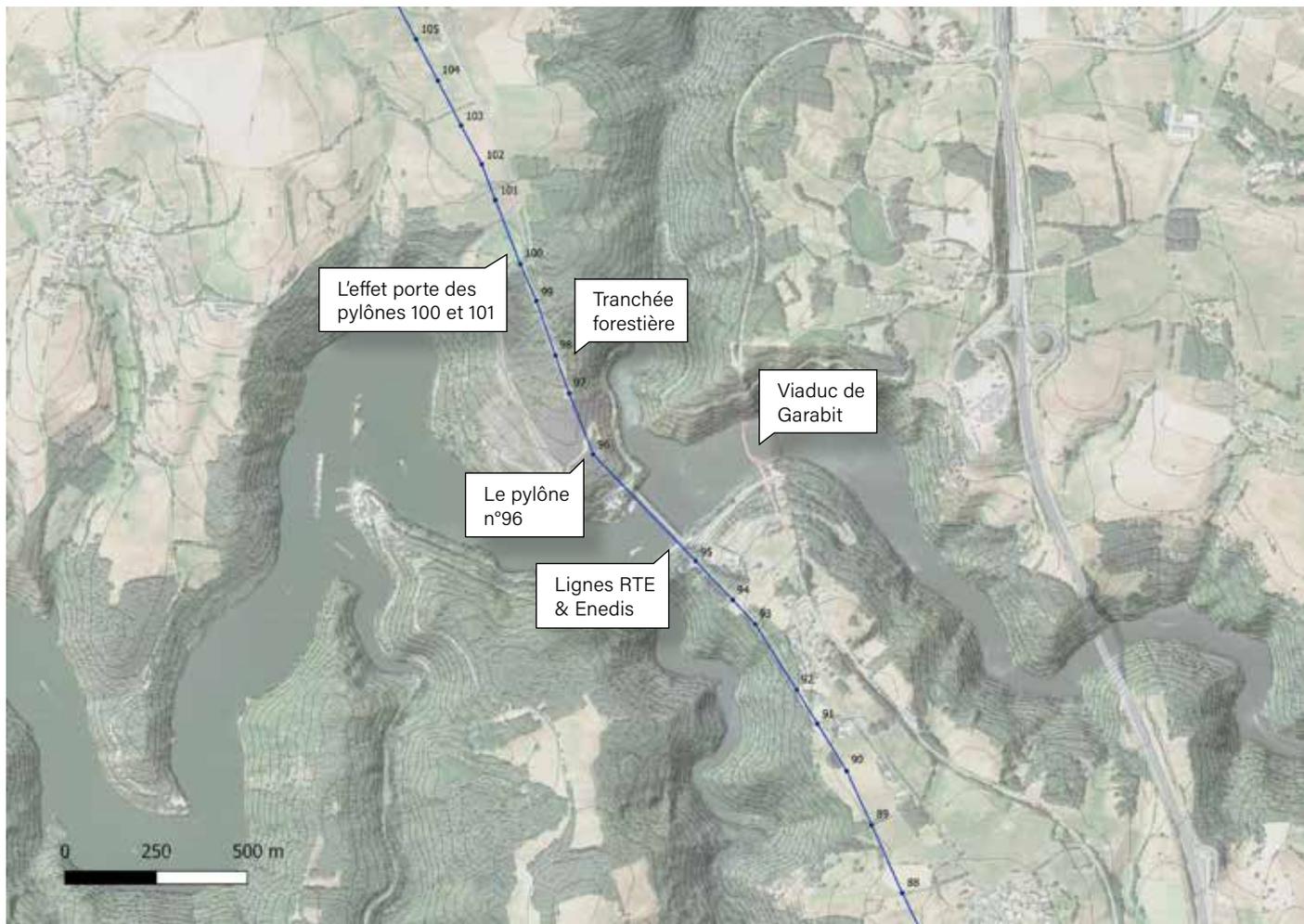
UN SCENARIO SOUMIS AUX CONTRAINTES TECHNIQUES ET FINANCIÈRES

Le scénario d'enfouissement de la ligne générerait un surcoût d'environ 2 millions d'euros qui pousse à s'interroger quant à la réelle nécessité de cette action. Outre le surcoût, ce scénario est également soumis à la capacité du pont routier de la D909 à pouvoir accueillir les câbles. Le passage de la ligne sous la Truyère est inenvisageable d'un point de vue aussi bien technique qu'économique.

Une étude technique est actuellement en cours et son résultat déterminera la possibilité ou non d'envisager ce scénario d'enfouissement.

D'après les premiers échanges avec Enedis, il semblerait que l'entreprise serait prête à suivre RTE dans son projet ; sous condition d'un accompagnement financier de la part de la commune d'Anglards.

ETAT ACTUEL DE LA LIGNE 63 KV SUR LE SITE DE GARABIT



SUR QUELLE PORTION ENFOUIR ? PRISE EN COMPTE DE LA TOPOGRAPHIE ET DE LA VISIBILITÉ DES SUPPORTS

Si l'enfouissement semble le scénario privilégié par les acteurs locaux, il reste à savoir à partir d'où et jusqu'où la ligne 63 kV peut-elle être passée en souterrain. Outre le passage de la Truyère, le terrain est relativement propice à l'enfouissement, qui consiste en une tranchée profonde d'environ 80 cm. Au niveau économique, le principal coût de cette opération réside dans les pylônes spéciaux d'enfouissement ; le linéaire de tranchée importe peu d'un point de vue strictement économique. Étant donné le peu de contraintes techniques, les points d'entrée et de sortie de la ligne peuvent donc être choisis en fonction de considération esthétiques et paysagères. Le choix de ces deux points sera fait afin de respecter la vision plateau/vallée, et de réduire un maximum la visibilité des pylônes d'enfouissement par rapport aux points d'observations principaux du site. Il s'agira alors d'éviter les points hauts et de passer en souterrain la ligne sur l'ensemble du domaine de la «vallée». Après observation sur terrain et approbation des acteurs présents à la réunion du 6 mai 2022, les pylônes choisis pour la mise en souterrain pourraient être les n°104 et 92.





Le pylône 101 est dans la pente et appartient au domaine de la vallée. Sa suppression permettra d'effacer l'effet porte précédemment évoqué. Le pylône 102 est, quant à lui, situé sur un point haut ; sa position au centre de la prairie le rend particulièrement visible (et le serait encore plus en cas d'installation d'un pylône d'enfouissement).



Les pylônes 103 et 104 appartiennent tous les deux au domaine du plateau et sont donc propices à un éventuel enfouissement de la ligne. Le pylône 103 est situé sur un point haut et se trouve être relativement visible, tandis que le 104 est localisé sur un point bas. Ce dernier s'insère dans une trame arborée (bocagère, arbre isolé) qui le rend moins visible depuis la départementale mais aussi depuis la maison d'habitation présente à un centaine de mètres. Puisqu'il appartient au domaine du plateau et qu'il se trouve être sur un point bas, le pylône 104 semble tout désigné comme un lieu d'enfouissement potentiel.



Le pylône n°93 apparaît en crête nord de la vallée. Il est particulièrement visible depuis le site d'observation haut désigné par Détours comme potentiel belvédère dans l'aménagement futur du site. La ligne doit alors continuer en souterrain jusqu'à après le pylône 93.



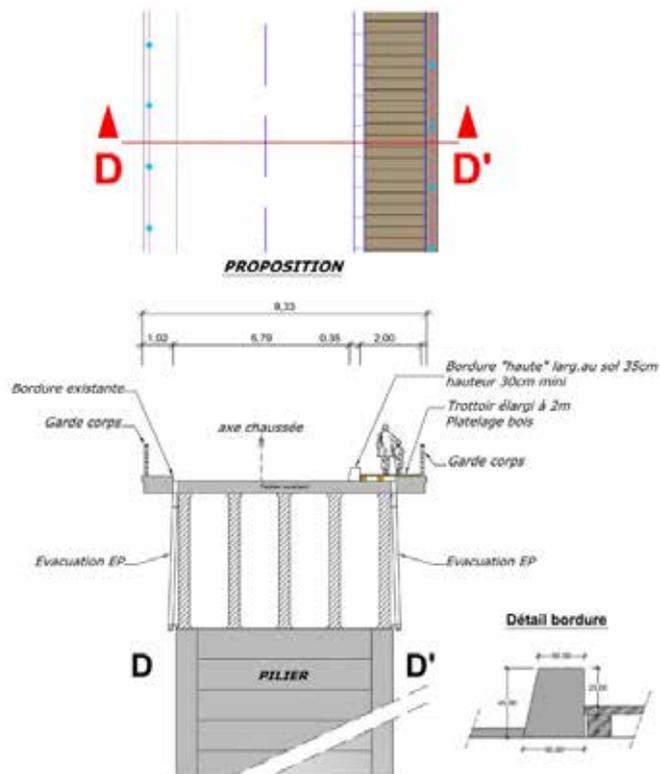
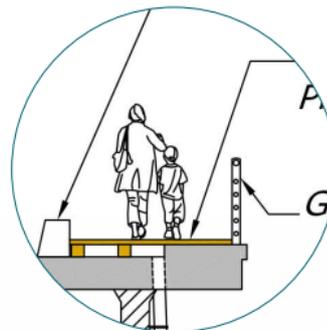
La passage en souterrain de la ligne entre les pylônes 92 et 104 permet alors de faire disparaître la ligne sur l'ensemble du domaine de la vallée. Les principaux points de vues sont alors débarrassés des câbles et des pylônes. Le pylône 92, de la même manière que le 104, est entouré d'une trame boisée (bois, trame et lisière) qui constitue un écran visuel ; depuis les routes et les habitations alentours, ce pylône n'est absolument pas visible et donc propice à une infrastructure d'enfouissement.

UNE PASSERELLE PIÉTONNE POUR LE PONT ROUTIER DE LA D909 : UN SUPPORT POSSIBLE POUR LE PASSAGE DES CÂBLES

Si l'étude technique de la structure du pont routier conclue qu'il est impossible de faire passer la ligne à haute tension dans ses fondations, une autre possibilité pourrait voir le jour dans l'optique de la construction d'une passerelle piétonne le long de la D909. En effet, dans son étude, Détours propose la mise en place d'une passerelle en extension du pont existant, qui permettrait de rejoindre les deux rives à pieds et à distance du trafic automobile. Cette passerelle permettrait également un point de vue sur le viaduc de Garabit depuis le bas de la vallée, et au centre de la Truyère.

Cette passerelle pourrait alors servir de support aux câbles des lignes Enedis et RTE, et ainsi offrir un passage facile et peu coûteux. Évoquée lors de la journée d'atelier, cette solution a particulièrement plu aux élus et RTE a admis qu'il s'agissait d'un point de vue technique et économique d'une excellente possibilité. Ils ont en revanche émis une petite réserve sur cette solution : les câbles, rivés en dessous de la plateforme, seraient relativement apparents et donc exposés à des actes de sabotages (ils prennent pour exemple un accident qui a eu lieu en 2021 où les caténaires d'une ligne à haute tension ont été incendiés en-dessous d'un pont).

Cette solution semble aller dans le sens d'une réelle transformation et évolution du site, et pourrait constituer un point de collaboration et d'échange entre le cabinet de paysagiste et les chargés d'étude RTE et Enedis.



Propositions du paysagiste concepteur Gilles Amphoux, 2011

Pour cette mission, nous avons étudié les paysages de la ligne à Haute Tension 63 kV Arcomie-Savignac, située entre la Planèze de Saint-Flour et les contreforts de la Margeride. En place depuis 1932, elle fait l'objet d'une rénovation complète qui donne l'occasion d'ajuster son tracé, en suggérant par endroit une déviation ou un enfouissement de ses supports.

Après un diagnostic général des entités paysagères, nous avons sélectionnés 4 sites sur lesquels les enjeux patrimoniaux (naturels ou culturels) sont particulièrement prégnants. Afin de réfléchir au devenir de ces derniers, nous avons étudié aussi bien leur histoire que leur géographie et avons fait plusieurs préconisations quant à : la taille des pylônes, leurs emplacements et même leur matérialité.

La ville Moyen-Ageuse de Saint-Flour et ses quartiers pavillonnaires, le château de Pompignac mais aussi - et surtout - le Viaduc de Garabit nous ont permis de questionner la notion même de paysage et de mettre en perspective des ouvrages vieux de plusieurs siècles avec un objet-paysage symbole de modernisation.

Dans un premier temps, nous nous sommes intéressés à l'histoire de cette ligne et avons mis en évidence son rôle dans le développement ferroviaire et économique du territoire.

Nous avons ensuite analysé les différentes situations que pouvait créer la ligne dans sa rencontre avec les zones habitées, les itinéraires de randonnée et de transport, le relief et le patrimoine local. Parfois choquante, belle ou invisible, nous verrons que la ligne à Haute Tension permet d'interroger les paysages qui nous entourent. Après avoir étudié et préconisé différentes stratégies d'implantations sur les sites de la Planèze, des coteaux de Saint-Flour et du domaine de Pompignac, nous présenterons un atelier réalisé avec les acteurs locaux sur le site du viaduc de Garabit et des gorges de la Truyère. Ensemble, nous verrons comment un atelier en salle puis une déambulation commune sous les câbles de la ligne 63 kV nous ont permis de partager autour du devenir de la ligne, mais aussi du site en cours d'inscription au patrimoine mondial de l'UNESCO.

