



Gestionnaire
du Réseau de Transport d'Electricité

PROJET DE LIGNE ELECTRIQUE « COTENTIN – MAINE »

**BILAN RELATIF A LA LIGNE EXISTANTE
ENTRE LE COTENTIN ET RENNES**

Le 12 décembre 2005

TABLE DES MATIERES

PRÉSENTATION DU DOCUMENT	3
1. HISTORIQUE DE LA LIGNE DOMLOUP – LAUNAY – MENUEL.....	4
2. BÂTIMENTS À PROXIMITÉ DE LA LIGNE	4
3. PROBLÈMES SANITAIRES SUR LA SANTÉ ANIMALE	5
4. AUTRES PROBLÈMES DANS LE MONDE AGRICOLE	5
5. EFFETS ÉVENTUELS SUR LA SANTÉ HUMAINE	5
6. IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX	6
7. MÉTHODES DE NÉGOCIATION AVEC LES RIVERAINS, LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES ET LES SERVICES DE L'ETAT	6
7.1 HISTORIQUE DES MÉTHODES DE CONCERTATION.....	6
7.2 CONCERTATION MISE EN ŒUVRE À L'ÉPOQUE DU PROJET DE LIGNE DOMLOUP – MENUEL	7
8. PASSAGE DE LA LIGNE DANS LES SECTEURS BOISÉS OU PROTÉGÉS..	7
9. CONSÉQUENCES DE LA TEMPÊTE DE 1999 SUR LA LIGNE EXISTANTE ..	8
10. DIFFÉRENTES MAINTENANCES IMPORTANTES LIÉES À LA LIGNE EXISTANTE DEPUIS SA CONSTRUCTION	8
11. INDEMNISATION DU PRÉJUDICE VISUEL POUR LA LIGNE DOMLOUP – LES QUINTES	9

Présentation du document

Le présent document a pour but de répondre à la Commission Particulière du Débat Public Cotentin-Maine, qui a demandé à RTE un bilan écrit relatif à la ligne électrique à 400 000 volts Manuel – Domloup sur les éléments suivants :

- Nombre d'habitations comprises dans une bande de 100 mètres de part et d'autre de l'axe de la ligne lors de la construction de cette dernière.
- Nombre de constructions d'habitation réalisées depuis la construction de la ligne dans cette même bande.

NB : Pour ces deux premières demandes, seul le nombre de constructions situées aujourd'hui à proximité de la ligne a été déterminé, faute de disposer d'outils permettant de recenser rapidement les constructions qui étaient situées à proximité de la ligne lors de sa construction.

- Nombre de cas que vous avez été amené à traiter relevant des problèmes sanitaires sur la santé animale supposés ou non être en relation avec les CEM. Comment ont été traités, voire résolus ces différents problèmes ?
- Nombre de cas que vous avez été amené à traiter relevant des problèmes sanitaires sur la santé humaine supposés être en relation avec les CEM. Comment ont été traités ces différents problèmes ?
- Nombre de cas que vous avez été amené à traiter relevant des problèmes environnementaux (dévalorisation des biens immobiliers – dégradation visuelle – tourisme...) quelles solutions ont-elles été apportées pour la résolution des problèmes présentés.
- Quelles méthodes de négociations avec les riverains, les collectivités territoriales et les services de l'Etat, RTE a-t-il utilisé lors de la construction de la ligne très haute tension et des postes s'y rattachant ?
- Comment a été résolu le passage de la ligne dans les secteurs boisés ou protégés ?
- Quelles ont été les conséquences de la tempête de 1999 sur cette ligne haute tension ?
- Quelles ont été les différentes maintenances importantes liées à cette ligne depuis sa construction ? Merci de préciser un ordre de grandeur budgétaire lié à ces maintenances.

1. Historique de la ligne Domloup – Launay – Menuel

Octobre 1984 à janvier 1985 – mise en service d'une ligne à double circuit Menuel – Domloup. Elle comporte 381 pylônes sur 178 km.

1989 – 1^{er} raccordement du poste de Launay, « en coupure » sur un des circuits de la ligne Menuel – Domloup. Une portion nouvelle de ligne est construite entre la ligne Menuel – Domloup et le poste de Launay qui en est distant de 5 km. Cette nouvelle portion de ligne comporte 11 pylônes sur 5 km.

Menuel – Launay 1 : 118 km et 248 pylônes

Menuel – Domloup 2 : 178 km et 381 pylônes

Launay Domloup 1 : 70 km et 155 pylônes

Total des files de pylônes : 393 pylônes et 183 km.

1996 – 2^{ème} raccordement du poste de Launay, « en coupure » sur l'autre circuit de la ligne Menuel – Domloup. Il est construit une deuxième file de pylône (11 pylônes sur 5 km) entre la ligne Menuel – Domloup et le poste de Launay.

Total des files de pylônes : 404 pylônes sur 188 km.



2. Bâtiments à proximité de la ligne

Le nombre total d'habitations situées à moins de 100 mètres de la ligne actuelle a été compté lors d'une visite de ligne en hélicoptère. On trouve :

- 2 bâtiments surplombés par les fils. Ce sont des bâtiments industriels.

En dehors du surplomb de la nappe de conducteurs (qui fait approximativement 37 m de large), on dénombre à moins de 100 m de l'axe de la ligne :

- 170 maisons,
- 50 sièges d'exploitations agricoles,
- 10 hameaux de plus de 5 maisons,
- 5 zones industrielles.

Ces constructions sont en majorité antérieures à la construction de la ligne. Certaines constructions sont toutefois très récentes.

3. Problèmes sanitaires sur la santé animale

Trois cas d'exploitations agricoles rencontrant des problèmes sanitaires à proximité de la ligne ont été signalés depuis la mise en service.

Deux de ces cas ont donné lieu à des procédures judiciaires intentées par les agriculteurs concernés contre RTE (ou EDF avant la création de RTE). Diverses expertises ont été menées dans le cadre de ces affaires, ne concluant pas à la responsabilité de la ligne dans des problèmes imputables probablement à des virus, à la nutrition ou à l'hygiène des troupeaux.

Le troisième cas, révélé à l'occasion du débat public sur la ligne Cotentin-Maine, est actuellement en cours d'expertise par RTE, conformément à la procédure qui avait été mise en place par le GPSE (Groupe Permanent Sécurité Electrique).

4. Autres problèmes dans le monde agricole

Un cas de perturbation d'une installation électrique de traite a également été rapporté récemment à RTE. Le cas de cette installation, située à proximité de la ligne Launay – Menuel, est à l'étude actuellement.

A la mise en service de la ligne, plusieurs agriculteurs ont été confrontés à des phénomènes d'induction dans les clôtures. Ces clôtures ont été mises à la terre et les problèmes ont ainsi été résolus.

Enfin, on peut signaler que la plupart des plaintes ou remarques (quelques dizaines par an) formulées par les riverains de la ligne concernent aujourd'hui l'élagage des arbres situés à proximité de la ligne, et le traitement de rémanents (troncs et branches coupés lors de l'élagage). Ces questions sont traitées par le Groupe d'Exploitation Transport de la zone considérée.

5. Effets éventuels sur la santé humaine

Aucun cas de problème sanitaire sur l'Homme n'a été mentionné à RTE depuis la mise en service de la ligne.

6. Impacts environnementaux

Un propriétaire s'est plaint de la difficulté à vendre son habitation. Après expertise, il s'avère que les difficultés rencontrées par ce propriétaire sont dues à un prix de vente supérieur au prix du marché, et à un projet de plate-forme ferroviaire à proximité de cette maison.

Concernant le tourisme, aucune difficulté n'a été portée à la connaissance de RTE.

On peut signaler qu'un golf et une base de loisirs nautiques se sont installés à proximité immédiate de la ligne après sa construction.

7. Méthodes de négociation avec les riverains, les collectivités territoriales et les services de l'Etat

7.1 Historique des méthodes de concertation

A l'époque de la construction de la ligne, Domloup – Manuel, la construction de lignes électriques ne faisait pas l'objet d'une enquête publique dans la forme où nous la connaissons aujourd'hui.

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) était délivrée par l'Administration après consultation des services de l'Etat et des maires et, comme le prévoit le décret du 12 octobre 1977, la réalisation d'une étude d'impact.

Peu de temps après la DUP de la ligne Domloup – Manuel, la **loi du 12 juillet 1983** va rénover la procédure de l'enquête publique vers une véritable « **démocratisation de l'enquête publique** ». Les principales mesures étaient destinées à obliger l'administration et les aménageurs à communiquer avec le public concerné par le projet.

La **circulaire « Billardon » du 15 janvier 1993** propose un déroulement de la **concertation** pour les ouvrages électriques. Elle s'appuie sur un protocole signé entre l'Etat et EDF en 1992. Elle donne un rôle prépondérant aux élus et moindre aux associations.

Cette formalisation de la concertation est complétée par le premier accord « **Réseaux Electriques et Environnement** » signé entre EDF et les pouvoirs publics. Cet accord institue l'indemnisation du **préjudice visuel** et le FAR (Fonds d'Aménagement des Réseaux) pour les lignes à 400 000 et 225 000 volts.

La **loi « Barnier » du 2 février 1995** relative au renforcement de la protection de l'environnement crée la « **Commission Nationale du débat public** », qui introduit l'amorce d'un droit des citoyens au débat public sur les grandes opérations d'aménagement.

La charte de la concertation de 1997 se propose de définir les modalités d'organisation de la concertation pour les grands et petits projets et s'adresse directement aux citoyens avec la définition de plusieurs phases aux contenus distincts, en distinguant la concertation sur le programme de celle sur un projet qui en est une réalisation ; elle précise que la concertation ne peut se limiter « à un simple examen de ses modalités d'exécution ».

Le **deuxième accord « Réseaux Electriques et Environnement »** est signé en 1997. Il institue le **Plan Local Environnement et Emploi** pour les projets de lignes à 400 000 volts.

Le **troisième accord « Réseaux Electriques et Environnement »** est signé en 2001. Il remplace le FAR et le PLEE par le **Programme d'Accompagnement de Projet (PAP)**.

La circulaire « Fontaine » du 9 septembre 2002 reprend l'accord « Réseaux Electrique et Environnement » en intégrant notamment les mesures d'accompagnement du « Plan d'Accompagnement de Projet ».

Signé avec l'Etat en 2005 après les changements institutionnels (séparation juridique entre EDF et RTE, qui devient une filiale d'EDF), le « Contrat de Service Public » reconduit notamment les mesures des accords « Réseaux Electriques et Environnement ».

7.2 Concertation mise en œuvre à l'époque du projet de ligne Domloup – Manuel

A la fin des années 1970 et au début des années 1980, la définition d'un tracé était principalement le fruit d'études menées par les services d'ingénierie d'EDF, ancêtres de RTE, auxquelles les maires et les services de l'Etat étaient associés de manière informelle.

Ces études prenaient en compte les contraintes d'environnement et les contraintes techniques (balises aéronautiques par exemple).

L'aire d'étude a fait l'objet d'une étude d'impact, qui présentait un fuseau de moindre impact et proposait un tracé.

L'étude d'impact a fait l'objet d'une enquête, dite « enquête de DUP », auprès des services de l'Etat et des maires. Cette enquête est analogue à l'enquête publique connue aujourd'hui : la population de l'aire d'étude a eu la possibilité de faire des commentaires sur le projet dans des registres tenus par des commissaires enquêteurs.

Comme pour les ouvrages actuels, la ligne Domloup – Manuel a obtenu un permis de construire, ainsi qu'une autorisation d'exécution délivrée par la DRIRE.

Des réunions ont eu lieu mairie par mairie une fois le tracé défini, pour débattre avec les personnes concernées des modalités pratiques du chantier (explication du chantier, élagage, pistes, indemnités, conventionnement...).

8. Passage de la ligne dans les secteurs boisés ou protégés

L'ouvrage a été conçu pour éviter la « co-visibilité » avec le Mont Saint Michel. Pour la traversée de la Sélune, des pylônes de type « Trianon », c'est-à-dire avec une disposition des conducteurs en nappe horizontale, ont été utilisés. Ils ont une hauteur inférieure d'environ 10 m à celle des autres pylônes de la ligne.

En matière de secteurs boisés, la ligne traverse la forêt de Chevré, à l'est de Rennes. Le choix fait à la construction a consisté à utiliser des supports particulièrement hauts, pour éviter la création d'une tranchée dans la forêt.

9. Conséquences de la tempête de 1999 sur la ligne existante

La tempête de 1999 a endommagé 5 pylônes de la ligne Domloup – Launay, sur la commune de Saint Germain-en-Coglès (Ille et Vilaine). La ligne Launay – Menuel est quant à elle restée intacte.

La ligne Domloup – Launay a été remise en service en trois temps :

- Le premier circuit a été remis en service le 7 janvier 2000, au moyen d'une structure provisoire.
- Sa remise en service définitive date du 26 janvier 2000, ce qui représente 12 jours d'indisponibilité.
- Le deuxième circuit a été remis en service le 19 février 2000, après 55 jours d'indisponibilité.

10. Différentes maintenances importantes liées à la ligne existante depuis sa construction

Deux opérations importantes ont été menées sur la ligne depuis sa création.

- Entre 1997 et 2002, 3 700 entretoises ont été remplacées car ce matériel était défectueux. Les entretoises sont les pièces métalliques maintenant l'écartement des conducteurs électriques en faisceau. Cette opération a coûté 1 million d'euros.
- Après la tempête, la ligne a été sécurisée mécaniquement conformément aux engagements pris par RTE. 2 pylônes ont été remplacés par des pylônes « anti-cascade » et 51 pylônes ont été renforcés par ajout de barres dans les treillis. Cette opération a coûté 2,8 millions d'euros.

En complément, on peut signaler que la maintenance courante de la ligne est composée des tâches suivantes :

- Campagne d'entretien des tranchées d'élagage
- Peinture des pylônes
- Visite de contrôle par hélicoptère
- Visite de contrôle thermographique par hélicoptère
- Visite de contrôle à pied à partir du sol
- Réparations diverses

Ces tâches représentent en moyenne un coût annuel d'environ 0,4 million d'euros.

11. Indemnisation du préjudice visuel pour la ligne Domloup – Les Quintes

L'indemnisation du préjudice visuel n'existait pas lors de la mise en service de la ligne Menuel – Domloup.

A titre indicatif, on trouvera ci-après les données pour la ligne Domloup – Les Quintes (Rennes – Le Mans), première ligne concernée par ce dispositif en 1993.

	Ille et Vilaine	Mayenne	Sarthe	TOTAL
Nombre de demandes	92	73	136	301
Nombre de propriétés expertisées	80	62	122	264
Nombre de riverains à indemniser	61	55	109	225
Distance moyenne de l'axe de la ligne (en m)	347	281	289	